ANNO XXXI - N. 1 COPIE 160.000 GENNAIO 1925

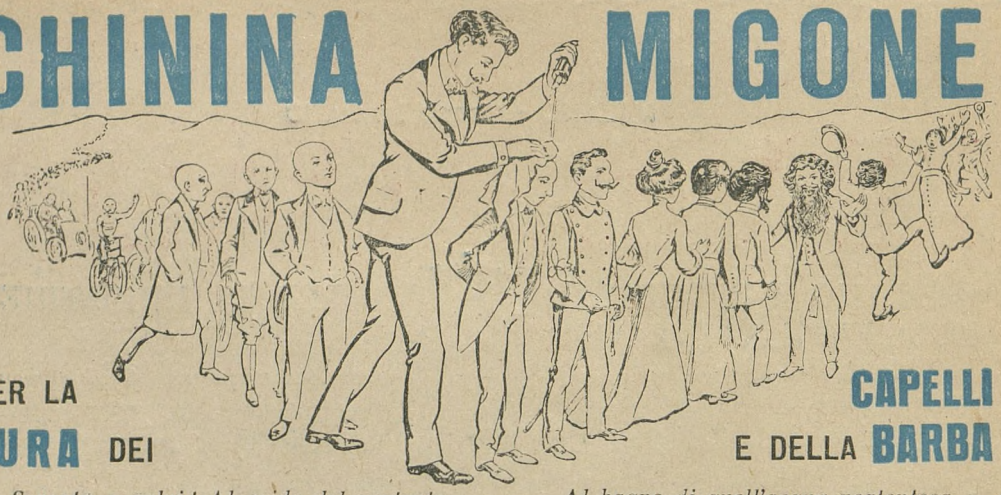
RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



CHININA MIGONE



PER LA **CURA** DEI **CAPELLI** E DELLA **BARBA**

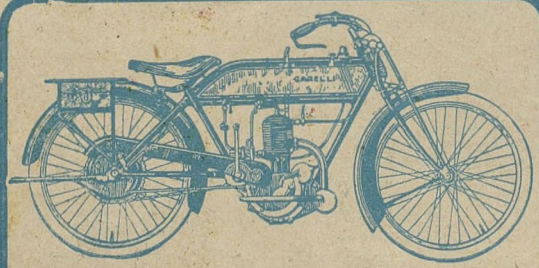
Sorgete, o calvi! Al grido del portento
ch'opra l'Acqua Chinina di Migone,
corrono gl'infelici a cento a cento
sperando in una pronta guarigione.

E dal piano e dal monte in tutta fretta
s'affannan sospirando a giunger presto;
chi corre a piè, chi vola in bicicletta,
ed è felice in ver quel ch'è più lesto.

Al bagno di quell'acqua portentosa
uomini e donne, pria sì deformati,
veggono i capi lor, qual selva ombrosa,
di splendidi capelli incoronati.

E dai lor petti sorge un grido solo:
«Gloria a chi ci donò la guarigione!
Gloria in eterno a chi del nostro duolo
consolator si fè: Gloria a Migone...!»

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri
Deposito generale **MIGONE & C. - MILANO - Via Orefici** (Passaggio Centr. 2)



Moto Garelli

(Gomme Hutchinson)

quanto di meglio potete possedere

TIPI TURISMO E NORD SUD

Prezzo Lire 6975.—

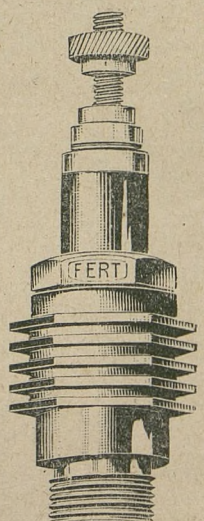
VENDITA A RATE

Rivolgersi agli Agenti e alla

Soc. An. MOTO GARELLI - MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

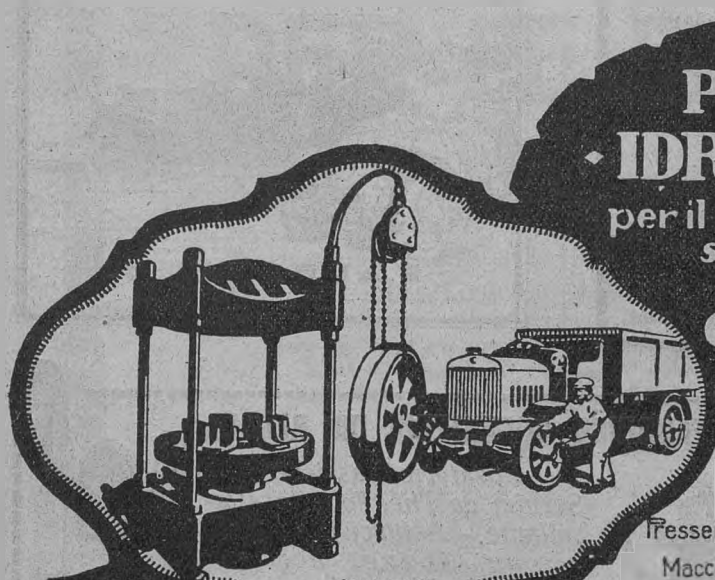
con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA
Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

BITTER CAMPARI
l'aperitivo
"CAMPARI"
CORDIAL CAMPARI
liquor

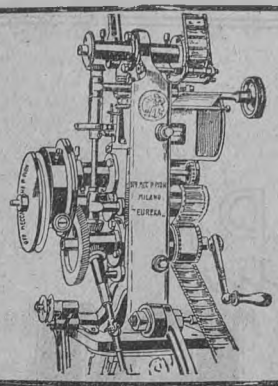


PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE

PRODUZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous 22

CESARE
GALDABINI & C
GALLARATE



Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - **ESPORTAZIONE**
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX

BATTERIE ELETTRICHE per lampade tascabili e per lampade portatili

BATTERIE A SECCO ED A LIQUIDO

speciali brevettate per RADIOTELEFONIA e RADIOTELEGRAFIA



Le nostre batterie sono costruite con materie prime della massima purezza e quindi danno il maggior rendimento possibile.
Sono garantite per la durata di tre mesi in magazzino dalla data di spedizione.
Per le batterie tascabili la scarica discontinua è di 7 od 8 ore di luce ed a scarica continua di 3-4 ore di luce.

Tipi speciali brevettati:
PILLA & S.L.S. (Drago)

Chiedere listini gratis per ogni tipo di
PILE A LIQUIDO
PILE A SECCO E SEMISECCO
BATTERIE ANODICHE
ASTUCCI, LAMPADE PORTATILI, ecc. alla

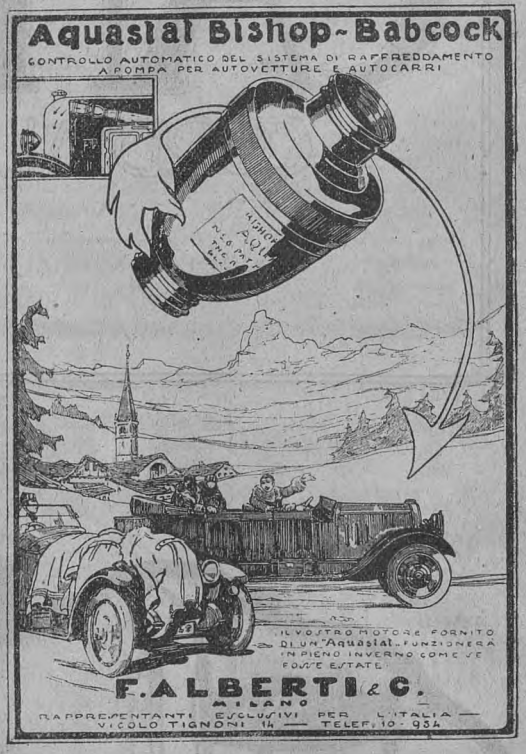
Soc. An. SUPERPILA - Stabilimenti Pilla & Leclanchè
FIRENZE - Casella Postale 254

Fornitrice di tutti gli enti statali, - Laboratori privati - Osservatorio scientifico di Padre Alfani

---

Aquastat Bishop-Babcock

CONTROLLO AUTOMATICO DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO A POMPA PER AUTOVETTURE E AUTOCARRI



IL VOSTRO MOTORE FORNITO DI UN "Aquastat„ FUNZIONERÀ IN PIENO INVERNO COME VE FOSTE D'ESTATE

F. ALBERTI & C.
MILANO
RAPPRESENTANTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA — VICOLO TIGNONI 1A — TELEF. 10-934

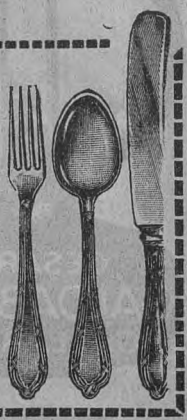


FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce, Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali, da Nozze, ecc. Articoli per sport

INGROSSO e DETTAGLIO
Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano (7)
Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 12-186





PER LE FESTE!

Nessun regalo riuscirà più gradito a tutta la vostra famiglia quanto un vero "Grammofono,, (originale). Esso porta in casa una ondata di vita nuova e gaia con l'incanto della sua musica. Avere uno di questi strumenti sotto l'albero di Natale o mentre brucia il "ceppo,, tradizionale vuol dire ancora avere tutti i più grandi artisti da Caruso a Gigli, da Titta Ruffo a Toscanini, ospiti di casa vostra pronti a deliziarvi con le loro migliori interpretazioni.

Strumenti da L. **450** a L. **8500** - Dischi da L. **15** in più

Vi è un Grammofono solo: imitato molto eguagliato mai!

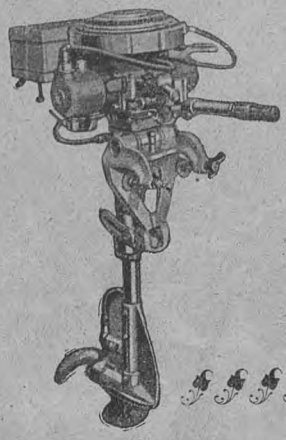
Esigete su ogni strumento e disco la celebre marca

"LA VOCE DEL PADRONE"

SOCIETÀ NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO"

MILANO - Gall Vitt. Eman., 39 (Lato Tommaso Grossi)
ROMA - Via Tritone, 89
TORINO - Via Pietro Micca, 1

GRATIS RICCHI CATALOGHI



MOTORI MARINI

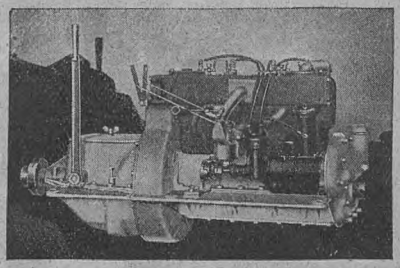
FUORI-BORDO "EVINRUDE„

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi differenti – Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto – Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato – Robusti e leggeri

DENTRO-BORDO "EVINRUDE„

2 HP e 5 HP – Per piccole imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi – 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

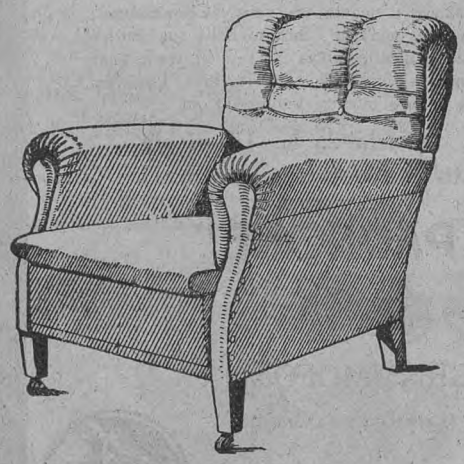
PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

POLTRONA FRAU

(MARCA DEPOSITATA)



TORINO

VIA PALAZZO DI CITTA' 6

Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS

PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. **AJMAR**

Sportsmen

MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

ISTANTANEE PERFETTE

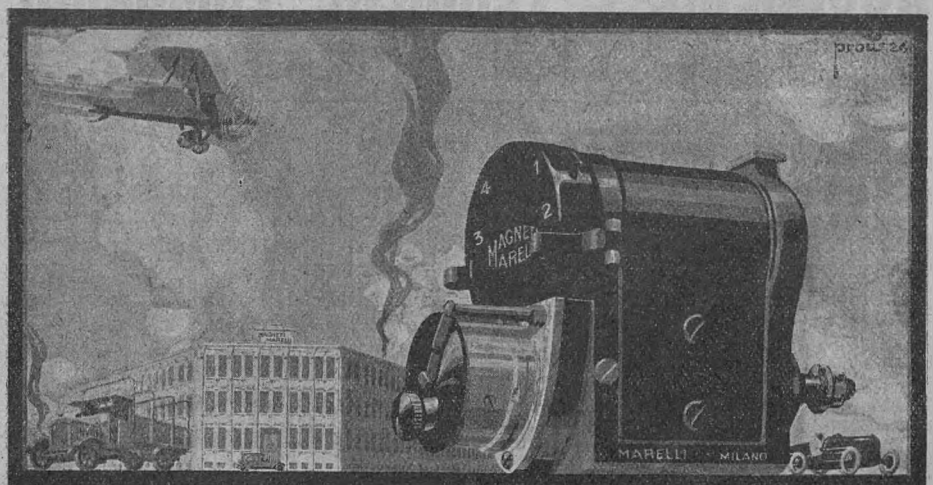
NESSUN INSUCCESSO

IN VENDITA OVUNQUE

SOCIETÀ ANONIMA TENSI

MILANO

LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA DI PRODOTTI SENSIBILI



FABBRICA ITALIANA

MAGNETI MARELLI

SESTO S. GIOVANNI
MILANO

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.

II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.

III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.

IV „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".

VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

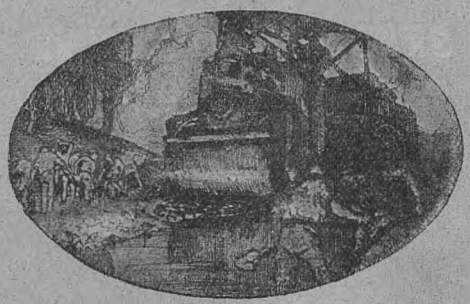
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

SOCIETÀ ANONIMA

PURICELLI

STRADE E CAVE

MILANO
VIA MONFORTE, 44



ROMA
VIA DELL'UMILTÀ, 48

PALERMO
PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a biocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati

Miniere, Cave e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, biocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, stangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada

JEAVONS
PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE

Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

Agenti per l'Italia:

Ditta Cesare De Marchi

Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO





PROMÉTHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE

Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28

WAY-ASSAUTO - ASTI

CATENE Wa

per AUTOCARRI FIAT e SPA



SALVOIL

Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI

GENOVA - NAPOLI



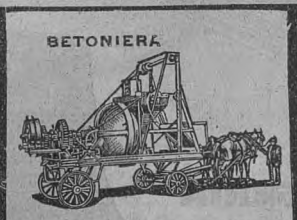
L'AMMORTIZZATORE a olio

"DERIHON"

NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUO' SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE

The D. N. Shock Absorber Co. - Londra
Agenzia Italiana: **Corte & Cosso**
Torino - Via Cavallerizza, 2

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ecc.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.
MACINAZIONE, ASFALTO ecc.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. — MILANO — Via Domodossola, 11



Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N.	66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	»	223	» » »	150.745,-
» Slittamenti	»	25	» » »	15.360,—
» Ribaltamenti	»	30	» » »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	»	28	» » »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	»	9	» » »	22.060,—
» Lancio di sassi	»	13	» » »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	»	6	» » »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

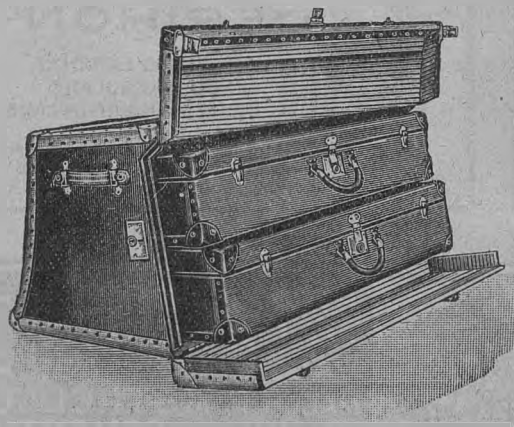
L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

SOCIETÀ ANONIMA

"LA FIBRA VULCANIZZATA"

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO



Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI

Tutte le applicazioni industriali



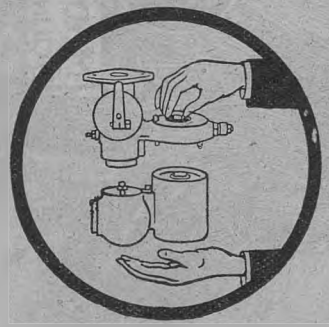
Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

IL

SOLEX



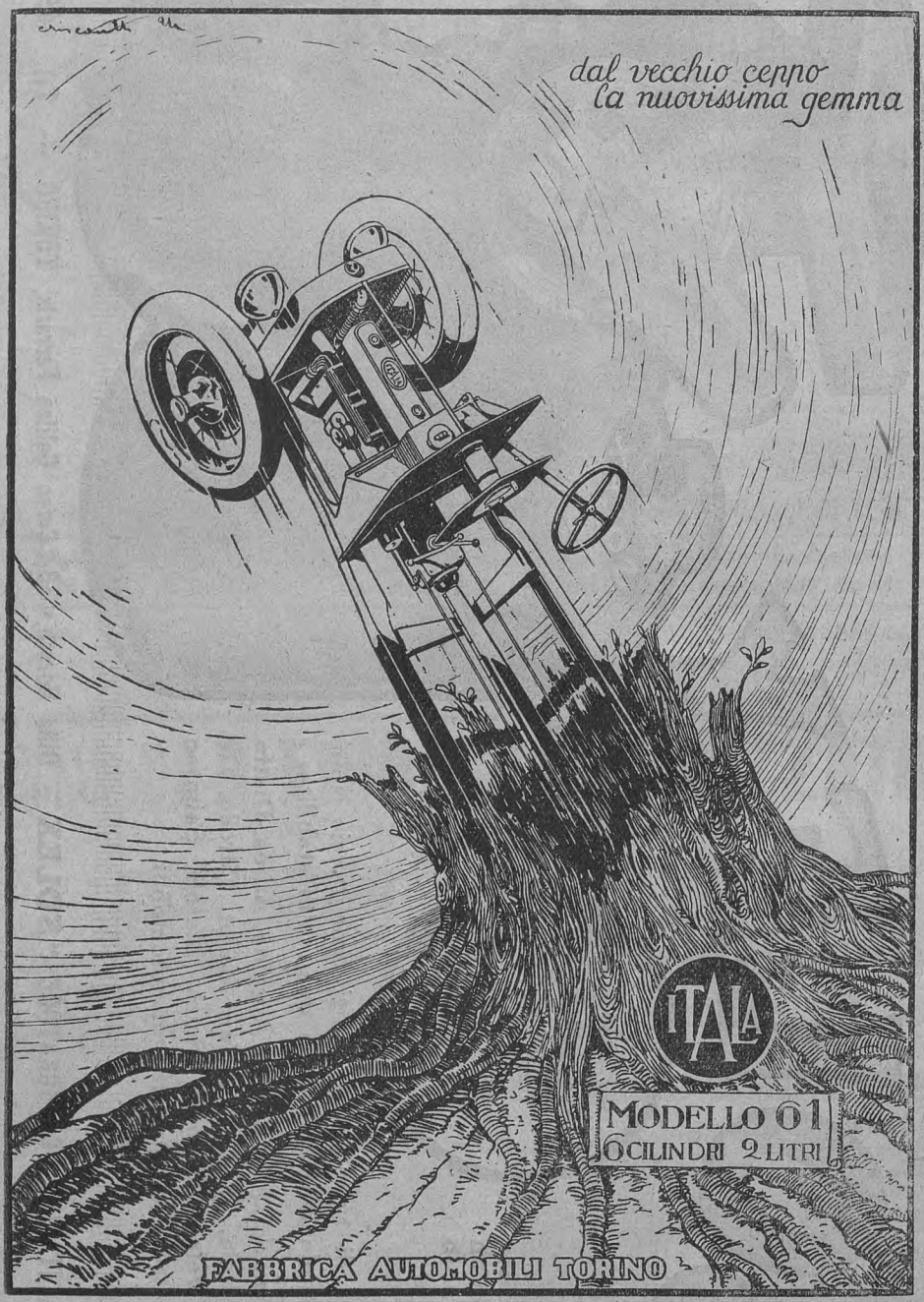
si smonta
svitando un
dado solo



Accessibilità di tutte le sue parti. Smontaggio istantaneo. Regolazione definitiva una volta stabilita.

Adottato in serie da: Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Diatto, Fiam, Itala, O.M., Amilcar, Ballot, Citroën, De Dion, Délage, Hispano - Suiza, Mathis, Salmson e da oltre 100 fabbriche di automobili.

AGENZIA ITALIANA CARBURATORE "SOLEX", Ditta Bozsch, 33, Corso Galileo Ferraris, TORINO — Tel. 45-620


dal vecchio ceppo
la nuovissima gemma
ITALA
MODELLO 61
6 CILINDRI 2 LITRI
FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

L' Industria Chimica nelle sue manifestazioni più recenti ed il nuovo Carburante Italiano

" BENZILENE „

Allo stato dei fatti è arcinoto che con l'uso sempre crescente della benzina la preoccupazione dei tecnici e degli scienziati delle Nazioni meno favorite per l'aumentato prezzo li ha messi di fronte alla necessità divenuta imperiosa di studiare la creazione *ex novo* di una qualche cosa che dal più al meno fosse stata capace di sostituire il prezioso liquido.

Malauguratamente però tutti gli studi e tutti gli sforzi fatti pel superamento di tanta difficoltà, si sono nei risultati pratici dimostrati insufficienti, o quasi. Per cui tutte le miscele finora praticate, come a dire alcool ed etere, solfuro di carbonio ed alcool puro, alcool e benzina ed altre numerose variamente combinate nei loro elementi secondo determinati principi, hanno dato luogo pei caratteri chimici risultanti negativi, a difetti per cui l'uso di esse è stato dimesso o scartato senz'altro.

Alcool ed etere per ossidazione dei motori e poca resa da insufficienza di carbonio;

— solfuro di carbonio ed alcool assoluto per la indispensabile modificazione da apportarsi al carburatore, peso specifico elevatissimo con incrostazione completa di zolfo della testa dei cilindri, e del motore, odore nauseante ed antigienico;

— alcool e benzina miscele queste non amalgamabili che in minima parte per la molecola d'acqua contenuta nell'alcool 94/95 % e solo nella proporzione del 20 % con alcool assoluto, costosissimo peraltro.

Tentativi collaterali di distillazione di ligniti nelle due specie esistenti, xiloide e picea, di schisti bituminosi ed asfalti di cui è ricca l'Italia pure hanno dato ugualmente risultati non apprezzabili; sia nel caso dei comuni metodi di distillazione, sia con l'uso del « Kränchin » atto allo sdoppiamento ed alla scissione in prodotti leggeri dai pesanti. Ed ove taluna volta una data miscela ha risposto benissimo ai quesiti postisi nel crearla come miscela in sè, oppure la distillazione ha dato per risultato l'ottenimento di una benzina, in tutti e due i casi si è dovuto trascurare se non di proposito di necessità certo il fatto precipuo che le materie prime da cui si partiva erano prettamente materie d'importazione.

Lo sforzo positivo quindi, per raggiungere l'altissimo scopo di un carburante che tenga luogo di una benzina non nostra, dev' essere esercitato su queste necessità che diremo assolute: materie prime italiane e caratteri fisici e chimici rispecchianti quelli della benzina, nessuno escluso, subordinatamente per tutto al fattore economico, perchè con esso sia limitata ed impedita per gradi l'importazione della benzina, indipendentemente da protezionismi doganali di sorta.

È possibile l'assolvimento di questo compito formidabile presentato così nella sua interezza?

Il « BENZILENE » testè lanciato dal sig. Mandoj Giambattista, via Vallazze, 117, Milano, alla stregua delle prove ormai acquisite ai fatti e sulla base delle asserzioni scientifiche del suo autore, pare sia pienamente atto a sostenere e superare la prova del fuoco.

Vediamo come.

Affermazione prima. - È un nuovissimo idrocarburo trovantesi fra la serie aromatica del benzolo e la alifatica del petrolio, ottenuto da materie italiane di prezzo e quantità tali che, partendo da esse tutto calcolato, viene ad essere assolta la parte più grave del compito, cioè prezzo minimo limite e quantità massima.

Questo idrocarburo della formula $C^8 H^{11}$, viene trasformato con processo speciale nell'altra $C^6 H^6$, cioè benzina.

Affermazione seconda. - Non si tratta di una miscela e sebbene s'impieghi in parte minima l'alcool, come integrativo della quantità, per la grande abbondanza che se ne ha in Italia, tuttavia poichè se 94/95% a causa dell'acqua in esso contenuta, l'alcool produce incrostazioni ed altri inconvenienti, se invece è assoluto in tal caso è molto alto di prezzo e sempre ossidante, così nell'uso che l'autore del « Benzilene » ne fa, l'alcool viene senz'altro trasformato in un chetone con sistema industriale pratico affatto ed affatto proprio. Allora il prodotto è purissimo, più volatile, più ricco di carbonio, neutro ed essendo solvente, non incrosta le teste dei cilindri e tutte le parti del motore con cui esso viene a contatto.

Affermazione terza. - I sottoprodotti delle varie lavorazioni rappresentano un premio altissimo delle lavorazioni stesse di maniera che il costo di questo carburante può scendere a limiti estremamente bassi.

In ultimo i caratteri chimici sono di gran lunga superiori a quelli della benzina e nel complesso si hanno queste caratteristiche generali del prodotto:

— si può usarlo con qualsiasi motore senza che sia resa indispensabile alcuna modificazione, anche se si tratti del carburatore;

— con esso il motore sviluppa nel modo più sensibile una maggior forza;

— sono eliminati i fenomeni d'autoaccensione;

— non lascia residui carboniosi e depositi di sorta, mentre asporta e dissolve tutti quelli che, è noto, fa e lascia la benzina;

— l'accensione provocata nell'atto della messa in marcia del motore è più forte e più pronta;

— a parità di condizioni la durata del percorso che si può fare in confronto della benzina è del 25 % in più.

Circa la questione del prezzo essa va di pari passo con quella dei caratteri fisici e chimici del prodotto e laddove questi sono preminenti il prezzo è assolutamente inferiore a qualunque altro del mercato e più ancora potrà scendere se l'iniziativa a carattere nazionale sarà assecondata senza esitazioni e con piena del resto giustificata fiducia dal pubblico consumatore, a cui basterà anche una minima prova per rendersi esatto conto di tutta la serietà e della grande portata che l'iniziativa ha con sè.

Superata? pare di sì e formuliamo l'augurio vivissimo che ben presto la coraggiosa iniziativa, frutto di sacrifici e di ansie senza dubbio, sia un fatto concreto per la Nazione che avrà così al suo attivo un beneficio della più alta portata il quale si ripercuoterà a sua volta nella forma più tangibile sull'interesse e sulla economia generale.

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Gennaio — N. 1

Il trentennio del Touring, *La Direzione del T.C.I.*, pag. 1. — Il Santuario di Pietralba (Weissenstein), *F. Bartoli*, pag. 13. — S. Pietro in Bosco, *M. Mondini*, pag. 16. — La pietra di Botticino, *G. Nicodemi*, pag. 17. — Il Villaggio Alpino del Touring, pag. 28. — Basilicata sconosciuta, *A. Latronico*, pag. 29. — Una nave in porto. (Confidenze di un Capitano di porto), *P. Fortini*, pag. 37. — Le grotte di guerra (cont. e fine), *I. Gariboldi*, pag. 49. — La «Val del Zoldo», *A. Dal Fabbro*, pag. 60. — Le grandi scoperte italiane. Un M.A.S. manovrato col radiocomando, *G. Berri*, pag. 69. — La Sagra di S. Michele, *E. Ambrosio*, pag. 75. — I musei e il pubblico, *G. Bognetti*, pag. 81. — Vita del Touring, pag. 95. — Notizie ed Echi, pag. 97. — Statistica dei Soci al 30 novembre 1924, pag. 112.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 1 | Gennaio 1925

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA - TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

IL TRENTENNIO DEL TOURING

Il discorso di L. V. Bertarelli al banchetto commemorativo.

QUESTA nostra adunata, simbolica di quelle di tutte le gentili Socie e i Soci del Touring, deve essere la celebrazione di un giubileo glorioso di volontà e di lavoro.

Forse sarebbe stato opportuno di pregare qualche nostro valoroso Consocio oratore o poeta perchè componesse una degna orazione e venisse a porgervela.

Ma mi parve che all'ambiente giocondo fosse più adatto il tralasciare ogni solennità formale e mi sono affidato all'improvvisazione di questi foglietti. Solo alla sostanza voi guarderete: la nostra storia — ed è ciò che importa — è materiata di fatti.

Trent'anni sono assai!

Ebbene, Consoci, vi è stato un momento, trent'anni or sono, in cui parve maturato ad alcuni preveggenti l'avvento di una macchina meravigliosa, — tra le massime invenzioni meccaniche del secolo passato — la bicicletta, non più quale singolare divertimento di chiusi ambienti, ma quale strumento di normale e libera circolazione, che moltiplicava in modo sorprendente le forze di traslazione umane e pertanto era suscettibile delle più varie e inaspettate applicazioni.

Il biciclo era un bel giocattolo ormai secolare. La bicicletta, sua figlia, sostanzialmente da esso diversa, lo relegò in soffitta.

È del maggio del 1895, sei mesi dopo la fondazione del Touring, la famosa gita in bicicletta Milano-Roma, immaginata e voluta da Federico Johnson e da lui organizzata, rimasta indimenticabile caposaldo nella storia dello sviluppo ciclistico, presso a poco come in quello dell'automobilismo il primo giro automobilistico d'Italia — un po' tragicomico per le vetture così spesso a cavalli o a buoi — e, più tardi, in quello dell'aviazione, il volo di Chavez attraverso il Sempione.

Furono queste tre imprese, in apparenza modeste, la dimostrazione effettiva che un nuovo mezzo di locomozione era comparso, sicura promessa di importanti progressi.

Nè sembri questo avvicinamento delle tre prove eccessivo. La marcia Milano-Roma parve così gran fatto, che ad attendere l'entrata trionfale dei nuovi romei dalla Flaminia, era scaglionata sul Corso Umberto tutta Roma e, in piazza del Popolo, attesero pazientemente sotto la pioggia insistente le Autorità cittadine e persino S. M. la Regina Madre.

Ma — pare novella ed è storia — per combinare quel viaggio, occorsero riunioni, corrispondenze, sopraluoghi dell'Organizzatore. Si ignorava tutto: le strade, le pendenze, le distanze, le risorse logistiche.

Bisogna riportarsi a quello stato di cose, che desta oggi stupore in noi stessi ricordandolo, per valutare la genialità di quel manipolo di volonterosi che fondò il Touring Club Ciclistico Italiano l'8 di novembre del 1894, con uno statuto che oggi, dopo un terzo di secolo, vige ancora quasi inalterato e florido di robusta giovinezza, aperto a tutto l'avvenire, tanto fu sapientemente congegnato, non con ipotetiche fantasie ma con linee antesignane, le quali inquadravano realtà raggiungibili nel fatto.

Queste realtà non si sono svolte placide e facili. Ogni apostolato deve vincere l'ambiente.

Molti di voi ricordano la considerazione prettamente negativa di cui si faceva carico correntemente alla bicicletta, una macchina da giovani signori sventati, cui era inibito di circolare in gran parte delle città e sulle banchine delle strade in aperta campagna.

Quando, tornando una volta da Amsterdam, dissi che colà nella Kalverstraat, alla sera, per la folla erano escluse le carrozze ma permesse le biciclette, molti mi guardarono stralunati per questa bizzarria olandese.

Quando, nel Consiglio Comunale di Milano, proposi che contro gli abusi dei velocipedastri si creasse una squadra di vigili, armati a scopo benefico della stessa macchina ritenuta pericolosa, l'assessore seppellì coi suoi frizzi, nell'allegria quasi generale, la mia imprudente richiesta. E notate le ironie della storia: quell'assessore, dopo parecchi anni, era destinato ad entrare, convertito, nel Consiglio del Touring.

Quando il Touring propugnò l'uso della bicicletta nell'Esercito, occorsero le grandi manovre del Garda, in cui il nostro Sodalizio portò per la prima volta il concorso di corpi volontari ciclisti che esso aveva pensati e creati, per sfondare una porta che da lungo avrebbe dovuto essere già aperta.

Oggi — ed è per merito iniziale della nostra insistente propaganda — non c'è corpo di agenti qualsiasi che non sia montato; in bicicletta vanno carabinieri, pompieri e guardie; l'Esercito ha reparti di ciclisti che in guerra fecero meraviglie; operai e contadini usano la bicicletta. L'ultima statistica italiana registra quasi 2 milioni di ciclisti.

Il Touring lavorò, noi possiamo gloriarcene, Consoci, in pro di uno squisito strumento di lavoro, di un elemento di positivo progresso sociale.

E l'illustre presidente della Confederazione dell'Industria che è qui, e quello della Confederazione del Lavoro che vorrei fosse qui, sanno che questi due milioni di macchine sono quasi esclusivamente prodotto creato e mantenuto da officine italiane.

Una breve crisi d'opinioni nel proprio seno stesso dovette combattere e vincere il Touring, quando mutò nome e da Touring Club Ciclistico Italiano divenne Touring Club Italiano.

L'occasione di questo, che fu un passo gigantesco nell'allargamento del quadro di attività del Sodalizio, fu data dalla comparsa di un'altra macchina: l'automobile.

Noi comprendemmo fin d'allora la sua portata nell'avvenire del mondo. Noi ci dicemmo subito che non minori trasformazioni dovevano avvenire nel problema delle comunicazioni, di quelle che si erano determinate per l'invenzione della locomotiva a vapore.

L'incomprensione italiana dell'automobile è ancora così radicata in tanti modi e sale tutti i gradini dei pubblici poteri, che in Italia l'automobilismo è compresso tra dazio e tassa di vendita della benzina e di circolazione da ben quasi 400 milioni l'anno. Cifra fantastica che spiega la rachitide automobilistica nostra. E, con quella dell'auto, la parallela della sua figlia, la motocicletta.

Ma è fatale che presto o tardi l'auto strumento di lavoro vinca la buona e strenua battaglia che il Touring contribuisce a combattere per essa. La bella macchina contiene in sè la possibilità di dare pane non solo, ma anche companatico a centinaia di migliaia di operai, lavoro squisito a migliaia di ingegneri, impiego fruttifero a parecchi miliardi, resa maggiore dell'attuale a tasse statali in-

genti quando quelle specifiche siano ridotte nella misura ragionevole applicata all'estero, gloria industriale ai nostri abilissimi produttori, che hanno dimostrato al mondo intiero la loro superlativa capacità e detengono i più alti e significativi premi nelle più difficili competizioni internazionali.

Per raggiungere questi nobili scopi, che cambieranno il ritmo della vita nazionale, da anni il Touring si adopera in mille modi.

Non chiacchiere, non azioni superficiali, nè rumorose, non atti da mosca cocchiera di cui si compiacciono gli eroi da sesta giornata, ma studio serio dei problemi ponderosi in cui il più spesso interferiscono, sommandosi fraternamente, gli interessi del ciclo, della moto, dell'auto, del velivolo, — il principe ereditario ancor minorenne dei trasporti — delle ferrovie, della traslazione in tutti i modi e per tutti gli scopi: quel concetto largo dei trasporti che è uno dei tormenti umani più antichi, — poichè nacque col peccato nel paradiso terrestre per l'esodo del primo sfratto — uno dei temi più interessanti di vita attuale.

Voi comprendete, signori, inteso così, quale compito alto, multiforme ebbe il Touring. Talora di piccole pratiche, tal altra di opposizione a opinioni diffuse, di lotte e di propulsioni varie nei campi più diversi, di occasioni spiate o prese a volo, di situazioni pazientemente preparate, di sforzi di collaborazione, di richiami di alleanze.

Non qui dirò del lavoro di un ventennio in questo campo. Solo lo accenno perchè esso riassume un brulichio di attività continuamente rinnovantisi.

Così il Touring è diventato, per questo e per tanti altri motivi, Sodalizio largamente italiano. Nell'Italia, così poco associativa, raccogliere con lenta ma continua ascesa quasi 300.000 italiani ben uniti è già considerevole risultato.

Questa coorte ha permesso, mercè un'amministrazione ferreamente condotta, di adunare mezzi materiali non trascurabili: un reddito annuo salito a circa 7.500.000 di lire, un patrimonio di oltre 10 milioni.

E con questi mezzi ha pur permesso di condurre notevoli lavori, tutti secondo una costante e inflessibile direttiva: far conoscere l'Italia agli Italiani, riunirli nel campo turistico in una grande famiglia, all'infuori di ogni partito politico, pienamente libero ciascuno in questo campo, a condizione che tutti abbiano come loro vessillo il tricolore, la grande patria italiana nel pensiero e nel cuore, la legge fondamentale dello Stato come base delle loro convinzioni.

Così, quando scoccò il gran giorno della guerra, il Touring si trovò bene al suo posto. L'uragano terribile lo vide saldo, intento alle parate dove nell'ambito suo poteva, pronto ad agire in pro della suprema difesa nazionale.

Epici anni anche per il Touring quelli di guerra, anni tragici ma fecondi, che lo assisero ancor meglio nella pubblica estimazione, su basi che oggi gli sono d'onore.

Si era proposto il compito di tenere alto nelle retrovie lo spirito nazionale e la fiducia pubblica, reagendo contro le incomprensioni storiche del momento, contro i facili scoraggiamenti, più ancora contro le deleterie infiltrazioni di viltà degli antiitaliani.

Il Touring, allora, non si raggrinzì. Visse la sua vita normale, ma ad ogni suo atto impresse la caratteristica della fede nell'avvenire dell'Italia, della sicura fede nell'Esercito combattente: sembrò fin dal primo dì che noi presentissimo che i nostri due marescialli e le nostre armi avrebbero coperta l'Italia di gloria.

Noi continuammo imperterriti a pubblicare le nostre guide: quella di Sardegna ricordò che s'era fatta irridendoci, nei nostri viaggi per la sua compilazione, delle insidie dei sottomarini. I nostri periodici furono controveleno provvidenziale alla stampa disgregatrice; operammo validamente coi nostri consigli tecnici pel mantenimento delle strade alla fronte; inviammo ai combattenti centinaia di migliaia di carte, da alcuni Soci amici avemmo 800.000 lire e ne facemmo un milione di copie di un volumetto, *La Guerra d'Italia*, diffuso in cinque lingue in tutto il mondo; raccogliemmo tra altri Soci più di un milione, lo traducemmo in doni, e questi, affidati alle squadre giovanili del nostro turismo scolastico, portammo alle trincee. I giovinetti ritornavano a centinaia da quel bagno d'entusiasmo seminando nelle famiglie, nelle scuole, quell'ardente fiducia che apprendevano dai fanti.

Alla data memoranda di Vittorio Veneto ci rimasero 70.000 lire per questi doni, che non avevano più ragione d'essere. Furono

il primo nucleo del Villaggio Alpino del Touring per orfani di guerra e figli gracili di combattenti, pel quale il Sodalizio radunò ancora tra gli amici 1.300.000 lire.

Ed anche a suggerire ricostruzioni razionali nella zona devastata dalla guerra indisse un Concorso con 50.000 lire di premi e ne diffuse gratuitamente i risultati portanti piani e disegni di nuove abitazioni modeste e di piccole aziende agricole.

Difficile sarebbe fare oggi una statistica dei lavori del Touring, nè questo è il momento.

Quelli d'indole generale sfuggono nel tempo e si disperdono — come le foglie... Esempio la propaganda per le strade e per la circolazione.

Pure alcune cose durano tangibili. Il trittico funziona in Italia da oltre vent'anni per opera nostra di tempi non facili ed è nostro orgoglio. Nostra invenzione è il libretto di passaggio in dogana — trittico multiplo — che esigette undici anni per avere l'unanimità internazionale.

Il Touring ebbe nelle sue casse, quest'anno, a un dato momento, fino a 22 milioni di titoli in deposito per garanzie doganali, mentre la sua malleveria verso lo Stato, attraverso le associazioni estere alleate, ha certo oltrepassato in alcuni momenti una somma almeno doppia.

L'Istituto Stradale Sperimentale, fondazione Puricelli, ha assorbito fino ad oggi circa 700.000 lire ed ha bisogno di ben di più.

Sulle strade furono collocati dopo guerra 20.000 cartelli indicatori e 5000 cartelli di comune per un importo di 2.200.000 lire.

Si sono fatte gite nazionali di propaganda, impegnandovi alcuni milioni con bilanci speciali, estranei a quello generale del Touring.

Si è promosso un primo saggio d'albergo Touring, raccogliendo all'uopo tra amici 5 milioni.

Si è patrocinato nell'opinione pubblica avviandola a pratica soluzione il grandioso progetto dell'ing. Puricelli per la prima rete di Autostrade.

Si è fatto un grande lavoro per le più diverse pubblicazioni, tutte di propaganda didattica nell'ambito del nostro programma: per le strade, per il bosco e il pascolo, per il regime delle acque, per la motonautica, per il ciclismo, l'automobilismo, i diporti invernali, le questioni alberghiere, i grandi problemi turistici contingenti — come le dogane, la circolazione, la benzina, le legislazioni speciali, la giurisprudenza turistica, i rapporti internazionali colle associazioni similari, la difesa di paesaggi e di monumenti e così via.

Noi possiamo ben dire che l'opera nostra fu tutta diretta con animo filiale a valorizzare la nostra Italia e il nostro popolo.

Gli *Annuari,* poderoso insieme di milioni di volumi dànno in forma sinottica tutta la statistica paesana, o descrivono speciali manifestazioni della sua vita, come quello dell'auto e dei trasporti.

La *Carta d'Italia al 250.000* ebbe più di 8 milioni di fogli stampati.

La *Carta stradale al 300.000,* alla fine del '26 avrà circa 18 milioni di fogli.

La *Carta aeronautica* è la prima che nel mondo uno Stato abbia avuta e fu dal Touring prodotta in pochi mesi e quasi donata.

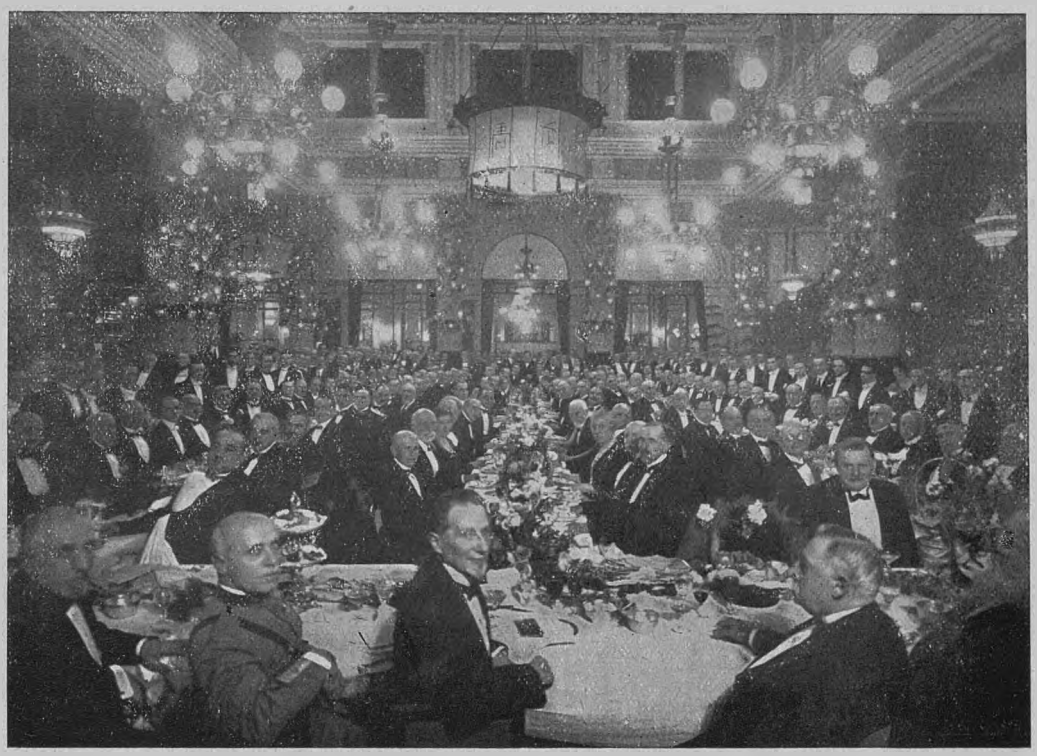
La prima *Carta automobilistica* italiana, è del Touring; un'altra a più grande scala sarà lanciata nell'anno prossimo.

In questi lavori cartografici mi è doveroso il dire che giovò grandemente al Touring l'intimo rapporto sempre avuto colla fonte prima di ogni rilevamento, il benemerito Istituto Geografico Militare di Firenze, il cui illustre direttore, on. gen. Vacchelli, è qui degnamente rappresentato dal Colonnello direttore in 2ª.

Nel campo delle *Guide,* tralasciando tutto ciò che è ormai retrospettivo, dirò solo degli undici volumi della *Guida d'Italia,* la nostra prediletta figlia, per la quale hanno dato aiuto cortese tanti intelletti sovrani, tante buone volontà, tanti cuori uniti a creare la formidabile opera composta ormai di più che 2.500.000 esemplari.

Il calore che pervade questi volumi non sfugge alla sensazione dei Soci; essi sentono che vi palpita l'anima collettiva della nazione, che la cara immagine della Patria, amorosamente descritta, è tanto bella e splendente di antiche e nuove glorie che bisogna inginocchiarsele davanti e adorarla.

Questi volumi hanno anche figliato le *Guide per gli stranieri* in francese, in inglese, prossimamente in tedesco. Vi abbiamo impiegato 1 milione e mezzo. Esse sono scritte secondo le mentalità specifiche dei singoli popoli, affidate a case straniere potenti per il



IL BANCHETTO PER LA CELEBRAZIONE DEL TRENTENNIO DEL TOURING. AL CENTRO IL PRESIDENTE DEL TOURING FRA IL SINDACO E IL COMANDANTE DEL CORPO D'ARMATA DI MILANO.

collocamento, ma vennero concepite italianamente da noi, tradotte, stampate, rilegate qui e portano in fronte francamente la nostra marca d'autore: Touring Club Italiano!

E i nostri periodici? *Le Strade,* organo tecnico influente e prezioso; *La Sorgente,* fresca fonte di sentimento pei giovani; *Le Vie d'Italia,* una delle riviste più apprezzate, la più cospicua, crediamo, per tiratura, del suo genere, magnifica rassegna turistica nazionale che ci è invidiata, assillo d'ogni giorno per chi la dirige, per chi la redige e l'accarezza onde riesca sempre più varia e interessante; palestra ove è onore oggi di potersi esercitare, dove ognuno attinge messe inesauribile di notizie originali e sicure, tribuna di cui ogni voce è ascoltata, talora discussa ma sempre rispettata!

E infine *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, il grande periodico che compie ora l'anno, ed ha rivelato il Touring al di là dell'Atlantico, e vincola a noi in più stretti legami i nostri fratelli d'oltre oceano.

Questa iniziativa patriottica fu dal Touring avviata in grande stile: conferenzieri mandati in luogo, stampa amica di qui e di là officiata e convinta, opera penetrante di esimi delegati durante la crociera della R. Nave *Italia,* creazione colà di un centinaio di Consolati, appoggi morali di Banche, di Compagnie di navigazione, e il patronato altissimo di S.M. il Re, di S.E. il Presidente del Consiglio, delle L.L. E.E. i presidenti del Senato e della Camera.

Il primo moto a questa espansione d'italianità è impresso: noi lo manterremo.

Questo schizzo ben incompleto della nostra attività di pensiero tradotta in espressioni grafiche deve pur tenere conto anche di un lavoro in corso, il massimo, in un certo senso, che il Touring abbia affrontato: il *Grande Atlante Internazionale.*

Quest'opera, che non esito a chiamare grandiosa, procede faticosamente ma sicuramente. La sua costruzione scientifica e quella tecnica sono due punti superati. Ora occorre superare la difficoltà finanziaria. Più di un milione e mezzo fu investito nell'Atlante. Oc-

corre almeno altrettanto per finirlo. Troveremo il necessario. Se occorrerà gli amici del Touring mi aiuteranno; batterò fiducioso alle loro porte. Volontieri si può chiedere e si può dare per così nobile scopo.

L'opera, già lo si è ben veduto al Congresso geografico di Genova, riuscirà degna del Touring; oso affermare che sarà di decoro al Paese. Fra poco saremo alla testa, nel mondo — e non era facile —, per questa produzione di grandi atlanti, concreto simbolo colturale, che pareva inibito all'Italia e che doveva esserle dato — ed è simpatica ventura — da una disinteressata collettività di suoi figli.

Vi è un'alta poesia credo, non di forma, ma di sostanza, in queste mie parole che voi siete tutti in uno stato d'animo per bene apprezzare. L'arida geografia si plasma in linee che riassumono, a chi le sa leggere, la natura e la vita, il suolo e i popoli; che incidono in lor figure convenzionali le patrie. E per noi, italiani del Touring, l'opera nostra andrà attraverso il mondo, prova di nostro coraggio, diffonditrice di rispetto all'italianità nostra e griderà alto: Italia! Italia!

Nella memoria presentata al Congresso Geografico di Firenze del 1911 riassunsi il valore librario delle pubblicazioni d'indole geografica del Touring nel decennio precedente in L. 44.143.000. Al Congresso di Genova, una memoria similare diede pel solo triennio L. 52.035.000, insieme 96 milioni di lire. Credo che aggiungendo le pubblicazioni non geografiche e le antecedenti, la cifra salirebbe ora ad almeno 120 milioni. Sì, lo ripeto, voi lo sentite tutti che vi è in questi numeri un contenuto di poesia!

Ed ora ho finito di dire dell'opera. Ma una parola ultima debbo aggiungere degli artefici.

Nella rapida corsa avete intuito quale insieme di forze e di volontà debbono essersi fuse perchè tante cose si compiessero.

Dico in primo luogo dei miei Colleghi di Consiglio attuali e degli ottanta e più Consiglieri e Sindaci che attraverso 30 anni amministrarono con sagacia e disinteresse e con concordia mai un giorno solo smentitasi. Molti si sono ritirati ma ci hanno conservato tutti la loro simpatia; parecchi sono trapassati; di due la tomba è ancor coperta di freschi fiori: saluto reverente la loro cara memoria.

Devo dire che il Consiglio fu sempre, ed è ora in particolare aiutato da una vasta, magnifica collaborazione d'ufficio, alla quale rendo qui omaggio doveroso e riconoscente.

Intorno al Consiglio vi è pure a distanza una rappresentanza valorosa: i Capoconsoli e i Consoli sparsi in tutta Italia. Il Corpo Consolare, nell'evoluzione rapida delle sue funzioni si trasformò secondo le necessità del Sodalizio e mantenne fedele, continua, preziosa l'opera sua di propaganda, la sua attività d'informazioni, base di alcune azioni tra le principali del Sodalizio, la sua nobiltà di rappresentanza. Esprimo la profonda riconoscenza del corpo sociale a quello benemerito dei Consoli e dei Capoconsoli.

Poi vi è la Nazione! Sì la Nazione intera, che con tutte le sue classi indistintamente collabora col Touring quando le si chiede di comunque collaborare.

Dico in primo luogo della espressione suprema della organizzazione nazionale, il Governo, al quale esprimo la riconoscenza per l'alta considerazione in cui Esso e con Esso le sue diramazioni politiche ed esecutive tennero sempre il Touring. I pubblici poteri e i loro Uffici sanno di poter contare sulla devozione del Sodalizio pel bene del Paese e lo ricambiano della loro benevolenza — anche quando, sia pure con mano guantata — combatte.

Dico di innumerevoli Italiani: uomini preclari per ingegno, per studi, per arte loro, anime calde di intenti patriottici, educatori, maestri, uomini di sport. D'ogni parte il T. trova amici.

Dico della stampa, larga quasi sempre di meditate e volute simpatie alla nostra Istituzione.

Dico degli industriali, dei commercianti, degli agricoltori che sentono nel Touring l'assertore autorevole, anche perchè sempre misurato, dal nostro progresso generale e specifico, e ne apprezzano la sincera e convinta alleanza.

Dico infine delle Associazioni internazionali e nazionali tutte, di scopi affini.

Io non le saprei enumerare. Dalle massime si scende alle minori in scala diversa di efficienza, in atmosfera uguale di simpatie. Non posso non dire in guisa d'esponenti della più idealistica, la Dante Alighieri, di cui l'illustre Vicepresidente è qui; del Club Alpino Italiano — di cui pure saluto qui il

Presidente generale — il grande sodalizio alpino, che ha figliato, per l'amore dei monti da esso seminato, tante giovani altre associazioni; dell'Automobile Club d'Italia — di cui è qui il Vicepresidente illustre —, che raccoglie e irreggimenta con sapienza particolari manifestazioni e bisogni degli automobilisti italiani e delle loro associazioni regionali; della Lega Navale, della Lega Aerea e così via.

Esponenti che cito per esemplificazione, chè non finirei più. Ma una parola dedico all'astro nascente, ultimo sorto sull'orizzonte turistico e già splendente di viva e benefica luce, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche. Se l'esserne il modesto e lontano vicepresidente mi tratterrebbe dal farne cenno quasi di famiglia come faccio, mi sembra invece che mi spinga a tesserne liberamente la lode la felice circostanza della presenza qui del suo motore effettivo, il degno Presidente. Io gli rivolgo l'auspicio che, per la sagace sua condotta, l'ENIT continui a cementare come fa i pubblici interessi italiani del turismo recettivo, all'infuori di ogni interesse particolaristico e a promuovere dall' estero il movimento verso l'Italia, valorizzando le energie pubbliche e private di buona volontà.

Signore e signori: ho certo abusato di voi... ma sono trent'anni!

Nella storia del Touring, signori, io non sono — come tutti quelli che furono o sono con me — che un passante. Sono un passante un po' sognatore — forse — che per quanto esso potè, amò nell'Associazione soprattutto lo strumento di elevazione nazionale — e non ebbe mai a faticare davvero per persuadere gli amici che furono con lui, a governare la nave in questa traccia luminosa.

Nelle interminabili peregrinazioni in bicicletta di molti anni addietro, in ogni sito dalle Alpi ai mari siculi, mi sembrò, guadagnando di terra in terra col sudore della fronte la conoscenza intima d'Italia nostra, di unirmele a poco a poco, indissolubilmente, così come il contadino che a fatica dissoda la zolla e l'ama, con tenacia che nulla potrà più sciogliere perchè vi trasfonde un po' di se stesso. E talora fantasticai, nell'ansito delle aspre salite, che mi seguisse sul nastro delle ignote strade una teoria di neofiti seguaci, trascinati in fervido allenamento verso le ideali scoperte del patrio suolo.

E, più recentemente, nei viaggi solitari di diecine di migliaia di chilometri in auto, coll'occhio teso a tutto spiare intorno a me per tutto comprendere e riportare e donare ai 300.000 italiani in attesa, mi sembrò qualche volta che, dietro la mia mobile dimora, se ne disegnassero in lunga catena altre ed altre, fantastico corteo di estatici, chiamati irresistibilmente nel filone di una nuova corrente.

E nel sostare — osservatore e pensoso — dove ruderi e rovine eloquenti o solenni monumenti, o dove i paesaggi, o le vette, o le profondità abissali, o le spiagge sonanti, o i costumi o le officine o i campi ubertosi mi chiamavano per il compito sempre nuovo e non mai finito, mai, mai io mi sentii solo! Mai solo!

Sognatore un poco, ma anche un poco calcolatore — non mi vergogno della mistura, sì che la confesso, — ebbi in ogni momento la sensazione che il buon seme germinava intorno al Touring.

Anche se più di un grano andò perduto nei solchi incerti dell'illusione, tanti ne misero radice e tanti se ne moltiplicarono da costituire ricca messe per questa nostra stagione, sicura promessa per le primavere del poi.

Questo dico, senza melanconia, ai giovani di cui è l'avvenire. Coloro che giovani non sono più, ma ancora conservano indomito lo spirito ardito dei loro verdi anni, sanno bene che ogni dì ha la sua sera, lieta se la giornata fu operosa. E sanno che ogni tramonto prelude a un mattino: passano gli uomini ma per dar posto a forze nuove

Pel Touring, nella vicenda delle persone sopravviverà intatto e rinascente il programma, che noi in trent'anni di onesto e modesto ma ardente lavoro abbiamo soltanto avvicinato. Programma che porterà il nostro Sodalizio ben in alto, programma che non può esaurirsi perchè inestinguibile è la fiamma nei nostri cuori per la nostra Patria, madre nostra stupenda e immortale.

Il banchetto.

Questa brillante rievocazione della trentennale vita del Touring, il nostro Presidente, L. V. Bertarelli, leggeva, fra le acclamazioni la sera dell'8 novembre 1924, nella gran sala del Ristorante Cova di Milano, capace di quattrocento convitati, al banchetto disposto per festeggiare il glorioso anniversario della fondazione del nostro Sodalizio. Capace la

sala di quattrocento convitati, e quindi non se n'era potuto raccogliere un maggior numero; ma certo è che rare volte quell'elegante ritrovo, che appunto per la sua vastità e centralità è preferito in Milano per i grandi conviti, avrà visto un'accolta così eletta di persone, un così significativo concorso di rappresentanze: del Parlamento, dell'Esercito, degli Istituti di Coltura, dell'Insegnamento Superiore, della Stampa, di Associazioni Nazionali a larghissima base, e di quei Capitani delle Banche, dell'Industria, del Commercio a cui la metropoli lombarda deve tanta parte della sua prosperità. Frammisti con essi, i Consiglieri e i Sindaci del Touring e vecchi, fidati amici dell'Istituzione fino dai primi anni, venuti da Roma, da Torino, da Bergamo, da Como, da tant'altre città a portare il contributo della loro fervida e costante simpatia; i capi-riparto della nostra Amministrazione, i giovani Direttori del Turismo Scolastico; e infine un'eletta schiera di Signore e di Signorine, bene rappresentanti la più gentile categoria dei nostri Soci.

Una riunione dunque, che non poteva essere più significativa, per il numero e la qualità degli intervenuti: e che ancor più lo divenne per l'espressione dei sentimenti di ammirazione dell'opera del Touring che trovò eloquenti interpreti nel Sindaco di Milano, senatore Mangiagalli (che il Touring ha l'onore di annoverare da molti anni fra i suoi Consiglieri, ma che disse di voler parlare solo come Sindaco per poter liberamente esprimere quanto la nostra città sia fiera di essere la sede della grande Istituzione); del Generale Cattaneo, Comandante il Corpo di Armata, che ricordò le benemerenze del Touring verso l'Esercito; del senatore Rava, rappresentante l'ENIT di cui è Presidente e la Dante Alighieri, di cui è Vice Presidente; del colonnello Toraldo, rappresentante l'Istituto Geografico Militare e il suo Direttore, onorevole Vacchelli; del prof. Giuseppe Ricchieri, per il Comitato Nazionale Geografico; dell'avvocato E. A. Porro, Presidente Generale del C.A.I. e del senatore Silvio Crespi, Presidente dell'Automobile Club di Milano e rappresentante la presidenza generale dell'A. C. d'Italia, il quale ultimo offerse al Touring la medaglia d'oro dei benemeriti.

Tutti gli oratori, celebrando l'Istituzione, ne avevano esaltato il Presidente, L. V. Bertarelli, alla cui sapiente operosità, per comune consenso, è riconosciuto il primo posto nella scala dei valori che hanno fatto grande il Touring; così che parve quasi una sintesi del sentimento universale, la presentazione fattagli dai Colleghi del Consiglio e dai Sindaci di un'artistica targa d'argento in cui il Touring è raffigurato in un albero che affonda saldamente le radici nel terreno, mentre i suoi rami piegano sotto il peso di copiosi, lussureggianti frutti. Campeggiano in alto lo stemma d'Italia e quello del Touring e intorno al tronco si svolge questa epigrafe, dovuta alla poetica ispirazione di Giovanni Bertacchi:

CELEBRANDOSI I PRIMI SEI LUSTRI
DEL TOURING CLUB ITALIANO
FECONDISSIMI DI OPERE E DI PROSELITI
IL CONSIGLIO DIRETTIVO
ESALTA CON LA DATA AUGURALE
IL GRANDE E AMATO SUO PRESIDENTE
LUIGI VITTORIO BERTARELLI
CUOR DI MIGLIAIA DI CUORI
ASSOCIATI A RIVIVERE INTIERA
L'ITALICA UMANITÀ

Anche Federico Johnson, l'antico benemerito Direttore Generale, fu molto festeggiato dai convenuti, particolarmente da quella, ora piccola, ma fedelissima schiera che ricordava di essergli stata compagna fino dai «tempi eroici» del Touring.

Ma, per quanto solenne ed eloquente fosse la manifestazione, essa non poteva, per le circostanze già dette, avere se non carattere prevalentemente locale, mentre l'Associazione nostra ha per la compagine de' suoi Soci, per la finalità e per lo sviluppo della sua azione, un carattere eminentemente nazionale, che non si ferma neppure ai confini fisici e politici, ma segue gl'Italiani nelle loro colonie e nei maggiori centri della loro emigrazione.

Le adesioni.

Non si poteva fare di tutti «l'adunata»; ma l'«adunata spirituale» ci fu. Essa partì dal centro dello Stato, anzi da Chi nello Stato sovrasta ad ogni altro, da S. M. il Re, riunì gli alti poteri, il Governo, la Camera, l'Esercito, la Marina, compose in un accordo, così difficile a ottenere! la Stampa d'ogni gradazione e d'ogni partito, ispirò gesti di solidarietà ad Associazioni affini e infine trasse la più gran parte dell'immensa famiglia ad affettuose dimostrazioni che ebbero per interpreti i nostri ottimi Consoli, auspice il Capoconsole di Bergamo, avv. Cicogna, che si era fatto iniziatore del simultaneo omaggio.

L'esaltazione del Touring rivestì la forma di telegrammi e di lettere: oltre mille e quattrocento!

Inoltre parecchi Consoli pubblicarono dei manifesti e simpatici doni ci pervennero (1).

Se fosse possibile riportar qui tutta la grande fioritura di parole inneggianti alla nostra Istituzione, i nostri amici lettori si sentirebbero compresi, come lo fummo noi, da una dolce commozione, da un legittimo orgoglio per tanta onda di riconoscente affetto, di alta estimazione, di devota fedeltà al Sodalizio e al suo Presidente. Sgraziatamente, dobbiamo ristringerci a dare solo il testo di alcuni telegrammi e l'indicazione della provenienza degli altri; ma pur negli aridi elenchi sarà facile scorgere l'universalità del consenso.

S. M. il Re.

S. M. il Re invia sincere felicitazioni pel primo trentennio di vita che il Touring Club

(1) Ricordiamo: un album raccogliente le firme dei Soci di Sesto S. Giovanni, un altro con le firme dei Consoli della Provincia di Bologna, ed una artistica pergamena raccogliente i nomi di 130 fra Consoli e Soci di Pola.

Italiano oggi celebra e m'incarica essere interprete dei voti che nella lieta circostanza Egli forma acciò l'operoso fiorente Istituto con sempre nuove e feconde iniziative possa continuare ad accrescere le sue patriottiche benemerenze.

Generale Cittadini.

Il Governo.

S. E. IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.

A codesta Associazione che infaticabilmente ha concorso formazione rinnovata coscienza nazionale ed ha fatto conoscere agli Italiani ed agli stranieri il meraviglioso suolo d'Italia, invio anche a nome Governo mio cordiale saluto in occasione trentesimo anniversario sua fondazione.

Benito Mussolini.

S. E. IL GRANDE AMMIRAGLIO THAON DI REVEL, MINISTRO DELLA MARINA.

Con animo di fedel gregario e con lieto cuore saluto il 30° anniversario della fondazione della più grande fratellanza di forze spirituali italiche legate da vincolo di fervido amore per le bellezze per le glorie per le memorie della nostra sacra terra ed insieme porgo a Lei che del Sodalizio è il possente animatore la mia parola di commossa gratitudine per la mirabile opera svolta e per quella ancor più mirabile che sta attuando coll'unico e supremo scopo di diffondere nell'Italia e nel mondo la conoscenza dell'inestimabile tesoro della Patria.

Paolo Thaon di Revel.

S. E. IL GENERALE DI GIORGIO, MINISTRO DELLA GUERRA.

Al benemerito Sodalizio che durante un trentennio di pertinace e patriottica attività ha tanto contribuito a diffondere negli italiani la conoscenza e l'amore del loro paese, rendendo ad essi familiari le balze dei confini ove furono più tardi chiamati a combattere e che tanta parte ebbe così nella preparazione morale della nazione per il compimento vittorioso dei suoi destini invio felicitazioni ed auguri nel giorno in cui esso inizia il settimo lustro di sua vita attiva e feconda.

Generale Antonino Di Giorgio.

S. E. IL PRINCIPE DI SCALEA, MINISTRO DELLE COLONIE.

Al benemerito Touring che da trent'anni con lavoro altamente patriottico ed intelligente dedica tutta la sua benefica attività per diffondere ed apprezzare bellezze nostro Paese ed a Lei particolarmente suo illustre Presidente invio mio fervido saluto di plauso e di ammirazione dolente non poter assistere di persona solenne cerimonia. Rallegramenti vivissimi per meritata altissima onorificenza (1)*, cordiali saluti.*

Principe Pietro di Scalea.

(1) L. V. Bertarelli, già Gr. Uff. Mauriziano, fu in quest'occasione nominato Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone della Corona d'Italia.

S. E. OVIGLIO, MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA.

Oggi in cui si celebra trentesimo anniversario fondazione Touring, per diuturna tenacia, incomparabile valore, indomita fede suoi dirigenti assurto odierna importanza, associomi unanime plauso e con senso ammirazione invio all'animatore del grande Sodalizio all'autore pregevolissime pubblicazioni mio cordiale deferente saluto.

Ministro Oviglio.

S. E. IL CONTE ALESSANDRO CASATI, MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.

Nel giorno in cui il Touring Club Italiano festeggia trentesimo anno sua fondazione piacemi manifestare vivissimo sincero compiacimento e formulare fervidi auguri benemerito Sodalizio che ha raggiunta sì prospera feconda attività, principalmente per merito Vossignoria coraggioso fondatore e infaticabile animatore nobile istituzione nel lungo glorioso cammino.

Ministro Istruzione Casati.

S. E. SARROCCHI, MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

Compiendosi il trentennio dalla sua fondazione il Touring Club può vantare splendide iniziative e meritati successi. Auguri per la sua fortunata attività in un lungo avvenire.

Sarrocchi.

S. E. L'ING. CESARE NAVA, MINISTRO DELL'ECONOMIA NAZIONALE.

Trentesimo anno fondazione Touring Club Italiano e suoi trecentomila Soci segnano tappa gloriosa magnifico Sodalizio che facendo conoscere con tenace opera e fervido patriottismo Italia a Italiani e estero resesi altamente benemerito Paese. A Lei che tanto nobilmente ed infaticabilmente ne presiede sorti giunga mio ammirato cordiale augurio di nuovi sicuri successi.

Nava.

S. E. COSTANZO CIANO, MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI.

Nel giorno in cui si compie il trentesimo anniversario della fondazione del Touring Club Italiano che tante benemerenze si è acquistato verso la Nazione sotto la valorosa guida della S.V., mi è grato esprimerLe il mio vivo augurio per il sempre maggiore incremento dell'importante Sodalizio.

On. Costanzo Ciano.

S. E. L'ON. GIACOMO SUARDO, SOTTOSEGRETARIO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO.

Nella ricorrenza del trentesimo anniversario della sua fondazione invio il mio cordiale saluto a codesto Sodalizio che con le sue molteplici iniziative ha elevato gli Italiani alla visione della Patria più grande e più forte.

Giacomo Suardo.

S. E. il Generale Ambrogio Clerici, Sottosegretario di Stato alla Guerra.

Nel giorno cui cotesto benemerito Sodalizio compie trentesimo sua esistenza sotto illuminata guida V. S. efficacemente concorrendo sviluppo cultura e sentimento nazionale, mando mio deferente saluto e fervido voto augurale di vita sempre più rigogliosa.

Generale Clerici.

S. E. il Presidente della Camera.

Alle molte congratulazioni che le perverranno in occasione del XXX anniversario del Touring, in così gran parte opera sua, unisco le mie più cordiali, ed amichevoli saluti.

On. Prof. Alfredo Rocco.

S. E. Il Maresciallo Diaz.

Compiendosi trentesimo anniversario fondazione cotesta associazione, esprimo mio fervido compiacimento per patriottiche sue benemerenze, auspicando sempre maggiori fortune.

Maresciallo Diaz.

L'Associazione Nazionale dei Mutilati.

Occasione trentesimo anniversario fondazione Touring, questa Associazione Nazionale Mutilati, espressione sicura italianità e patriottismo, invia auguri fervidissimi immancabili fortune codesto grande Istituto per opera benemerita infaticabile italianissima diretta far conoscere al mondo memorie, glorie, bellezza e energie Patria nostra. Ossequi.

Il Segr. Gen. Giovanni Baccarini.

L'Associazione Nazionale dei Combattenti.

Nel trentesimo anniversario della fondazione del T. C. I. l'Associazione Nazionale Combattenti manda a mezzo mio al glorioso Istituto il suo fervido omaggio. Primo fra i primi nella valorizzazione e nella difesa della pura e immortale bellezza italiana, suscitatore di energie, confortatore dei soldati durante la grande guerra, il T. C. è gloria e patrimonio di quanti amano con pura fede e con sicura visione la Patria.

On. Ettore Viola.

Il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ciò che il Touring ha fatto e fa, anzitutto per il Paese, e poi nello interesse dei Soci, ha quasi del miracoloso. Ed una somma di risultati così ammirevoli non si può ottenere se non con una organizzazione perfetta e con una guida eccezionale quale Ella è.

Ing. Sen. Edmondo Sanjust di Teulada.

Lettere e telegrammi giunsero inoltre dalle seguenti categorie di Enti e di Persone:

Le Amministrazioni Provinciali.

Alessandria. - Ancona. - Aquila. - Arezzo. - Bari - Belluno. - Bergamo. - Bologna. - Brescia. - Campobasso. - Catania. - Como. - Cremona. - Cuneo. - Ferrara. - Firenze. - Foggia. - Forlì. - Friuli. - Genova. - Grosseto. Imperia. - Lecce. - Livorno. - Mantova. - Milano. - Modena. - Padova. - Palermo. - Parma. - Pavia. - Perugia. - Pesaro. - Pola. - Potenza. - Ravenna. - Reggio Cal. - Siena. - Siracusa. - Sondrio. - Spezia. - Torino. - Trapani. - Trento. - Trieste. - Vicenza. - Zara.

I Sindaci di grandi Città.

Alessandria. - Ancona. - Arezzo. - Ascoli. - Bari. - Bergamo. - Brescia. - Cagliari. - Caserta. - Como. - Cremona. - Cuneo. - Faenza. - Ferrara. - Firenze. - Genova. - Grosseto. - Lucca. - Macerata. - Mantova. - Messina. - Modena. - Napoli. - Novara. - Padova. - Parma. - Pavia. - Perugia. - Piacenza. - Pisa. - Pola. - Ravenna. - Sassari. - Siena. - Sondrio. - Torino. - Trento. - Trieste. - Udine. - Venezia. - Vicenza.

Le Sezioni del Club Alpino Italiano.

Aquila. - Aosta. - Bologna. - Brunico. - Catania. - Cremona. - Firenze. - Fiume. - Gallarate. - Genova. - Intra. - Milano. - Napoli. - Padova. - Parma. - Savona - Torino. - Treviso. - Venezia. - Verona. - Vicenza.

I Comitati della Dante Alighieri.

Aquila. - Arezzo. - Bergamo. - Bologna. - Brescia. - Firenze. - Forlì. - Gorizia. - Livorno. - Mantova. - Milano. - Modena. - Padova. - Parma. - Pesaro. - Pisa. - Siena. - Torino. - Trieste. - Vicenza. - Zara.

L'Automobile Club d'Italia e gli Automobile Clubs Regionali.

Genova. - Napoli. - Palermo. - Torino.

Associazioni varie.

AMSTERDAM, Touring Club Olandese. — GINEVRA, Touring Club Svizzero. — GRAVENHAGE, Autoclub di Olanda. — LONDRA, Federaz. Int. dei Clubs Motociclisti. — MONACO, Deutscher Automobilclub.

BRESCIA, Un. Sport. Leonessa d'Italia. — CERNOBBIO, Circolo Sportivo Savoia; Pro Cernobbio. — CREMONA, Commissione Turismo. — FIRENZE, Ente Attività Toscane. — GALLIPOLI, Unione Sportiva Gallipolina. — GENOVA, Pro Genova. — LECCO, Società Impiegati, Lecco. — MILANO, Moto Club d'Italia; Comitato Nazionale Scientifico Tecnico; Federazione Colombofila Italiana; Lega Navale Italiana; Pro Montibus; Società Italiana Scienze Naturali. — MODENA, Federazione It. Stabilimenti Termali. — MONZA, Società Sportiva Modoetia. — NAPOLI, Unione Appennina Meridionale. — PALERMO, Associazione Siciliana Movimento Forestieri. — PERUGIA, Pro Umbria. — RAVENNA, Unione Sportiva Ravennate. — ROMA, Aero Club d'Italia; Corpo Nazionale Esploratori; Federazione Autotrasporti. — SUSA, Turismo Scolastico. — TORINO, Pro Piemonte. — TRENTO, Società Alpinisti Tridentini. — TRIESTE, Reale Yacht Club Adriatico; Società Alpina delle Giulie; Società Movimento Forestieri. — VERONA, Auto-Moto Club. — VIGLIANO BIELLESE, Società Sportiva Erios.

Gli Uffici dell'E.N.I.T.

Barcellona. - Berlino. - Bologna. - Bolzano. - Bruxelles. - Budapest. - Firenze. - Fiume. - Genova. - Londra. - Lugano. - Milano. - Monaco B. - Nizza. - Napoli. - Palermo. - Parigi. - Riva. - Roma. - Rovereto. - Torino. - Trieste. - Tunisi. - Zurigo.

I Consoli del Touring.[1]

ALESSANDRIA: Alessandria (2); Asti; Bassignana; Bistagno; Casale Monf. (2); Castelnuovo Scrivia; Fubi-

(1) Le cifre indicate fra parentesi stanno a designare il numero di telegrammi pervenutici dalle varie località. Molti telegrammi erano firmati da parecchi Consoli: uno ci giunse con 21 firme ed un altro era accompagnato da 100 nuove iscrizioni al Sodalizio. Alcune lettere erano firmate da gruppi di Soci, perfino cento.

ne; Incisa Belbo; Montecastello; Nizza Monf.; Ovada, Pomaro Monf.; Serravalle Scrivia; Tortona (2); Valenza; Volpedo. — ANCONA: Ancona (4); Arcevia; Fabriano; Osimo; Sassoferrato; Senigallia. — AQUILA: Aquila; Avezzano; Canistro; Cittaducale; Gioia dei Marsi; Ofena; Opi; Paganica; Pescasseroli. — AREZZO: Anghiari; Arezzo (2); Loro Ciuffenna; Montevarchi; Poppi; Pratovecchio. — ASCOLI: Acquasanta; Ascoli (4); Falerone; Monte S. Pietrangeli; Monte Urano; Offida; Pedaso; Porto S. Giorgio; San Benedetto del Tronto. — AVELLINO: Accadia; Altavilla; Ariano Puglia; Avellino (2); Lauro; Montella; Sant'Andrea di Conza; Sant'Angelo Lombardi; Taurasi; Teora (2). — BARI: Alberobello; Bari (11), Bitonto; Canosa Puglia; Cassano Murge; Fasano; Gravina; Noicattaro; Palese; Polignano; Putignano; Spinazzola; Torrito; Trani; Triggiano. — BELLUNO: Auronzo; Calalzo; Cortina d'Ampezzo; Feltre; Fener, Forno di Canale; Lorenzago; Lozzo; Mel; Sampietro di Cadore; Sappada. — BENEVENTO: Benevento; Guardia Sanframondi. — BERGAMO: Albino; Bergamo (3); Bondione; Canonica Adda; Caprino Berg., Cividate al Piano; Clusone; Fontanella; Gandino; Grumello al Monte; Lovere; Nembro; Piazza Brembana; Rovetta; Serina; Treviglio. — BOLOGNA: Bagni Porretta; Bazzano (2); Bologna; Casalecchio di Reno; Marzabotto; Molinella; San Pietro in Casale. — BRESCIA: Barghe; Brescia (4); Cedegolo; Desenzano; Gargnano; Palazzolo Oglio; Quinzano Oglio; Rovato. — CAGLIARI: Cagliari (3); Carloforte; Guspini; Iglesias; Jerzu; Oristano; Samassi; Serramanna; Villacidro. — CALTANISSETTA: Caltanissetta (3); Castrogiovanni; Piazza Armerina; Sommatino; Sutera; Terranova Sicilia. — CAMPOBASSO: Boiano; Campobasso (2); Civita Campomarano; Isernia; Montefalcone Sannio; Pietrabbondante; Riccia; Ripabottoni; Venafro (2). — CASERTA: Arce; Arpino; Aversa; Capua; Casagiove; Caserta; Cervaro; Fondi; Marigliano; Nola; Pietravairano; San Felice Cancello; Santa Maria Capua V.; Santa Maria Vico; Sessa Aurunca. — CATANIA: Acicastello; Acireale; Aderno; Bronte; Caltagirone; Catania (5); Giarre; Licodia Eubea; Linguaglossa; Macchiagiarre. — CATANZARO: Belvedere di Spinello; Briatico; Catanzaro (3); Cirò; Cotrone; Gimigliano; Mileto; Marina di Cirò; Monteleone Cal.; Rossano; Sant'Andrea Jonio; Torre di Ruggero. — CHIETI: Atessa; Fara Filiorum Petri; Fara San Martino; Guardiagrele; Lanciano; Ortonamare; Palena; Pollutri; Torino Sangro. — COMO: Angera; Argegno; Asso; Bellano; Besozzo; Capolago; Cernobbio (2); Cernusco L.; Cerro L. M.; Como; Dervio; Dongo; Esino Inf.; Germignaga; Gravedona; Guanzate; Laglio; Lecco (2); Maccagno Inferiore; Malnate; Maslianico; Merate; Morazzone; Olgiate Comasco; Olginate; Ossuccio; Ponte Tresa (2); Porto Ceresio; San Fermo della B.; San Severo; Ternate; Varenna; Varese (2); Viggiù. — COSENZA: Cosenza; Papasidero; Praia; Rossano (2); Scalea. — CREMONA; Casalmaggiore (2); Crema; Cremona; Gussola; Piadena; Pizzighettone; San Giovanni in Croce; Soncino; Soresina; Spineda; Trigolo. — CUNEO: Alba; Barge; Boves; Busca; Cavallermaggiore; Ceva; Cherasco; Cuneo (2); Demonte; Dronero; Garessio; Mondovì; Mondovì Breo; Ormea; Racconigi; Saluzzo (2); San Dalmazzo di Tenda; S. Damiano Magra; Savigliano; Tenda; Villanova Mondovì. — FERRARA: Casumaro; Cento; Comacchio; Copparo; Ferrara (3); Marrara; Pontelagoscuro; San Carlo; Sant'Agostino; Traghetto. — FIRENZE: Barberino di Mugello; Cutigliano; Dovadola; Empoli; Firenze (7); Firenzuola; Greve; Lamporecchio; Montepiano; Montespertoli; Pelago; Pistoia; Ponte a Egola; Prato; San Casciano Pesa; San Godenzo; San Miniato (2); Santa Croce sull'Arno; Scandicci; Scarperia; Sesto Fiorentino; Signa; Staffoli; Vallombrosa; Vicchio. — FIUME: Fiume. — FOGGIA: Celenza Valfortore; Foggia (2); Lucera; Monte Sant'Angelo; Ortanova; San Marco la Catola; San Paolo Civitate; Torremaggiore; Trinitapoli. — FORLI': Bellaria; Bertinoro; Cesena (2); Cesenatico; Civitello; Forlì; Forlimpopoli; Rimini (4); Savignano Rom.; Tredozio. — FRIULI. — Casarsa; Cividale del F. (2); Cordovado; Forgaria; Gemona (2); Gradisca Isonzo; Maggio Udinese; Momiano; Pradamano; Romans; Sagrado; San Pietro al Natisone; San Vito Tagliamento; Sutrio; Valvasone. — GENOVA: Alassio (2); Albenga; Bogliasco; Bolzaneto; Borzoli; Camogli; Cengio; Ceriale; Cicagna; Dego; Genova (12); Lavagna; Lerici; Monterosso al Mare; Nervi; Nola; Noli; Pegli; Recco; Rivarolo L. (2); Sampierdarena; San Quirico Valpolcevera; Sant'Ilario L.; Sarzana; Savona (3); Sturla; Vado L.; Varazze. — GIRGENTI: Bivona; Casteltermini; Cattolica Eraclea; Girgenti (2); Porto Empedocle (2); Racalmuto, Ribera; San Giovanni Gemini; Sciacca; Villafranca Sicula. — GROSSETO: Castel del Piano; Castiglione Pescia; Follonica; Gavorrano; Grosseto; Massa Marittima; Pereta; Pitigliano; Scansano; Vetulonia. — IMPERIA: Arma di Taggia; Bordighera; Imperia; Oneglia; Pigna; Sanremo; Ventimiglia. — ISTRIA: Abbazia (2); Capodistria; Grisignana; Parenzo; Pirano; Rovigno; Rozzo; Sanvincenti. — LECCE: Alezio; Alliste; Brindisi (2); Castellaneta; Copertino; Galatina; Gallipoli (3); Lecce (4); Massafra; Ostuni; Otranto; Salice Salentino; San Cesario; San Vito Normanni; Specchia (2); Squinzano; Torre Santa Susanna; Trepuzzi. — LIVORNO: Livorno; Montenero; Portoferraio. — LUCCA: Barga; Forte dei Marmi; Giannotti; Lucca (2); Montecatini B.; Pescia; Pietrasanta; Viareggio. — MACERATA: Camerino (2); Macerata (2) Montelupone; Pollenza; Porto Civitanova; Recanati; Serravalle di Chienti. — MANTOVA: Asola; Goito; Mantova (2); Moglia; Ostiglia; Pegognaga; Rodigo; San Matteo in Chiaviche; Viadana; Virgilio. — MASSA: Arzelato; Aulla; Carrara; Equi; Filattiera; Gragnola; Massa. — MESSINA: Casalvecchio Sic.; Gioiosa Marea; Mazzarà Sant'Andrea; Messina (3); Patti (2); Sinagra; Taormina. — MILANO: Albairate; Biassono; Casalpusterlengo; Castano; Castelnuovo Bocca d'Adda; Cavaria; Desio; Gallarate (2); Lambrate; Legnano; Lodi; Lonato Pozzoli; Magnago; Milano (2); Milanino; Monza; Musocco; Nerviano; Rho; Saronno (2); Santangelo Lodigiano; Seregno; Seveso; Tradate; Trezzo d'Adda; Vimercate. — MODENA: Carpi; Casinalbo; Cavezzo; Concordia; Fiumalbo; Formigine; Maranello; Modena (6); Montefiorino; Novi di Modena; Pavullo; San Felice Panaro; Vignola. — NAPOLI: Anacapri; Capri; Casamicciola; Castellammare Stabia (2); Chiaiano Uniti; Ischia; Napoli (7); Secondigliano; Sorrento; Torre Annunziata (2); Tramutola; Villaricca. — NOVARA: Alzo Pella; Baceno; Biella; Borgomanero (2); Borgosesia; Brusnengo; Camandona; Campiglia Cervo; Candelo; Crescentino; Crodo; Domodossola; Fara Novarese; Galliate; Livorno Piemonte; Mongrando; Mosso Santamaria; Novara; Oleggio; Pallanza; Ponzone di Trivero; Santhià; Scopello; Serravalle Sesia; Stresa; Stroppiana; Trino; Varzo Vercelli (2); Vigliano Biellese. — PADOVA: Campodarsego; Castelbaldo; Cittadella; Este; Fontaniva; Padova (7); Saletto; Stanghella. — PALERMO: Castelnovo di Sicilia; Cerda; Palermo (3); Petralia Soprana; Piana dei Greci; Termini. — PARMA: Berceto; Borgotaro; Busseto; Langhirano (2); Parma (3); Pellegrino Parm.; Sorbolo. — PAVIA: Casteggio; Chignolo Po; Lomello; Montebello Pav.; Montù Beccaria; Mortara; Ottone; Pavia (3); Rivanazzano; Santa Giulietta; Sartirana Lomellina; Vigevano (2). — PERUGIA: Acquasparta; Amelia; Bastia Umbra; Bevagna; Castiglione Lago Città di Castello; Città della Pieve; Foligno (2); Gubbio; Nera Montoro; Norcia (2); Orvieto; Passignano Trasimeno; Perugia (2); Trevi Umbro; Terni. — PESARO: Fano; Fossombrone; Pennabilli; Pesaro (3); Piobbico; Urbania; Urbino (2). — PIACENZA: Bardi; Borgonovo Val Tidone (2); Carpaneto; Castel S. Giovanni; Cortemaggiore; Piacenza (3); Pianello Valtidone. — PISA: Asciano; Bagni di Casciana; Bientina; Calci; Casciana; Castelmaggiore; Castelnuovo Val di Cecina; Lari; Marina Pisa; Pisa (3); Pontedera; Vicopisano; Volterra. — POLA: Dignano; Pola. — POTENZA: Latronico; Melfi; Muro Lucano; Potenza; Rapolla; Rione in Volture; Ruoti. — RAVENNA: Bagnacavallo; Brisighella; Castel Bolognese; Cervia; Conselice; Faenza; Lugo; Ravenna (2) — REGGIO CAL.: Catona; Morabito Cal.; Pellaro; Reggio Calabria (2); Roccella Jonica; Rosarno; Sant'Eufemia Aspromonte; Sant'Ilario Jonio. — REGGIO EM.: Brescello; Castelnovo Sotto; Correggio; Fabbrico; Gualtieri; Luzzara; Novellara; Ramiseto; Reggio Em. (5); Rubiera; Scandiano. — ROMA: Albano Laziale; Anagni; Bolsena; Caprarola; Carpineto Romano; Ceprano; Civita Castellana; Civitavecchia; Cori; Fara Sabina; Ferentino; Frascati; Fregene; Grottaferrata; Montefiascone; Monterotondo; Morro Reatino; Nettuno; Orvinio; Rieti (2); Roma (8); San Lorenzo Nuovo; Santa Marinella; Supino; Terracina; Tuscania; Valentano; Vallerano; Veroli; Viterbo. — ROVIGO: Contarina; Donada; Ficarolo; Fisso Umbertiano; Lendinara; Loreo; Massa Sup.; Porto Tolle (2); Santamaria Madd. — SALERNO: Castel Sangiorgio; Cava Tirreni; Maiori; Mercato Sanseverino; Montesano; Nocera Inf. (2); Sala Consilina; Salerno. — SASSARI: Alghero; La Maddalena (3); Orani; Oschiri; Portotorres; Sassari; Sorso; Villanova Monteleone. — SIENA: Asciano; Buonconvento; Chiusi (2); Colle Valdelsa; Monte Amiata; Pian Castagnaio; Piénza; Radda in Chianti; Rapolano; San Quirico d'Orcia; Siena (3); Sinalunga. — SIRACUSA: Augusta; Comiso;

Noto; Ragusa; Siracusa; Vittoria. — SONDRIO: Ardenno; Grosio; Grossotto; Morbegno; Ponte in Valtellina; Sondrio; Tirano (2). — SPEZIA: Spezia (2). — TARANTO: Taranto. — TERAMO: Bisenti; Campli; Castellammare Adriatico; Farindola; Montesilvano; Penne; Teramo. — TORINO: Aosta; Bardonecchia; Caselle; Chatillon; Chivasso; Ciriè; Condove; Ivrea; Moncalieri; Oulx; Pinerolo; Rivarolo Canavese; Susa; Torre Pellice; Torino (7); Valtournanche; Venaria Reale; Villar Perosa; Villastellone. — TRAPANI: Alcamo; Castellammare del Golfo; Marsala (2); Pantelleria; Trapani. — TRENTO: Andria; Arco; Bolzano (5); Brennero (2), Bressanone; Caldonazzo; Calliano Trentino; Cavalese; Cembra; Cles; Condino; Creto; Lavarone; Lavis; Malè; Merano; Mori; Pieve Tesino; Predazzo; Riva; Rovereto; San Michele; Strigno; Tione; Trento (5); Vigo di Fassa. — TREVISO: Asolo; Cavaso del Tomba; Cornuda; Montebelluna; Onigo; Treviso (2); Vittorio. — TRIESTE: Grado; Monfalcone; Muggia; Pieris; Pinguente; Postumia; Trieste (5). — UDINE: Aiello; Barcis; Cormons; Montereale Cellina; Mortegliano; San Daniele Friuli; Tricesimo; Udine (3). — VENEZIA: Burano; Cavarzere; Ceggia; Dolo; Fossalta di Piave; Grisolera; Mirano; Murano (2); Venezia (3). — VERONA: Bardolino; Bonavigo; Caprino V.; Castagnaro; Grezzana; Sambonifacio; San Giovanni Lupatoto; San Pietro Incariano; Trombetta; Treguago; Valeggio; Verona (7); Villa Bartolomea. — VICENZA: Arzignano; Bassano (2); Lonigo; Lugo Vicentino; Lusiana; Montebello Vic.; Montecchio Maggiore; Rocchette; Schio; Valle dei Signori; Vicenza. — ZARA: Zara.

COLONIE: Bengasi; El Merg; Rodi; Tripoli (3).

ESTERO: Budapest; Cardiff; Chiasso; Danzica; Dresda; Heliopolis; L'Aja; Lugano; Mons; Praga; San Marino rep.; San Sebastian; Seraing; Sousse; Tunisi; Vienna.

La Stampa.

Questo lungo elenco (cui si devono aggiungere 82 altri telegrammi pervenutici da personalità varie, Soci, Ditte e numerosissime altre espressioni di compiacimento e di augurio contenute nella corrispondenza normale), davvero imponente ancor più che per la quantità, per la sua universalità, ci lascia pur nel dubbio di aver commesso qualche involontaria omissione, e ne chiediamo venia, proponendoci di riparare se ci verran segnalate. Il dubbio si fa poi certezza rispetto a questo altro elenco, che segue, dei giornali che, l'8 di novembre, salutarono con lunghi o con brevi articoli, ma tutti con pieno riconoscimento delle sue benemerenze, il nostro Touring. Ce ne giungono ancora mentre stiamo scrivendo: indichiamo per intanto quelli di cui abbiamo avuto notizia:

ALESSANDRIA: *Il Messaggero.* — ANCONA: *L'Ordine.* — AREZZO: *Giovinezza.* — ASCOLI PICENO: *Il Giornale di Ascoli.* — BARI: *La Gazzetta di Puglia; Il Giornale delle Puglie.* — BASSANO: *Il Prealpe.* — BENGASI: *Il Corriere della Cirenaica.* — BOLOGNA: *Il Corriere dello Sport; Il Resto del Carlino; L'avvenire d'Italia.* — BOLZANO: *La Voce del Sella; La Rivista dell'Alto Adige.* — BRENO: *Illustrazione Camuna.* — BRESCIA: *La Sentinella.* — BRINDISI: *Il Giornale di Brindisi.* — CAGLIARI: *L'Unione Sarda; Giornale dell'Isola.* — CASTELLAMMARE DI STABIA: *Il Risveglio.* — CATANIA: *Il Corriere di Sicilia; Il Giornale dell'Isola.* — CERNOBBIO: *L'Araldo.* — COMO: *L'Idea Sociale; La Provincia di Como; L'Ordine.* — CUNEO: *Il Subalpino.* — FERRARA: *La Gazzetta Ferrarese.* — FIRENZE: *Il Marzocco; La Nazione; La Nazione Sport; Il Nuovo Giornale; L'Unità Cattolica.* — GALLARATE: *L'Unione.* — GENOVA: *Il Caffaro; Il Corriere Mercantile; Il Secolo XIX.* — GORIZIA: *La Voce di Gorizia.* — LECCO: *Il Resegone.* — LUCCA: *Il Serchio; L'Intrepido.* — MERANO: *Il Piccolo Posto.* — MESSINA: *La Gazzetta di Messina; L'Eco della Sicilia e delle Calabrie.* — MILANO: *L'Auto Italiana; La Bicicletta a Motore; Il Corriere della Sera; La Gazzetta dello Sport; La Giustizia; L'Illustrazione Italiana; L'Italia; La Festa; La Sera; L'Ambrosiano; Motociclismo; Il Popolo d'Italia; Il Secolo; Il Sole.* — MODENA: *La Gazzetta dell'Emilia.* — NAPOLI: *Il Giorno; L'Italia; Il Mezzogiorno.* — OVADA: *Giornale d'Ovada.* — PADOVA: *L'Illustrazione delle Tre Venezie; Il Veneto.* — PALERMO: *Il Giornale di Sicilia; L'Ora.* — PARIGI: *Il Risveglio Italiano.* — PARMA: *La Gazzetta di Parma; Il Piccolo.* — PAVIA: *La Provincia Pavese.* — PIACENZA: *La Scure; Il Nuovo Giornale.* — PISA: *Il Messaggero Toscano; Il Rinnovamento.* — POLA: *L'Azione; Il Nuovo Giornale.* — POSCHIAVO: *Il Grigione Italiano.* — POTENZA: *La Basilicata.* — REGGIO EMILIA: *La Favilla.* — ROMA: *Il Corriere d'Italia; L'Epoca; L'Idea Nazionale; La Voce Repubblicana; Il Mondo; Il Messaggero; Il Piccolo; Il Popolo; La Tribuna; Il Gran Mondo.* — S. CASCIANO VAL DI PESA: *Il Corriere della Val di Pesa.* — SASSARI: *La Libertà; L'Isola; La Nuova Sardegna.* — SESTO S GIOVANNI: *La Voce di Sesto.* — TORINO: *La Gazzetta del Popolo; L'Illustrazione del Popolo; La Stampa; La Voce dell'Operaio; Il Piemonte; La Rivista dell'Automobile Club di Torino.* — TRENTO: *La Libertà; Il Nuovo Trentino; Il Brennero.* — TRIESTE: *Il Piccolo della Sera; Il Popolo.* — TUNISI: *L'Unione.* — UDINE: *Il Giornale del Friuli.* — VARALLO: *La Valsesia.* — VARESE: *La Cronaca Prealpina.* — VENEZIA: *La Gazzetta di Venezia.* — VERCELLI: *L'Agricoltore; L'Argine.* — VERONA: *Il Corriere del Mattino; La Gazzetta della Sera.* — VICENZA: *Il Corriere Vicentino.* BOLOGNA: *La Sorgente.* — GENOVA: *Foglio dell'Emigrazione; Unione Ligure Escursionisti.* — MILANO: *L'industria sportiva ed il motore.* — NOVARA: *Corriere di Novara.* — PALERMO: *Il Popolo di Sicilia.* — TERAMO: *Il Corriere Abruzzese.* — TORRE PELLICE: *Avvisatore Alpino.*

Grazie!

Ora a tutti quanti abbiamo nominato, agli altri di cui ci rimangono ancora ignote le gentili manifestazioni, la Presidenza e il Consiglio del Touring vorrebbero palesare la loro gratitudine; ma ogni parola sembrerebbe inadeguata e si ristringono a dirne una sola: grazie. Una parola insignificante quando è quasi inconsciamente pronunciata per abitudine formale; ma profondamente significativa quando è l'espressione di cuori che vi racchiudono il loro sincero sentimento.

Noi ringraziamo per il bene che ha fatto al Touring il sentirsi circondato da tante simpatie, fatto segno a tante approvazioni, oggetto di tanti voti. L'Istituzione nostra sa di aver contratto dei solenni doveri di fronte al Paese, e, dopo essersi fermata con momentanea compiacenza a riguardar l'opera compiuta in un periodo di tempo che si può considerare assai breve rispetto alla sua entità, riprende subito il lavoro con più vasti propositi, con moltiplicata energia, ma, dopo un così solenne riconoscimento, soprattutto con rinnovata fede.

Perchè le voci giunte da ogni parte ci dicono che siamo stati non infelici interpreti delle aspirazioni nazionali, in quanto tendono alla elevazione del popolo italiano e che, in una parola, se il Touring ha trovato la via della prosperità, esso ha pur sempre seguito il cammino dell'altezza!

La Direzione del T. C. I.



IL SANTUARIO DI PIETRALBA (WEISSENSTEIN) IN MEZZO A SELVE E PRATERIE AMENISSIME.

IL SANTUARIO DI PIETRALBA
(WEISSENSTEIN)

O che scendendo dall'alto si guardi biancheggiare nella verde distesa del suo prato, o lo si veda spuntare d'improvviso fra i larici e gli abeti salendo dal basso, il santuario di Pietralba è salutato con aperto cuore così dal turista errabondo, come dal pellegrino devoto. Nelle giornate serene vi offre la contemplazione di un panorama di sogno: da una parte le catene nevose dell'Ortler e dell'Oetz salienti dalla gran vallata dell'Adige; dall'altra, quasi a cerchio, gl'imponenti gruppi dolomitici dello Schlern, del Catinaccio, del Latemar, e, vicino, il modesto Corno Bianco, che dalla sua cima brulla e pur tanto bella digrada fino ad esso fra pascoli e foreste. Esso apre la chiesa a chi prega, l'albergo a chi chiede ristoro; e ognuno vi trova la sua pace.

Non ha la rinomanza di quello di Oropa o di Loreto, e nemmeno la fama dei grandi ospizi alpini; ma non v'è persona nell'Alto Adige che non lo conosca. La sua fondazione non è antichissima e la tradizione lo congiunge ad una curiosa leggenda.

Un contadino di nome Leonardo che abitava in questi monti a sud di Bolzano nella prima metà del secolo XVI e che era in prigione quale mentecatto, aveva a quando a quando delle strane visioni, nelle quali gli appariva la Madonna invitandolo a erigere una cappella lassù, presso la sua casa.

Un giorno riuscì a fuggire nascondendosi nella foresta detta ora l'Eremitaggio, estremo sperone strapiombante fra burroni boscosi. La Vergine lo assistette, lo cibò e lo salvò anche da un salto da quelle rupi, restituendolo sano ai suoi. Ma la riconoscenza non era ancora la virtù di Leonardo, che si dimenticò della cappella: ricadde nel suo male e ne guarì solo quando ebbe compito il voto fatto. Nello scavare le fondamenta, ecco, per un nuovo miracolo, venire alla luce una statuetta della Vergine con Cristo morto sulle ginocchia; rozzo gruppo marmoreo, che fra due begli angeli oranti riceve da più di tre secoli l'omaggio dei credenti.

Si sparse la voce del prodigio e fu un accorrere di gente che, oltre la suggestione della sacra imagine, subendo anche il fascino del luogo alpestre, solitario, sileu-



(fot. J. Gugler, Bolzano)
INTERNO DELLA CHIESA DI PIETRALBA.

zioso con tutto quel che di divino ha intorno di terra e di cielo, tornava ai propri villaggi con racconti meravigliosi. Così presto la cappella non bastò più e le fu aggiunta una chiesa, sostituita da un'altra ancora, perchè insufficiente, e affidata ai Padri Serviti. Soppressa la corporazione insieme con molte altre sotto Giuseppe II, i beni passarono in mano privata; finchè nel secolo scorso l'ordine dei Serviti ricomprò il luogo; edificò un convento, abbellì la chiesa e fece sorgere altri edifici resi necessari sia dai pellegrinaggi, sia dai bisogni materiali del convento stesso. La cella originaria che risale al 1553 restò dentro la chiesa, ed è così piccola, che appena può contenere tre o quattro persone inginocchiate davanti la Madonna miracolosa.

Chi vi giunge non si trova mai solo, specialmente d'estate. In ogni viottola, per ogni sentiero incontra gruppi di devoti preganti e numerosi turisti per lo più tedeschi, che hanno la passione del camminare e la nostalgia dell'Italia. Sono uomini maturi, giovanotti, coppie di fidanzati o di sposi, e sovente famiglie intere: vanno, vengono, sostano fra edificio ed edificio o se ne stanno seduti al sole davanti all'albergo, o si disperdono nella pineta verso l'Eremitaggio. Nido di poesia e di sogno è questo Eremitaggio; e non potrebbe avere più bel nome.

Dall'ultima casa dove finisce la prateria, entra nella selva una strada che sur un pilastro svela subito la sua nascosta meta: un bassorilievo in cui la Vergine appare a Leonardo; e poi, con le stazioni di una Via Crucis, vi accompagna sino a un poggio opaco, che fa pensare a uno di quei profani recessi arcadici dei parchi settecenteschi. Nell'intreccio dei sentieri, fra pino e pino o in piccole piazzuole sorgono rozzi tabernacoli e cappellette e colonne e cippi con imagini primitive, e sul ciglione una chiesina in onore di Leonardo divenuto santo e che è lo spirito del luogo, perchè tutto parla di lui. Qui ogni via finisce. Si arresta il piede, con l'occhio che va lontano; perchè il monte, che precipita nella valle, risale in verdissimo pendio dall'altra parte, dove si adagia e sogna il villaggio di Nova Ponente (Deutschnofen) con le sue bianche case raccolte attorno al campanile, come un gregge attorno al pastore. Che vista incantevole da questo aereo balcone della natura!

Al santuario che ha la porta verso la Val d'Adige a guisa di belvedere, fa corona una famiglia di edifici a due piani sparsi nel dosso erboso, a poca distanza l'uno dall'altro: il convento che rinserra la chiesa fra le sue lunghe braccia; un bazar per la vendita di oggetti sacri e profani; una gran casa colonica, dove i pellegrini possono cucinare le loro vivande; le stalle con un duplice vastissimo fienile, che nelle occasioni di maggior concorso si tramutano in duplice dormitorio pei due sessi; una palazzina ariosa popolata di camere, e in fine, in mezzo a tutti, l'albergo massiccio e austero come un re tra vassalli. Nel convento hanno alloggio gli ecclesiastici, dei



(fot. A. G. Ambrosi)

IL SANTUARIO DI PIETRALBA E L'ALBERGO.

quali è frequente il passaggio nella stagione estiva; gli altri ospiti vengono distribuiti nelle spaziose, pulitissime camere allineate lungo gli ampi corridoi; e i letti sono ben trecento. Sì, è un paesino, e nulla manca: sale da pranzo modeste accanto a un salone, che dalle molte finestre vi spalanca in faccia la vista di prati, boschi e monti e vi permette di mangiare con quell'incanto negli occhi; la macelleria e il forno che vi mandano sulla mensa carni fresche e pane squisito (oh che buon pane!); una cucina da badia, ove tutti, passando, ficcano cupidi sguardi, e a beatitudine dei fumatori, lo spaccio dei generi di monopolio. Intorno, fra prato e case, opulente verzure di orti.

Nè i prezzi sono esorbitanti; ond'è che parecchi si fermano per settimane, non essendo facile trovare a 1520 metri un rifugio fornito di tante comodità, in un pianoro aperto, dal clima mite, fra acque sorgive e poesia di pascoli e aria imbalsamata da interminabili pinete. Qui si può vivere soli o frammischiarsi ai forestieri che sempre si rinnovano; far escursioni; conversare, ascoltare gli scampanii delle mandrie alla pastura o contemplare or dall'uno or dall'altro poggio il superbo spettacolo delle Alpi, che varia secondo il variar del tempo e delle ore, e quindi non sazia mai. E se i pellegrini vengono a implorare una grazia, i turisti passano di qui per raggiungere qualcuno dei tanti rifugi, che sono disseminati verso le Dolomiti.

Possessore di prati e di foreste, di bestiame e di strumenti agricoli, di un albergo e di un bazar attivissimi, il santuario è benefico anche al turismo perchè ogni anno attira alla montagna circa cinquantamila persone. Chi regola le funzioni religiose e insieme le opere materiali è il priore. Coadiuvato da un gruppo di confratelli barbuti e in saio nero, egli dirige la sua vasta azienda con la sua duplice potestà, e fa pensare alle bibliche figure dei patriarchi. Questi frati hanno un'austerità semplice e amano tanto i fiori onde le finestre paiono altari di grazia, e amano davanti al bazar il loro laghetto, in cui lo zampillo di una fontana canticchia una sua dolce, eterna litania.

Le pareti della chiesa, che non ha nulla di notevole per l'arte, e quelle dei corridoi laterali sono coperte di quadretti votivi; ma la loro povertà ci dice la povertà dei donatori. Sovente, ancor prima dell'alba, si è destati da un pesante acciabattìo: sono i devoti che vanno alle prime messe. Del resto la chiesa non è mai deserta, e c'è da meditare osservando tutti quei pellegrini che vengono di lontano, dal Tirolo e fin dalla Baviera, per deporre davanti a questa povera imagine il fardello dei loro dolori, dei loro bisogni, e se ne vanno con tanta pace nel cuore.

Verso l'ora del tramonto si assiste a un movimento diverso: escono gl'innamorati della natura sparpagliandosi in cerca di un luogo aperto per rimirare di là il morire del sole sui monti. Che contrasto di luci allora fra i ghiacciai e le Dolomiti!

E quando tutto è spento e scende la sera e spunta la luna, le anime romantiche si siedono sull'erba assorte nel nuovo spettacolo, o amano aggirarsi nelle foreste circostanti piene di ombre e di mistero.

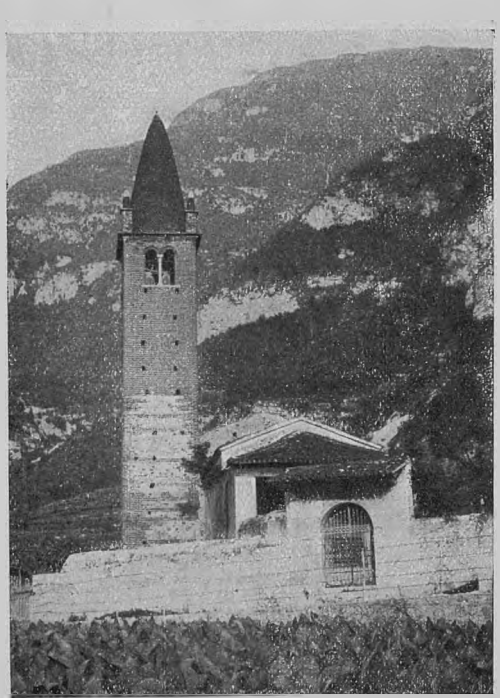
La festa solenne ricorre la prima domenica di settembre: allora l'ospizio si popola di una folla immensa. Però a quando a a quando altre folle arrivano. Famoso è il pellegrinaggio annuale di Bolzano. I pellegrini salgono portando ciascuno una pietra, simbolo di un loro voto: giunti sotto il santuario, si fermano e depongono il loro sasso ai piedi di una croce. Il priore li accoglie con un sermone, li benedice e li guida alla Madonna.

Io ho udito parlare di molti miracoli operati dalla Madonna di Pietralba; ma quasi miracolo fu pure il creare con infinite piccole offerte una chiesa sopra un monte deserto e poi tutto un gruppo di edifici, che fanno del bene anche di là dal mondo della fede. E un fatto singolare è anche questo, che qui si spengono le allegrie rumorose e il chiasso: ognuno ritrova in sè un senso mistico e vive in più pensoso raccoglimento. E ogni umile devoto che ha guardato di qui lo spuntare e il tramontar del sole, e il palpitare della sua luce sui monti e nel cielo, e di sera il firmamento seminato di stelle, si porta con sè un ricordo indimenticabile, e il santuario gli resta nel cuore.

FRANCESCO BARTOLI.

S. PIETRO IN BOSCO

Sulla via Appia Augusta, ad un miglio a mezzodì dell'antica « Ad Palatium » (Ala) sorge la vetusta Chiesa di San Pietro in Bosco.

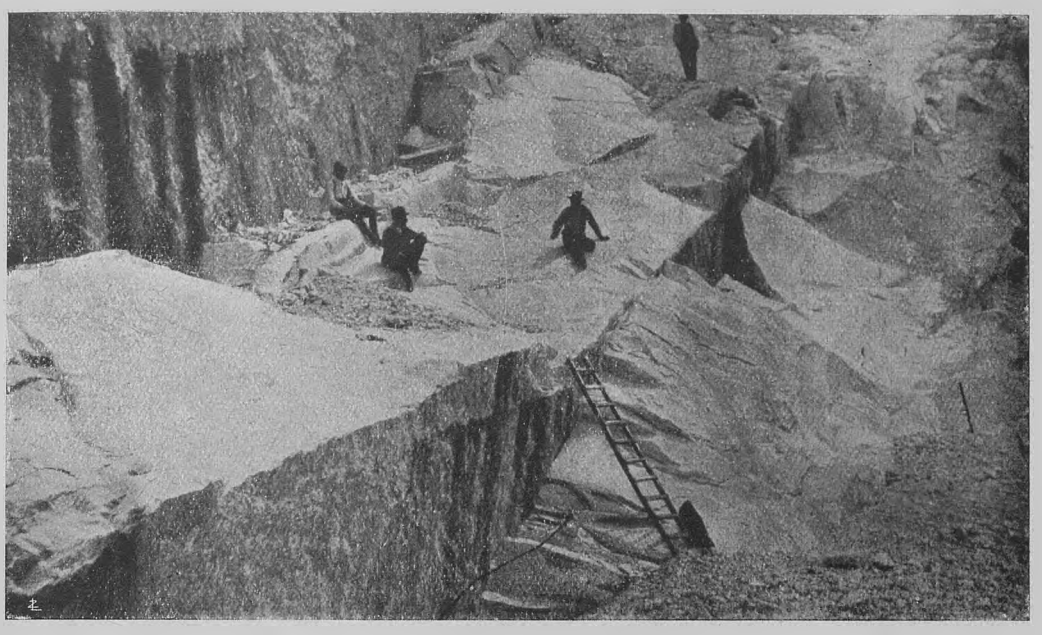


Opera dei Longobardi, il tempietto benchè abbia evidentemente sofferto di alterazioni rilevantissime, sia per la grettezza sia per l'imperizia dei successivi restauratori, rivela a prima vista l'antica origine. La torre quadrata in mattoni, bella assai e ben conservata, ricorda la maniera ghibellina: nelle arcate nè rotonde nè acute del soffitto e della porta si scorge tramontato il 1450: nel coro il cadere del XVII secolo. In una nicchia oblunga a sesto rotondo un'immagine conservatissima del Salvatore, in grandezza maggiore del naturale, somigliantissima al Salvatore che sta nelle catacombe di San Callisto; si rivela anche ad occhio profano, per stile, grecobizantina, cioè del secolo sesto. Pure le finestre di originaria costruzione, ed ora otturate, mostrano l'arcatura rotonda, sono strette e simili per tutto alle finestre dell'antichissima chiesa di San Paolo in via Ostiense, di San Vincenzo alle tre Fontane e della cattedrale di Verona, cioè del tipo proprio alle basiliche del secolo VII.

Sull'origine della chiesa varie sono le versioni. Tra queste non ultima, nè meno fondata, fosse quel luogo destinato alla sepoltura degli estinti e parrebbe ciò confermato dalla quantità di monete, grafi, fibule, tavolette votive, rottami di ornamenti e sepolture colà scavati.

Altrimenti parla la leggenda, che tramandata dalla memoria popolare vuole la chiesetta fosse fatta erigere da Teodolinda di Baviera, che sfuggendo ai Franchi si incontrava in quel luogo col futuro sposo Autari moventesi ad incontrarla. Teodolinda, in riconoscenza dello scampato periglio, avrebbe donato al tempietto delle sacre reliquie avute in dono dal Pontefice San Gregorio Magno. E qui, come prima, la leggenda si collega molto intimamente colla storia, acquistando una quasi indubbia veridicità. Le reliquie esistono ed è documentato il dono del Pontefice.

M. MONDINI.



UN BANCO DI PIETRA IN UNA CAVA A BOTTICINO.

LA PIETRA DI BOTTICINO

La bella pietra accesa di un pallido fervore bianco-roseo, o pacata di un bigio argentino che si cava dalle piccole colline brulle, stese in una molle catena di linee ondulate sopra Botticino, Rezzato, Mazzano, Virle e Paitone, a dominare la pianura bresciana, da qualche tempo non è più usata soltanto per le costruzioni di Brescia dove, fin dal tempo dei romani, con una costante e logica tradizione, fu adoperata per dare virtù e forza alle membrature architettoniche, o alle intere masse di edifici per esprimere accurate delizie ornamentali, per formare statue e bassorilievi. Il monumento a Vittorio Emanuele di Roma, il palazzo della Banca Commerciale di Milano, il Museo oceanografico fondato dal principe Alberto di Monaco, palazzi di varie parti d'Italia, di New York, di Londra, di Hallabad nelle Indie, di Buenos Aires, del Cairo e d'Alessandria d'Egitto furono eretti recentemente con il materiale che non sembrava destinato ad uscire dalle località più vicine alle cave, e che pareva aver dato negli edifici maggiori del Rinascimento a Brescia l'estremo segno della sua raffinatissima dignità.

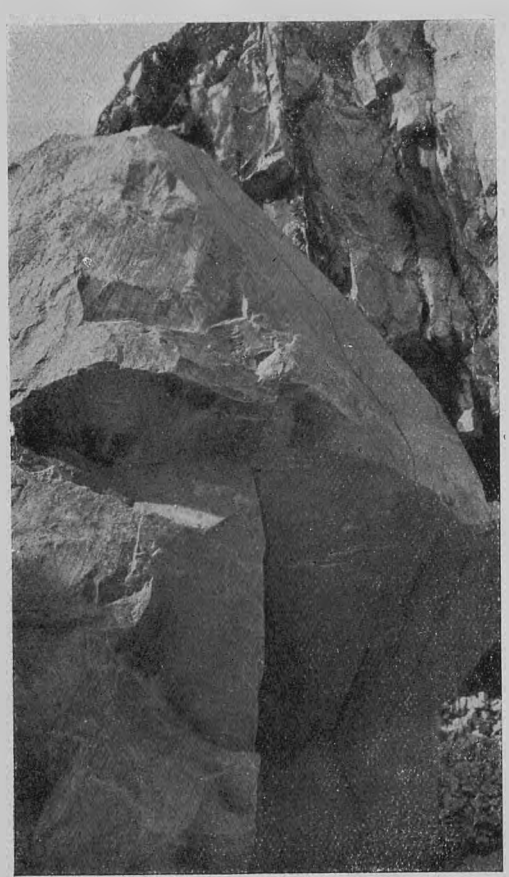
Perchè tanto ora va estendendosi l'uso della nitida pietra che l'industria locale ricorre ai più moderni mezzi di escavazione e di lavorazione, ci sembra giusto dover dire di essa, e tesserne, come che sia, le lodi.

***

Il calcare di Botticino si stende in lunghi banchi che contorti, spezzati alla superficie del terreno, e come arsi da una coloritura nera all'esterno, si fanno regolari, in lunghi parallelepipedi di colore bianco, roseo o bigio, negli strati più fondi sotto il suolo. Suture rossicce per ossido di ferro corrono a volte con sottilissime strisce ondulate le compatte ed omogenee masse semicristalline spettanti al lias inferiore. La perfetta possibilità di esercitare tutte le più ardue lavorazioni è resa più pregevole dalla potenza degli strati che permettono di estrarre pezzi di grandi misure. La pietra che si cava a Botticino tende, quando è ancora fre-



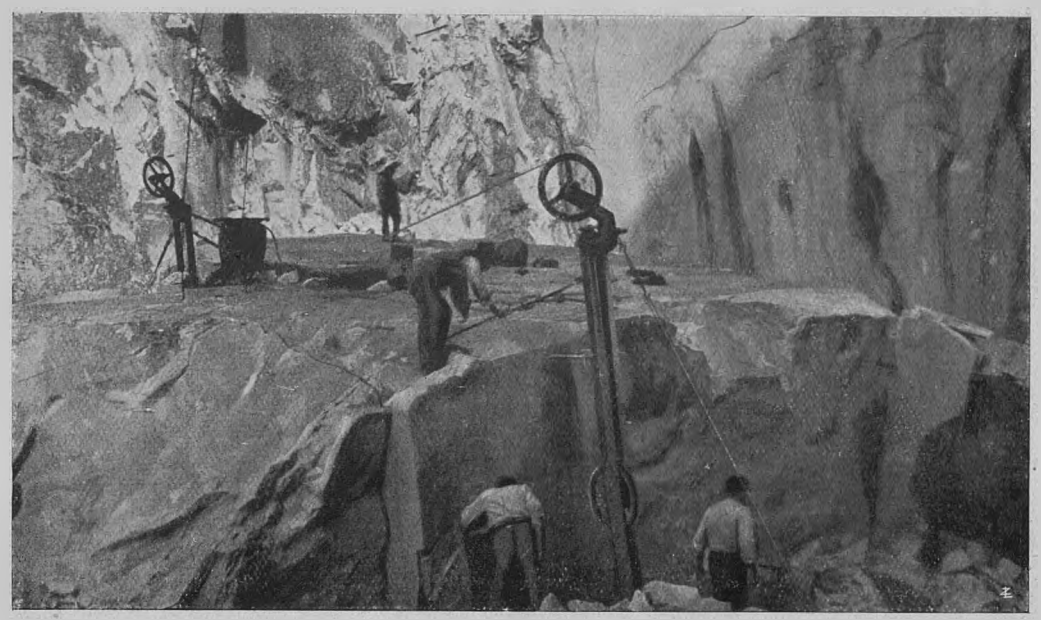
SULLA FRONTE DI UN CANTIERE PRESSO LE CAVE.



BLOCCHI DI MARMO IN UNA CAVA DI BOTTICINO.

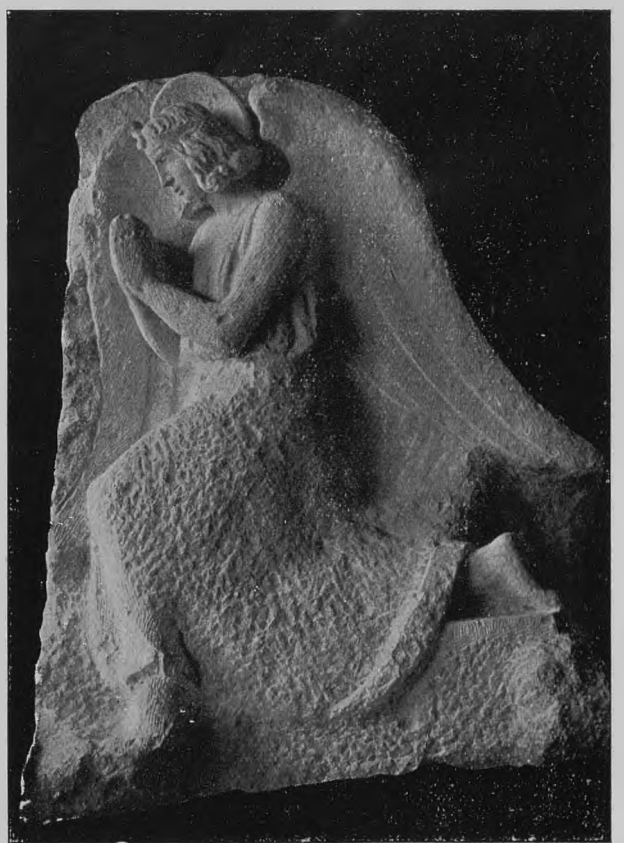
sca di taglio, ad un bianco latteo leggermente rosato che la lucidatura permette di conservare intatto; quella di Mazzano e di Virle, del tutto simile nella costituzione, varia nel colore approfondito da una squisita tonalità bigia argentata. La pietra che si cava da Botticino (due comuni hanno questo nome, e sono distinti con i nomi di Botticino sera, e di Botticino mattina) per la finezza e l'omogeneità della pasta che a volte richiama le finezze del marmo pario, serve meglio per le decorazioni più fini. Le macchie della calcite, che poco si distinguono nella massa appena tagliata, e che si distribuiscono come una reticolatura, sono più rare che non nella pietra cavata a Mazzano, di dove si estraggono i maggiori pezzi. La struttura compattissima del calcare bresciano fa sì che esso sia resistentissimo alla pressione: le esperienze più recenti dimostrano che esso ha una resistenza da 1200 a 1500 chilogrammi per centimetro quadrato di sezione. I marmi apuani, più elastici, a stento hanno una resistenza da 400 a 500 chilogrammi per centimetro quadrato. Inoltre la pietra di Botticino non assorbe acqua, e resiste quindi benissimo al gelo.

L'esplorazione degli strati inferiori nelle cave è recentissima. Durante l'età romana, nel medievo, nel Rinascimento si sceglie-

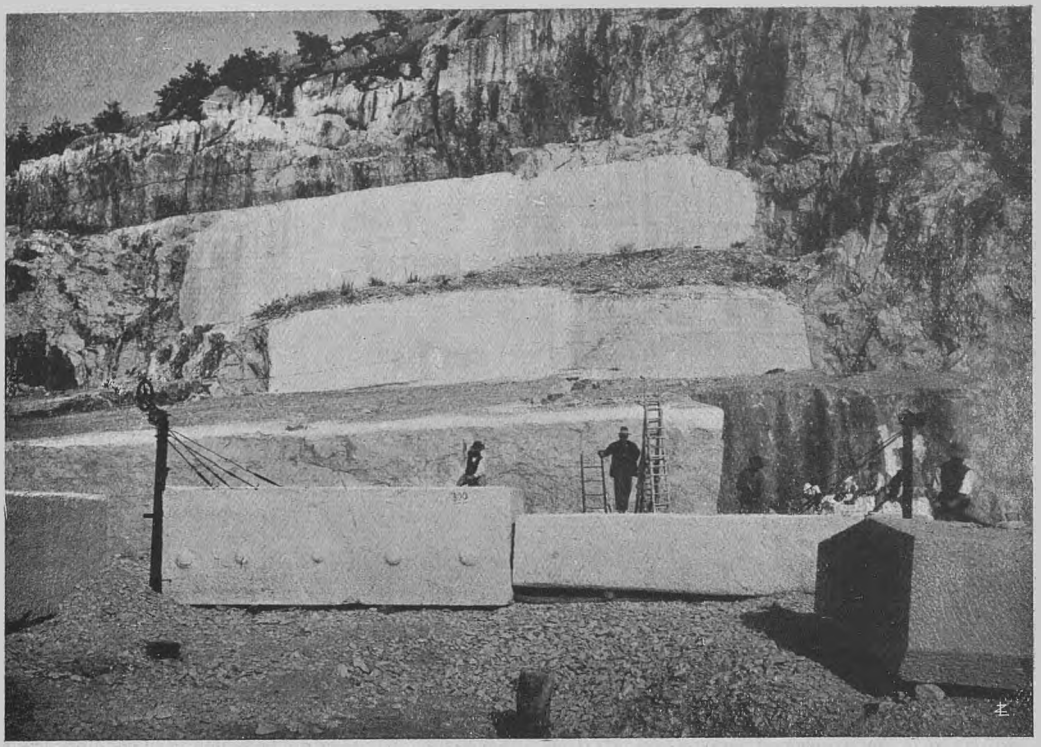


IL TAGLIO DI UN BANCO CON LA SEGA ELICOIDALE IN UNA CAVA SOPRA REZZATO.

vano i pezzi giacenti a fior di terra. Più tardi si ricercarono i banchi sotto il terriccio e, purgati i massi dalle parti superiori corrose, si tagliarono sul posto con le formelle e con i cunei (distribuendo cioè nel masso, secondo la linea di frattura da ottenere, serie di scanalature fatte con la subbia, nelle quali cunei infissi a gran colpi di mazza determinavano le divisioni volute). Questo sistema è ancora in uso per massi di piccole dimensioni. Per quelli maggiori, trovati in istrati più profondi, di dimensioni grandissime, e di belle paste bianche quasi del tutto omogenee, sui fronti di cava, oggi si adoperano, per tagliarli dal banco, come sulle Alpi Apuane, i fili elicoidali. Il trasporto degli attrezzi si fa con teleferiche mosse da forza d'inerzia, e tutti i più nuovi sistemi sono praticati nell'estrazione dei blocchi. Nelle cave, staccati i massi, si fanno le prime riquadrature. Il trasporto ai piani di caricamento è compiuto con la



LA FIGURA DI UN ANGELO APPENA SBOZZATA IN UN CANTIERE DI REZZATO. I PUNTATORI HANNO SEGNATO I PUNTI CHE LO SCALPELLO PNEUMATICO DOVRÀ RAGGIUNGERE PER DARE ALLA SCOLTURA LE PROPORZIONI DOVUTE. RAFFINANDO L'OPERA PRIMA DELLA SBOZZATURA.

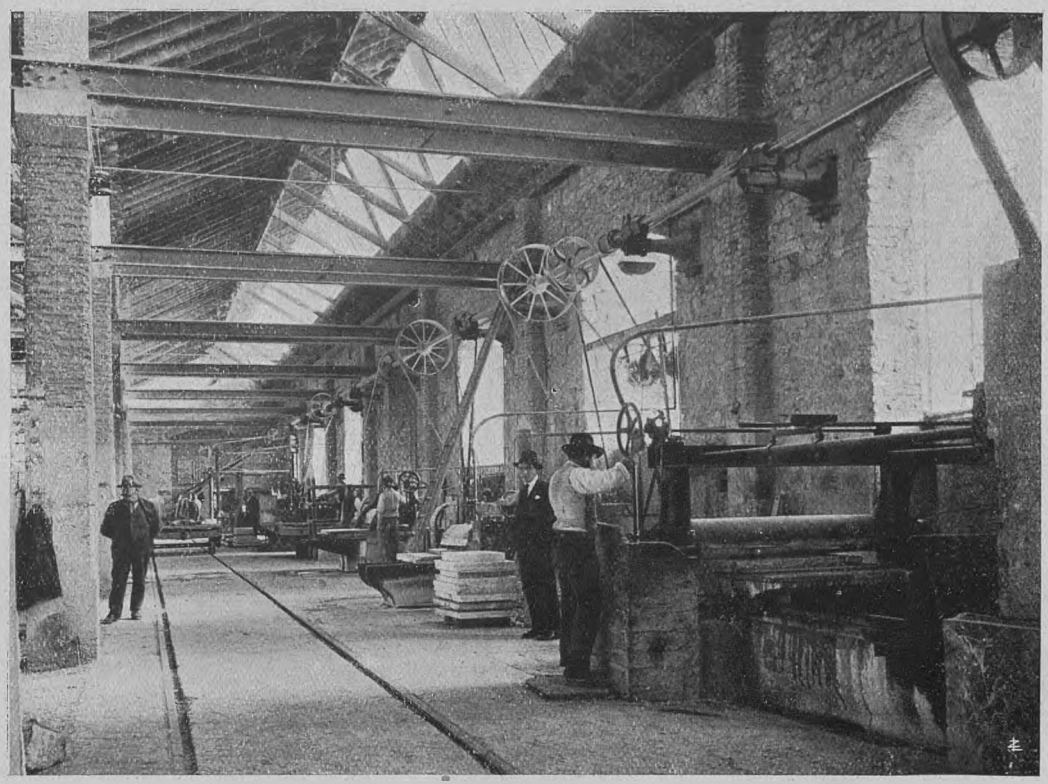


I «BANCHI» IN LAVORAZIONE IN UNA CAVA DEL COLLE «TARTARINO» SOPRA MAZZANO. I BLOCCHI SI PRESENTANO GIÀ IN PARTE SEGATI SUL FRONTE DI CAVA. IN BASSO BLOCCHI GIÀ TAGLIATI E SQUADRATI ATTENDONO DI ESSER PORTATI IN BASSO CON L'OPERAZIONE DELLA LIZZATURA.

pittoresca operazione della lizzatura secondo la quale i blocchi scendono portati dal loro stesso peso sui legni curvi della lizza, che sono via via sostituiti mentre il masso avanza: lunghe funi regolano, legate a grossi pioli, la discesa, un blocco minore serve come freno d'arresto legato al masso maggiore. La faticosa e pericolosa operazione, alla quale fin qui non fu potuto sostituire nessun buon mezzo meccanico, oggi s'arresta ai piani di caricamento, di dove con trattrici automobili i massi sono trasportati nei cantieri vastissimi, forniti di tutti i più moderni ritrovati per la riduzione delle pietre a lastre con le seghe, per la lavorazione al tornio, per la lisciatura, per la lucidatura meccanica, per la piallatura, e, infine, per le precise opere di scoltura con il martello pneumatico. Una volta i massi giungevano con la lizzatura alla strada: sistemi di leve e di curri servivano a portarli nelle località dove dovevano essere adoperati, o nei laboratori di quei marmorari o di quegli scalpellini di cui sempre ebbero dovizia i paesi più vicini alle cave, Rezzato in ispecial modo. Spettò all'architetto Gaspare Turbini, nella seconda metà del Settecento, trovare uno speciale carro che permetteva di trasportare colonne fino a sette metri di lunghezza. Si usarono anche speciali carri bassi che permettevano di portar massi di qualche peso. Però finchè non fu possibile usare i moderni mezzi meccanici di trazione i grandi massi si dovettero trascinare con lunghe e pazienti fatiche lungo le strade.

***

Brescia soltanto ebbe così ad adoperare il materiale offerto dalle sue cave più vicine, assieme alla rozza pietra giallastra cavata dalla collina sulla quale sorge il suo castello. E la città ne ebbe la sua caratteristica fisonomia psicologica, il suo colore intimo e profondo tutto suggestioni ed armonie basse grige scure, e argentate. Perchè la pietra di Botticino, esposta agli agenti atmosferici, se in un primo tempo perde il suo nitidore rosato pallido o tendente al bigio, e, disperso il sottile brivido umido che ne fa più fer-

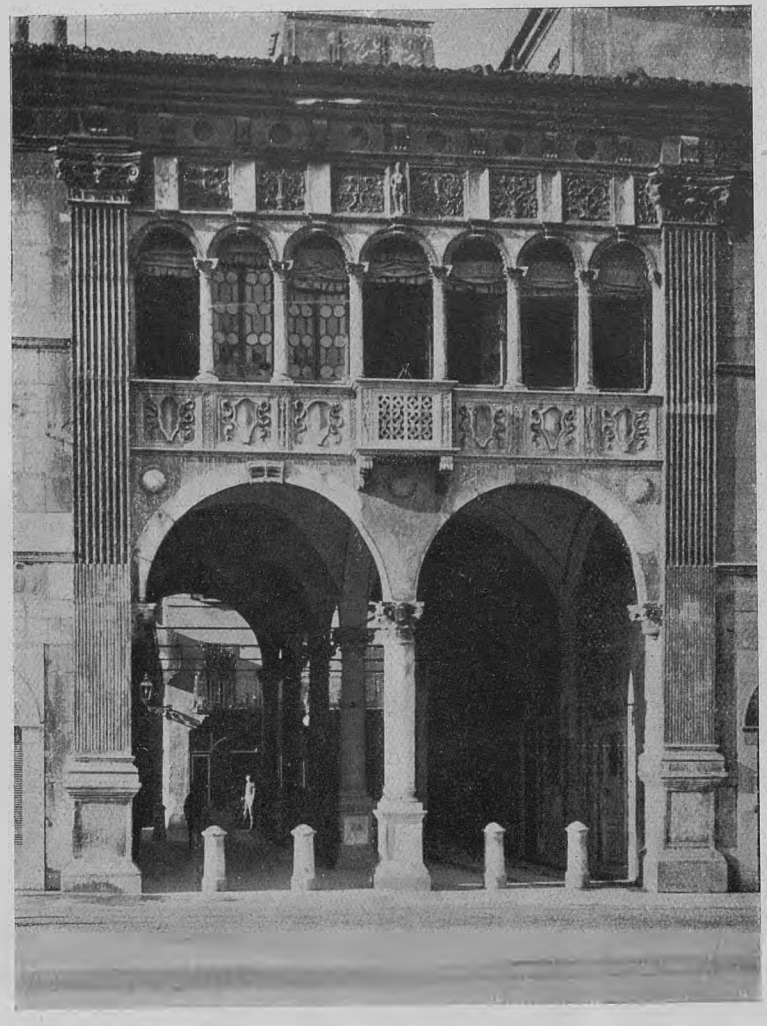


L'INTERNO DI UN CANTIERE NEL RIPARTO MECCANICO, CON MACCHINE FRESATRICI, LISCIATRICI E LUCIDATRICI.

vorosa la superficie, si copre di un saponoso biancore di gesso, dopo un periodo di tempo più o meno lungo, s'aggrava di patine bronzee che il volgere dei secoli più e più incupisce, e meglio fa capaci di esprimere meraviglie tattili simili in tutto a quelle che possiede il bronzo. Il passare dei secoli sui diversi monumenti impresse a ciascuno una varietà coloristica di un tono fondamentale unico, capace di significare tutte le grazie delle costruzioni architettoniche, delle ornamentazioni salienti agili e vive da una materia pronta e dotata di tutte le più grate plasticità. E perchè i portali di quasi tutte le case, anche delle più umili, sono di pietra, perchè la pietra servì per le cornici delle finestre, per gli ornati delle fasce e di tutte le parti in aggetto dei palazzi, e perchè di pietra sono i principali edifici della città, così continuamente si ripetono i toni delle diverse colorazioni della pietra, come colate di bronzo nel fianco a nord del palazzo della Loggia, appena arrossate e calde sui fianchi del Duomo nuovo.

Le diverse città che si succedettero nei secoli a dare la fisonomia attuale di Brescia dovettero tutte godere di una simile suggestione. E soprattutte la città romana, ricca di edifici sontuosi, ornatissimi, dovette conoscere il felice uso della pietra di Botticino se i pochi resti rimessi in luce — il così detto tempio a tre celle di Vespasiano, parte della Curia — e se tutto il materiale decorativo che fin qui è affiorato a dare idea del teatro, del foro, di palazzi e di ville, sono tutti quanti ricavati da essa. E perchè la vera fioritura della città dovette avvenire in epoca tarda, tra il I e il III secolo dopo Cristo, quando la statuaria più si valeva di accorgimenti tecnici e di mestiere, così gli splendidi ornati a girari dell'edificio vespasianeo come tutti gli altri che noi conosciamo, risentono del lavoro del trapano che s'è addentrato nella compagine della materia per cavarne le foglie grasse e consistenti, le fantasiose volute, le limpide sagomature.

Anche la pittoresca città medioevale, tutta balconi e sporgenze dalle muraglie dritte

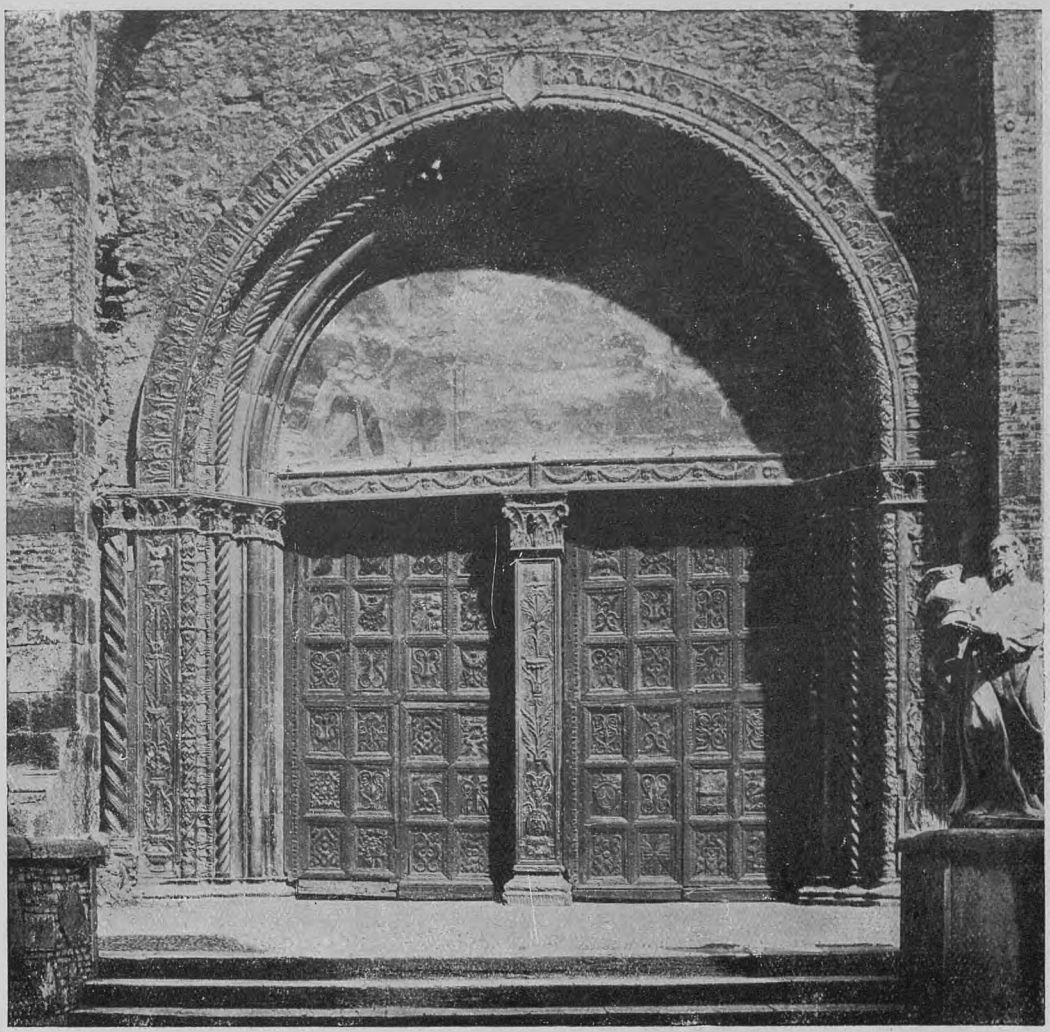


LA LOGGETTA DEL MONTE VECCHIO DI PIETÀ, ARCHITETTATA DA ANTONIO ZURLENGO SUL FINIRE DEL SEC. XV.

e alte, e lo provano il palazzo di Broletto, le torri del Popolo, dei Pancarali, che è incastrata a punto nel fianco meridionale del Broletto, di Ercole, e della Pallata, negli scarsi resti diventati per lo più neri per il lungo addensarsi delle patine, amò i grandi massi della bella pietra disposti con la più evidente semplicità, per dare le quadrature possenti che l'età comunale impresse agli edifici costruiti mentre essa durava. Allora scesero certo ad insegnare l'uso della pietra per gli edifici, e le magìe delle loro fantasiose scolture que' maestri comacini che, esercitata la loro scienza, lasciarono ampio un retaggio di esperienze per le età successive quando le maestranze locali si poterono formare, riunite in « paratici », ed esercitarsi nelle costruzioni che la città, riparata, nel 1426, sotto la dominazione veneta, poteva erigere, placata l'ansia delle più dure vicende.

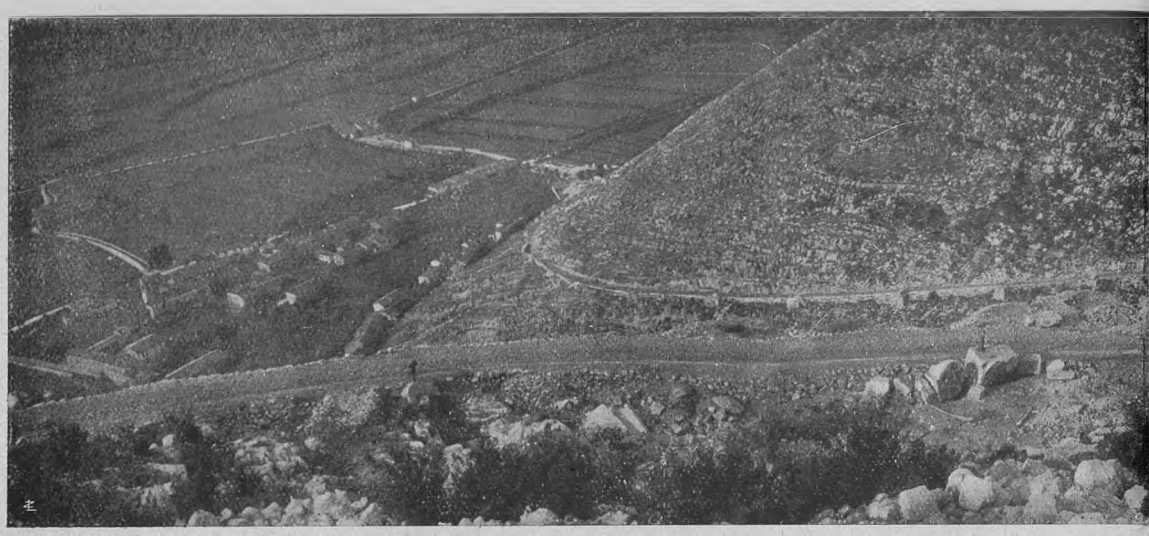
Ancora, quando la città alzava i suoi più superbi edifici, maestri campionesi venivano a rinforzare le file degli artisti locali. Si ritrovano così i nomi di alcuni di essi tra gli scultori che lavorarono agli ornati della Loggia, il grandioso palazzo che ebbe inizio nel 1492, e che quando fu finito, e decorato nell'interno, tra l'altro, con dipinti di Tiziano, nel 1572 fu danneggiato così da un incendio che poi non si pensò più di rifare nello stato originario il grande salone del consiglio che occupava l'intero piano superiore.

Qui sono profuse con la maggior squisitezza le profonde delizie dell'ornamentazione lombarda, che interpretò le antiche opere della romanità classica secondo un superbo slancio per il quale la conquista delle pacate serenità lineari delle masse architettoniche s'accompagnò ad una decorazione sapiente, minuta, tutta perfezioni di rilievi, e letizia di cose vedute e interpretate con la più leggiadra grazia, e con la più squisita leggerezza. E come la pietra di Botticino s'esalta sotto le sapientissime fervorosità degli artisti! Così le teste di eroi laureati che riempiono gli oculi tondi fra gli archi delle colonne, come i fregi, sulle trabeazioni, sulle lesene, sui pilastrini della balaustrata, sulle incorniciature delle finestre traducono tesori di facoltà inventive con un'opera tutta snel-



PRIMA METÀ DEL SEC. XV - PORTALE DELLA CHIESA DEL CARMINE A BRESCIA.

la di equilibri, di slanci, di mollezze eleganti. Più le perizie del lavoro trionfano nella facciata della chiesa di Santa Maria dei Miracoli, iniziata circa il 1488. Le quiete linee che disegnano la fronte, con la salienza breve di un piccolo pronao, sono tutte glorificate da un tesoro di ornati di ogni genere, trovati con la squisitezza armoniosa che solo il Rinascimento conobbe. Le lesene salgono seguite da candelabre che portano i più varii simboli e oggetti religiosi uniti a lievi sviluppi floreali; le colonnine si vestono di corone, festoni; i fregi, gli specchi portano rare e preziose fantasie dove il motivo delle decorazioni si svolge limpido e chiaro. E tutto è lavorato con la più tenue sapienza degli scalpelli e delle raspe. Spesso i particolari di certi gambi di fiori con sottili sporgenze risaltano sul marmo di fondo interamente staccati, traforati agilissimamente. L'eleganza più raffinata, più precisa, domina dovunque: la pietra di Botticino, che è qui veramente impiegata in tutte le sue più chiare doti di vero e proprio marmo, si presta viva e fervida a tutte le più acute malie che il lavoro può ottenere, e fa esultare i risalti più tenui, i giuochi sottilissimi di ombra che si infiltrano nel ricamo sapiente delle più diverse trame decorative, permette che le sottigliezze più varie siano possibili, che si dispieghino così le lucentezze morbide dei piani di luce, come le lineari divi-



LA PARTE INFERIORE DEL COLLE «TARTARINO» SOPRA MAZZANO. LA STRADA CHE CORRE AI PIEDI D

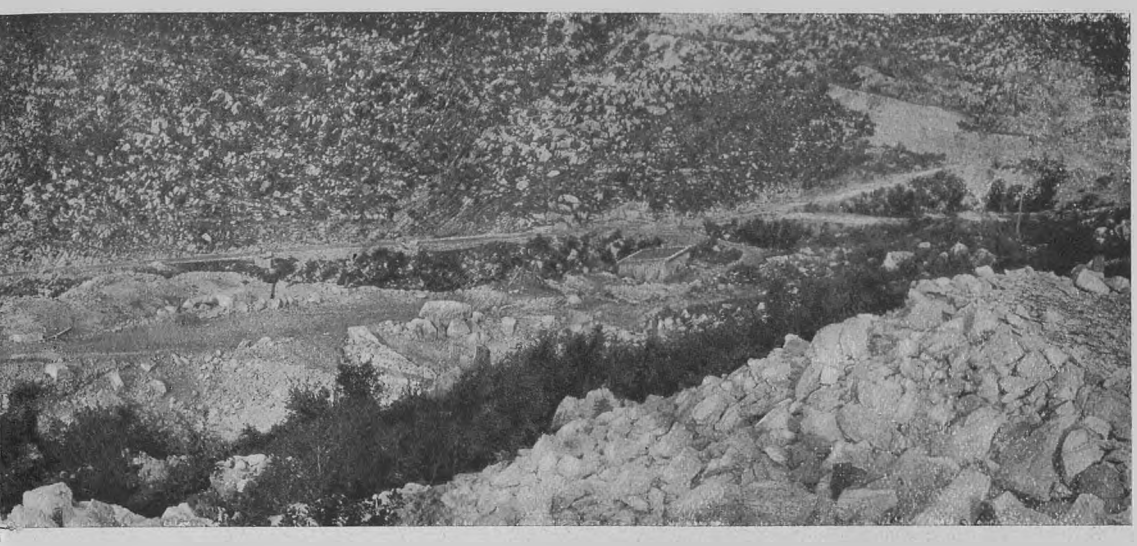
sioni dalle quali sono delimitate le zone di ombra. E tutte le cose: le testine, i fiori, le foglie, le targhette, le cornici, godono della materia dalla quale sono cavate; il palpito delle patine s'è distribuito così che ogni parte sembra assumere valori nuovi, nella vivacità delle lumeggiature rimaste dove più frequenti battono gli agenti atmosferici, e nel profondo incupirsi delle parti più riparate.



BASE DI COLONNA IN PIETRA DI BOTTICINO, NELLA CHIESA DI S. FRANCESCO A BRESCIA (INIZIO SECOLO XVI).

Quanto il Rinascimento bresciano produsse nella fortunatissima età sembra ispirato dal lavoro speso attorno alla deliziosissima facciata. E gli arconi che passano sulla navata di destra di S. Francesco (specialmente è bellissimo il primo che contiene il quadro del Moretto con Santa Margherita da Cortona e i santi Francesco e Girolamo, dove le colonne allargate alla base contengono raffigurazioni di lotte con divinità marine desunte da stampe mantegnesche), il grand'arco di Chiari, raccolto nel museo bresciano dell'Età Cristiana, il trionfante arco che da Ghedi è passato a decorare le superbissime sale del South Kensington Museum di Londra, le nitide incorniciature dei portali delle chiese di sant'Agata, e di S. Giovanni Evangelista, sanno, assunta col tempo la suprema quiete che volle loro imprimere l'architetto che le imaginò, il fervore cauto dell'opera che valse ad erigere le loro nitide masse.

Palazzi interi: quello del Monte di Pietà, dove lapidi, fregi, ed are romane sono incastrati nelle muraglie nette; quello de' Calzaveglia; i palazzetti Lana-Ghidella e Masperi che furono eretti dal Beretta, furono edificati



EL COLLE È LA VIA SEGUITA DAI BLOCCHI APPENA SBOZZATI PER ESSER TRASPORTATI AI CANTIERI.

con simile fervore, eretti in tutto o in parte con la bella pietra.

E se nei secoli seguenti, quando la città meglio assunse la fisonomia veneziana che è più chiaramente conservata, gli architetti bresciani — tra i quali felicissimi di arditezze pittoresche furono il Marchetti e il Turbini — in genere riserbarono la decorazione lapidea per i portali soli, e per le incorniciature delle finestre, pure allora la massima mole della città, il Duomo Nuovo, superbo di una facciata altissima tutta commozione di colonne, di timpani, di cornici, di riquadri e di statue, con un'opera di più secoli, s'alzò tutto nella gloria dei massi forniti dalle cave vicine. Le quali anche diedero modo a Rodolfo Vantini di distribuire le masse armoniosissimamente studiate su schemi classici, raffinati, e come purificati negli aggetti scarsi, nella euritmia degli equilibri, per il Cimitero di Brescia, soavissimo asilo di raccolta pace entro l'alitare lento de' cipressi, sorto nella città dove il Foscolo liberò il canto de' *sepolcri*, a dire l'immacolata poesia del riposo dei morti quando a punto la legge napoleonica tolse l'uso di seppellire i defunti nelle chiese.

Nel Settecento la famiglia dei Calegari scultori popolò di statue, in cui sono diffuse le più dolci grazie sognanti del secolo amoroso, gli altari di chiese, le delizie verdi di giardini di ville. Così la piazza del Duomo, per opera di Antonio, il maggior artista della famiglia, ebbe una fontana su cui si



BASE DI COLONNA NEL PRIMO ALTARE DI SINISTRA DELLA CHIESA DI S. FRANCESCO (INIZIO SECOLO XVI).



LA FRONTE DELLA CHIESA DI S. MARIA DEI MIRACOLI FU ESEGUITA TUTTA IN MARMO DI BOTTICINO NEI PRIMI DECENNI DEL CINQUECENTO. LE SQUISITE ORNAMENTAZIONI FURONO LAVORATE SECONDO DISEGNI DI GIOVAN GASPARE PEDONI.

alza tra due valve la figurina snella e balzante di una Brescia armata.

***

L'opera di pietra che i secoli volsero ad accumulare a Brescia, in parte notevolissima pure migrata, chè dalla cupidigia antiquaria non s'è salvata nessuna delle pietre da pozzo che un tempo si conservavano, e rade volte sfuggirono i camini, le minori decorazioni per gli interni delle case, fu tutta lavorata con le pazienti e minute perizie tecniche dello scalpello, della raspa, del trapano. Attraverso i secoli, come si propagarono le maestranze per le cave, così discesero le maestranze degli scalpellini e degli scultori. Rade volte tra gli umili lavoratori si distinsero grandi artisti (pure questo accadde in ogni secolo); sempre la bontà della tradizione valse a mantenere una nobile altezza di lavoro, e permise che in essa trovassero favore gli slanci più originali nelle diverse forme decorative. L'empito della vita moderna mettendo lentamente in valore la lavorazione locale del marmo, permise che anche recentemente salissero alla gloria della scultura vera e propria alcuni giovani che imparavano l'arte nelle botteghe locali. Così dalla pratica della pietra di Botticino imparata nella bottega del Faitini, un abile e vivace marmorario che più godeva di imitar pezzi dall'antico, uscirono il Ghidoni, il Contratti, Angelo Zanelli, per formare gli uni una lunga serie di opere degne e severe, l'altro le classiche figure nuovissime che decorano l'Altare della Patria, o che esprimono, su monumenti, la riconoscenza de' posteri ad uomini grandi.

***

Ora i cantieri di Brescia, di Rezzato, di Botticino, di Virle, piccoli e grandi, lavorano i massi che vengono dalle cave, di dimensioni a volte grandissime, di tinte e di compattezza sempre più uguale di mano in mano che sono estratti dai banchi più fondi, sostituendo alla piccola e raccolta opera di maestri isolati, o riuniti in piccolissimo nu-

mero, la lavorazione industriale, in grandi sale dove il fragore insistente delle macchine mosse dall'elettricità o dalla forza idraulica, si spande ad accompagnare il moto dei tentacoli vivi delle macchine che segano i massi, o li penetrano con gli scalpelli agili per il soffio dell'aria compressa. I grandi lavori, pezzo a pezzo, secondo i disegni: le fronti di palazzi interi, le grandi sale, particolare aggiunto a particolare, si formano e partono, caricate sui carri della ferrovia, e si ricompongono lontani. Le attente disposizioni di masse architettoniche che Luca Beltrami pensò per il grande palazzo della Banca Commerciale, a Milano; i pezzi della mole Sacconiana eretta a Roma per esaltare l'opera di Vittorio Emanuele II, partirono per gran parte già fatti dai laboratori bresciani. La pietra di Botticino si accorda spesso, nei più fini lavori decorativi, ad altri marmi colorati, di cui la regione bresciana ha dovizia, e specialmente di quelli venati di rosso, al bronzo che prende impensati rilievi sulle masse biancastre ed opache. La lucidatura serve a mettere specialmente in valore la grana fine ed omogenea, e a vestirla di un sottile brivido umido.

Se, forse, i meriti statuarii della pietra di Botticino non hanno più trovato, dopo i Calegari, molti glorificatori, l'apprezzamento del materiale per gli usi architettonici è in continua ascesa. Ad esso ancora il Beltrami si rivolse per il suo monumento a Virgilio, severa, limpida espressione di masse che le scolture fanno vive di pensose espressioni.

GIORGIO NICODEMI.

Le illustrazioni del testo sono tratte, in parte, da fotografie concesse dalla società Lithos-Marmi di Brescia.

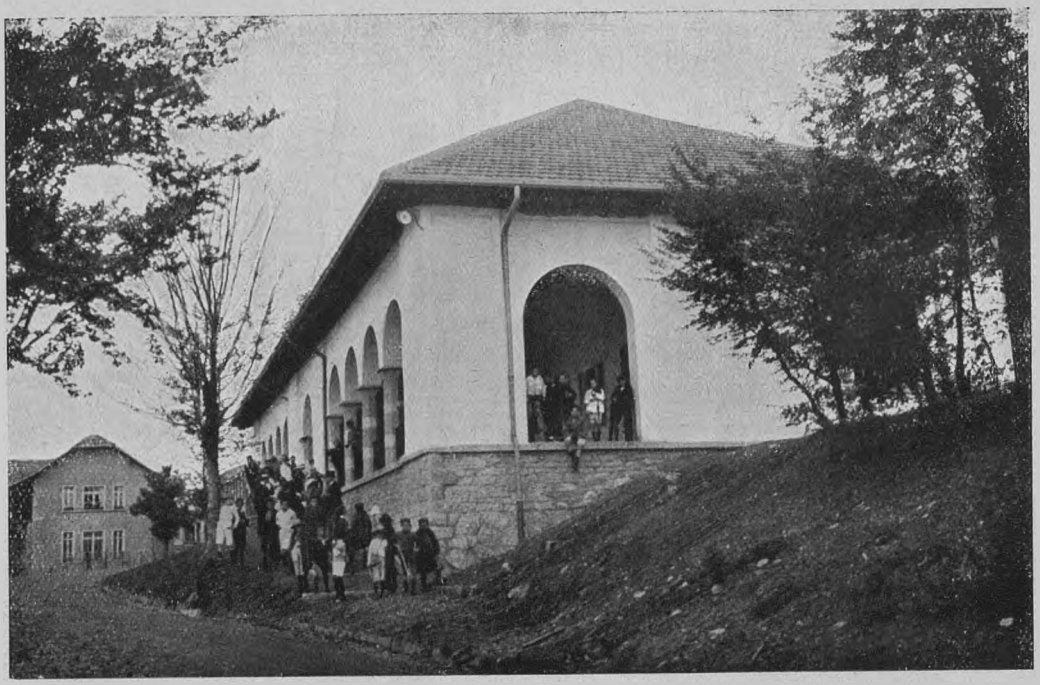


ANTONIO CALEGARI: BRESCIA ARMATA, SULLA FONTANA DI PIAZZA DEL DUOMO A BRESCIA.



SCUOLA DELL'AMADEO - PALIO D'ALTARE NELLA CHIESA DI S. FRANCESCO (ESEGUITO IN PIETRA DI BOTTICINO).





In alto: LA PRIMA VILLETTA EDIFICATA NEL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING (MONTE PIAMBELLO NEL VARESOTTO).
In basso: LA VILLA DEDICATA A MARIO PANDINI, GIOVANISSIMO EROE DEL CARSO.

I vostri bimbi trascorsero in letizia le ferie estive? Eppure quant'altri, bisognosi di cure, non poterono ritemprare animi e corpi!

Ma non si oscurino i vostri volti. Potete alla espressione della serena letizia aggiungere quella della più intima soddisfazione, giacchè il Touring provvede per voi e per tutti a dar vita ad una istituzione destinata appunto a largire le gioie della villeggiatura ai più degni e bisognosi fra gli italiani: gli orfani e figli di combattenti di gracile costituzione fisica.

Tutti possono aiutare il Villaggio Alpino del Touring e tutti debbono conoscerlo. Per far ciò non c'è che richiedere al Touring, con vaglia di L. 2, il volumetto **"Un asilo di carità e di letizia"**, riccamente illustrato.

Tutti debbono leggere quelle pagine: solo chi sarà giunto fino al termine di esse senza sentirsi inumidire il ciglio potrà rifiutarsi di aiutare un'opera così bella e buona. Ma quanti potranno resistere all'irresistibile appello?



NEI PRESSI DI POTENZA - IL «TORRIONE».

BASILICATA SCONOSCIUTA

Guardando dal finestrino.

Di alcune regioni d'Italia si parla spesso perchè sono belle; di altre perchè sono industriose; di altre perchè sono ricche di tradizioni e di interessanti caratteristiche. Della Basilicata si parla solo per dire che è povera. Tutti gli altri aspetti che una regione può presentare, passano in seconda linea: non interessano.

Perciò la complessa fisonomia spirituale, etnica ed anche geografica della Basilicata è quanto mai sconosciuta, come lo era un tempo nelle vecchie carte geografiche l'Africa misteriosa, raffigurata con un grande spazio bianco su cui gl'ingenui cartografi del tempo scrivevano questa sola indicazione: « Hic sunt leones ».

Il passeggiero distratto la contempla con fastidio dal finestrino del treno, velata dal fumo che la fa apparire più nera e più brulla; e passa oltre. Certamente chi attraversa la Basilicata seguendo la principale linea ferroviaria che congiunge Potenza a Metaponto, non può raccogliere una impressione edificante. Egli percorre una delle valli del Mezzogiorno nella quale si rivela più vasta e spaventosa la piaga della malaria. Non la si può attraversare senza che quell'aspetto di solitudine e di tristezza ond'è gravato l'incolto e monotono paesaggio, comunichi allo spirito un senso di tedio e di tetraggine. Le nude pendici, i dorsi montuosi, le torri vetuste che ancora vigilano truci le valli, i casolari remoti, le fiumane indisciplinate e vagabonde, ripetono tutta la storia e rivelano tutta la infinita sofferenza di questa terra misera e malinconica.

Qua e là qualche rudere rossiccio dà un senso di squallore al paesaggio, a cui non riesce a dar vita neppure il contadino che è lì, curvo sulla zolla arida, nella quale invano continuerà a trasmettere la sua vita; invano tenterà di infondere ancora — brano a brano — l'anima sua. Questo vede il passeggiero in una successione monotona di crepe, di rughe profonde, di piccoli avvallamenti, su cui non c'è più traccia di vegetazione, tranne qualche pruno ispido o qualche albero che aderge, verso il cielo inclemente, i suoi rami contorti, come in una desolata implorazione. Ed a rari intervalli gli appariscono lassù, lungi dalla ferrovia, piccoli e poveri paesi dalle case basse, appollaiati sulle brulle alture, soli, dispersi, atterriti quasi dalla enorme solitudine che li circonda, dalle sconfinate distanze che li isolano.

Ancora un po' e il passeggiero sarà a Salerno o a Taranto, e lì, di fronte al mare che gli frizzerà sul volto la sua freschezza salmastra, egli oblierà la noia del viaggio. Solo glie ne resterà una impressione fastidiosa, come di una pena, di un incubo dal quale si è fuori. Incubo su cui potrà tuttavia favoleg-



PANORAMA DI POTENZA - LATO ORIENTALE.

giare — esagerando — per soddisfare, presso creduli amici, quel bisogno alquanto tartarinesco di mutar contorno alle proprie sensazioni di paese, che è nel fondo di molte nature di viaggiatori. Ed il racconto sarà ripetuto con tinte più scure e così una impressione parziale e soggettiva sarà generalizzata, colorita, perpetuata.

Le prime scoperte: Monticchio.

Ma c'è il rovescio della medaglia.

Come è pittoresca in altri punti la Basilicata! Come essa ci rivela la vergine bellezza della sua natura selvaggia! Addentriamoci un poco, insinuiamoci fra verdeggianti pendici e saremo nella terra di Orazio. Si stende fra il medio corso dell'Ofanto e la cresta dell'Appennino. È coronata dai picchi del Vulture selvoso. Chi la percorre trova ancora — dopo circa due millenni — le linee essenziali del paesaggio quali furono fermate nei canti immortali del poeta latino. È, questa del Vulture, una delle zone più fortunate della regione. Essa mostra tuttavia evidentissimi i segni della predilezione sveva: fu, infatti, la residenza preferita di Federico II, il quale l'abbellì di monumenti e di castelli, trovando certo ugualmente confortevoli al suo spirito di artista, il nuovo canto che si foggiava nella dolce scuola di Sicilia e l'ombra e il rameggiare di questi boschi remoti, nei quali gli piaceva sostare e raccogliersi durante la sua vita avventurosa e vagabonda.

Fermiamoci a Monticchio. Di questa zona è la parte più incantevole. Si è pervasi da un senso nuovo di vita: gli agricoltori immigrati dalle Marche, le bianche ed ampie case coloniche, circondate da pagliai, popolate di buoi, il vasto biondeggiare delle messi, danno al quadro un colore inconsueto. Due laghi di origine vulcanica « come due pupille azzurre », rispecchiano con uno strano contrasto di luci e di ombre, l'antico monastero di San Michele e la Fagosa, la magnifica foresta di faggi, ancor ricca non ostante la lenta ma assidua devastazione della scure.

Quale doveva essere mai la maestà di questo bosco quando esso si stendeva per ben seimila ettari? Giustamente esso poteva far dire al senatore Gaetano Negri, in occasione di un viaggio da lui fatto in questa regione il 1861, quale ufficiale del nuovo Stato, per la repressione del brigantaggio, in una lettera al padre: « Ti assicuro che lo spettacolo di questa secolare foresta è cosa imponentissima e tale da compensare pienamente le fatiche ed i disagi del cammino ».

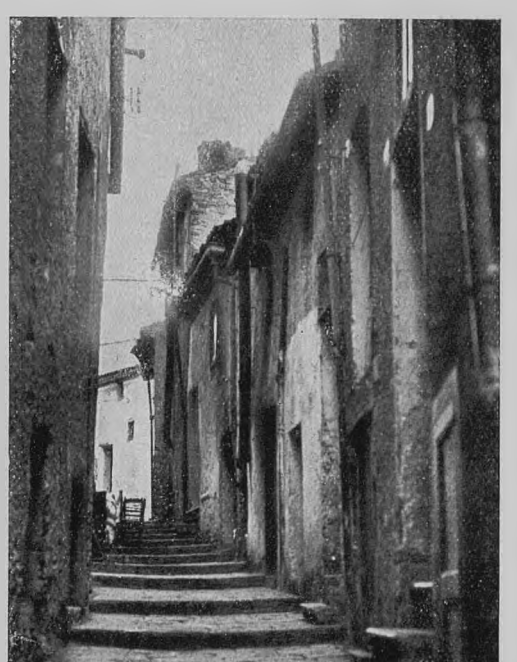
Aleggia intorno a noi qualcosa di fresco



PANORAMA DI POTENZA - LATO OCCIDENTALE.

e di riposante, qualcosa che appaga ed esalta la nostra contemplazione. Che cosa? È forse quel boschetto ben pettinato che allinea i suoi alberi giovinetti su quel breve cocuzzolo? Non vi sembra che anch'esso stia a covare un superbo sogno adolescente: diventare montagna quando quegli alberelli più numerosi e più grandi, daranno il bosco novello? O non è forse quell'altra cima che si specchia civettuola, tutta paludata di verde, nel laghetto sottostante, e il riflesso sembra lo strascico di un manto che fluttua a fior d'acqua? No; è forse quel gruppo di sarchiatrici che chiazza di colori vivaci il bruno della terra rimossa, mentre l'eco ci porta, or sì or no, il ritmo di un ritornello campestre? È forse quella fresca polla che, balzando irrequieta, riga il pendìo giù giù fino al laghetto in cui si perde mormorando; è tutto questo succedersi di vallette e di colli, tutta quest'armonia di voci e di colori che ci recano nell'animo soffi di gioconda poesia.

Nei pressi di Monticchio vi è un villaggio di capanne: Sant'Andrea. È una vera rarità etnografica. Qualche centinaio di contadini vive raccolto e lontano da ogni contatto civile. Ho assistito qualche volta al loro pasto frugale; e mi son tornati alla memoria gli agricoltori lucani descritti da Orazio. Anche essi tornavano alla sera, dopo la laboriosa giornata, tornavano fra le mure affumicate, ove la moglie preparava col secco lentisco la crepitante fiammata, ed apprestava il piatto fumante di lagane e di ceci. Intorno incu-



VIUZZA CARATTERISTICA DI POTENZA.



POTENZA - VIALE DI S. ROCCO.

piva il selvoso paesaggio ed il vento recava, con intermessa vicenda, presso l'umile dimora, l'ululato dei lupi e la voce della rameggiante foresta.

Fra il Vulture e il Pollino.

Ma rimettiamoci in viaggio; scopriremo angoli di uguale e forse maggiore bellezza. Presso Rionero in Vulture, ricca di vigneti interminabili, sosteremo sotto il pergolato di una taverna e berremo un gotto di quell'eccellente vino che costituisce la più rinomata specialità della zona. Poi ci fermeremo nella verde Rapolla che ha l'aspetto di un antico contado desideroso di restare lontano dall'agitato commercio degli uomini. Ecco, poco oltre, Venosa, patria di Orazio, la cui piazzetta è vigilata, come da un nume tutelare, dall'immagine sorridente del poeta latino: dolce è inoltrarsi nei boschi ove il poeta adolescente temprò la vena della sua arguzia; dolce è fermarsi ad ammirare le fresche linfe della fonte « Bandusia », ch'egli vide più splendida del vetro e che esaltò nella laude canora.

E non ancora avremo visto tutto. Bisognerà visitare anche la zona del lagonegrese, più aspra, forse più rude, ma certo non meno bella, nella impervia solennità delle sue montagne.

Fra Senise e Chiaromonte, in via per Lagonegro, si percorre una delle zone più fertili della Basilicata. Oliveti, ficheti e querceti accompagnano il viaggiatore nella varia alternativa dei loro incerti colori, mentre qua e là, dove l'acqua del Sinni e dei suoi affluenti è più abbondante, si affacciano e si succedono quadratini di verde più intenso. Sono gli orti che quei contadini, con una improprietà di linguaggio che è rivelazione di tenerezza per la terra che coltivano, chiamano « giardini ». Allineati nelle « porche » — aiuole lungo le quali scintillano rivoletti di acqua — verdeggiano lattughe, cavolfiori e verze rotonde sboccianti come seni fra trine vaporose. Crescono peperoni e « diavolicchi », gli acri peperoncini lucani che, secchi e ridotti in polvere, costituiscono un piccante condimento molto usato dai contadini.

Ma ecco giù, oltre la valle del Seraponto, sorgere il monte Alpi; fra poco, a Chiaromonte, avremo dirimpetto il maestoso Pollino, e forse, se il tempo è sereno, scorgeremo, lontano lontano, un lembo di azzurro, fra cielo e terra: il Ionio. Siamo ad oltre settecento metri: l'aria è salubre e fresca e se in fondo ci fosse l'agile Legnone o qui alle nostre spalle la Grigna massiccia, nulla ci sarebbe da invidiare alle deliziose prealpi lombarde.

Ma più oltre il paesaggio vela di tristezza



POTENZA - CHIESA DI S. ROCCO.

il suo sorriso: scendiamo verso la valle dove la malaria si annida bieca tra le macchie, fluttua quasi visibilmente sulle opache paludi. Qualche « masseria » bassa e grezza, qualche ovile; e il tono scialbo che predomina sugli abitati e sui greppi, è appiattito ancor più dalle ginestre in fiore. La siccità è in questa zona più penosa che nelle altre ed intorno alle rare fontane, per lo più lontane dagli abitati, s'incontrano donne che reggono grandi brocche sulla testa, o addirittura barili di legno, ed asinelli che recano — un barile di qua, un barile di là, in bilico sul basto — la gioia dell'acqua nelle case del borgo.

Una stazione di cura d'acque a 800 metri.



VERSO IL MERCATO.

Ancora avanti e il panorama ridiventa piacevole: siamo a Latronico, fresca e ridente sui suoi 836 m. In questa zona non ricca, Latronico porta una nota gaia. È un angolo di mondo silenzioso e romito, nel quale il ritmo della vita si allenta e lo spirito si adagia in una confortevole e riposante aura di tranquillità. In questo paesaggio selvoso e verdeggiante, dominato dall' Alpi, dimentichiamo lo squallore della valle che abbiamo lasciata nella nostra ascesa. E ci piacerebbe qui veder spuntare « châlets » e villini in nume-

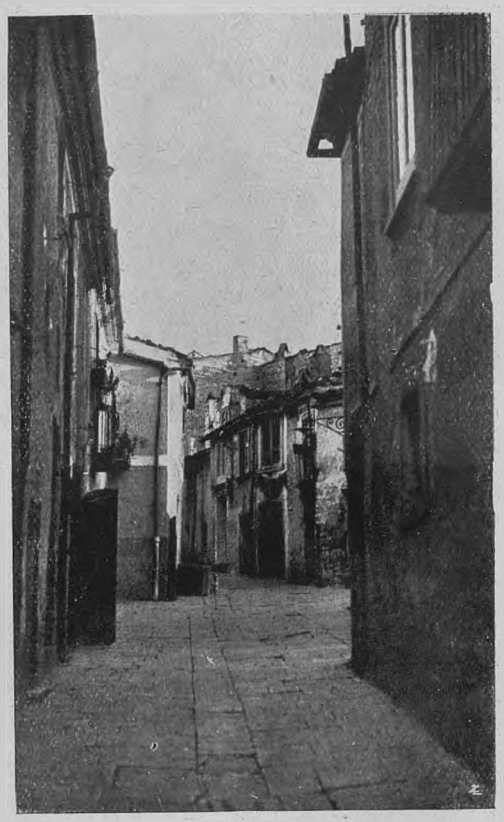


POTENZA - VIA CHE CONDUCE ALLA CATTEDRALE DI S. GERARDO.

ro maggiore di quelli che già fanno capolino fra il verde, chè, alla impressione completa d'un paesaggio alpino, non manca certo la sagoma panoramica. Qui una più estesa e geniale valorizzazione delle risorse naturali potrebbe dare frutti insperati. E purtroppo questo anelito e questa possibilità di realizzazione, costituiscono il maggior tormento di questa regione, nella quale la vita economica non può distendersi ed esplicarsi come vorrebbe e come sarebbe necessario, perchè fermata dai limiti di un'angustia e di una miseria senza rimedio. Una delle risorse maggiori di Latronico è quella dei bagni. Possiede una sorgente di acqua solforosa e uno stabilimento in prossimità della grotta Malisia. Ma non è solo qui che troviamo sorgenti di acque minerali facilmente sfruttabili per cure balneari. Molti altri paesi potrebbero, opportunamente attrezzati, trasformarsi in stazioni balneari di primo ordine e molti, ai quali la natura ha dato il privilegio di un'adatta posizione, in stazioni climatiche (1).

(1) Numerose località possono vantare con la ricchezza di acque naturali salutifere, il privilegio di una non comune altezza sul livello del mare. San Chirico Raparo (822 m. sul m.) è ricca di tre sorgenti solfuree magnesiache; Gorgoglione (830 m. sul m.), Castelmezzano (840 m. s. m.), Laurenzana (850 m. sul m.) hanno sorgenti di acque solforose; Marsiconuovo ne ha una solfureo-bituminosa e Pietrapertosa, il comune della regione più alto sul livello del mare (1088) ha due abbondanti sorgenti ferruginose fredde. Ma occorre dotare di buoni e numerosi alberghi queste residenze, perchè le loro virtù climatiche possano essere giovevolmente sfruttate. Quanto sia vivo l'interesse di tali Comuni nel vedersi aiutati a realizzare questa loro aspirazione, lo dimostra l'appello lanciato dal Sindaco di Pietrapertosa (vedi: *Le Vie d'Italia*, gennaio 1924) che promette notevoli facilitazioni e cospicue concessioni a chi assuma l'iniziativa di costruire e gestire in quella ridente, per quanto minuscola, borgata un albergo capace di rispondere alle esigenze di una eventuale colonia di villeggianti.

L'iniziativa personale — bisogna riconoscerlo — ha fatto qui quello che ha potuto. Stabilimenti balneari, forse un po' primitivi, alimentati da acque prevalentemente solforose, esistono in molti paesi: a Marsiconuovo (865 m. sul mare); a Tito (650 s. m.) quello di « Pieschi »; ad Avigliano (919 s. m.) quello di Principe Sant'Antonio. Uno stabilimento molto importante e frequentato è quello



UNA VIUZZA DI POTENZA.

che sorge a 850 m. sul mare, a circa 12 km. da Bella. È costituito da oltre trenta camere



MONTICCHIO BAGNI - SORGENTE GAUDIANELLO.

e da un ampio dormitorio. Ove le risorse sono minori questo.... sfarzo di comodità ha dato luogo a sistemi più parsimoniosi: nel comune di Rivello gli abitanti hanno scavato delle fosse nelle vicinanze di varie sorgenti solforose fredde. Chi si contenta gode!

A Monticchio l'iniziativa personale si è esplicata più che altrove con ferma tenacia ed ha dato risultati superiori ad ogni più ottimistica previsione. In una località situata sul versante occidentale del Vulture, scaturiscono numerose acque minerali che sono state, dal 1892 in poi, dopo coraggiosi lavori di bonifica, incanalate e messe in valore. Presentemente vi si conoscono le sorgenti di « Gaudianello », « Maria Teresa », « Sovrana », « Magnesifera ferruginosa Vittoria », « Purgativa: Rapida ». In prossimità delle fonti è situato un moderno stabilimento balneare. Vi accorrono dai diversi paesi della Basilicata e da quelli delle provincie limitrofe del Mezzogiorno quanti, avendo infruttuosamente sperimentato ogni altro trattamento terapeutico, domandano alle naturali risorse idrologiche il rimedio estremo per le loro croniche sofferenze (1). E molto vi possono anche la salubrità dell'aria, l'indisturbata quiete agreste e le molte bellezze del paesaggio.

(1) Le acque acidule e gassose naturali di « Gaudianello » e di « Maria Teresa » e quelle alcaline della sorgente « Sovrana », sono utili nelle dispepsie e nei catarri gastrici cronici. Le acque magnesiache-ferruginose «Vittoria » sono indicate nelle clorosi e nelle anemie. Quelle purgative leggere « Rapida » sono opportunamente adoperate per combattere la stitichezza e le malattie croniche dell'intestino e del fegato.

Da Matera al confine.

Eravamo a Latronico ed avremmo potuto fermare la nostra attenzione su molti altri tipici aspetti di questa regione, se non avessimo alquanto deviato dal nostro cammino. Avremmo visitato Fondi, il Santuario miracoloso, ove la Madonna è prodiga ogni anno di grazie e miracoli ad una folla di pellegrini che accorre da tutti i lembi della regione. Una sosta avremmo dovuto fare a Matera, ricca di preziose architetture antiche, nelle quali vive e parla la pura tradizione artistica di questa terra gentile. A proposito di questa città, il Lipparini, che vi ha per qualche anno dimorato, dice che « essa è senza dubbio una delle più pittoresche d'Italia, degna veramente di essere conosciuta di più ». E Giovanni Pascoli: « Sì: delle città dove sono stato, Matera è quella che mi sorride più, quella che vedo meglio ancora, attraverso un velo di poesia e di malinconia ». Avremmo visitata la bella cattedrale normanna; avremmo tentata la discesa nei due Sassi: il Sasso Barisano e il Sasso Caveoso, enormi imbuti di tufo nelle cui pareti sono scavate le case. Giunti nel centro ci saremmo trovati di fronte ad uno spettacolo vera-



AI PIEDI DEL VULTURE - I BAGNI DI MONTICCHIO.

mente primitivo: un ampio anfiteatro argilloso tutto rialzi e caverne che, se il sole lo arrossa con i suoi ultimi raggi e un pastore vi spinge il suo gregge reduce dalla pastura, vi ridesta nel cuore — come un versetto della Bibbia — un senso di trepida commozione. Saremmo andati a Santa Maria della Palomba, gioiello fiorentino del quattrocento — come dice lo stesso Lipparini — sperduto nella Murgia sul margine di una gravina; e poi saremmo andati più innanzi verso occidente, più su verso Pietrapertosa, verso Castelmezzano aggrappati alle loro «Chiasce» come nidi alle gronde e, fra questo buon popolo che sente l'ospitalità come bisogno dell'animo, ci sarebbe piaciuto sostare intorno ad una mensa ben fornita di cibi e di vini prelibati.

Ma il cammino è già stato lungo e bisogna chiudere, sia pure a malincuore, la dolce e serena parentesi.

Il treno ci riporta attraverso la zona che il passeggiero vitupera. Bassa, malsana, ispida, solcata dai fiumi che nella loro corsa fatta più lenta dalla prossimità dello sfocio, fanno di ogni fossato una palude. Ma la ferrovia ha da passarci per forza, perchè essa non può inerpicarsi su per quei magnifici monti che noi abbiamo or ora ammirato. Di quei monti il passeggiero non può serbare che un ricordo soffocato dal fumo e dal fracasso monotono delle gallerie.

A noi che abbiamo visto il meglio, la zona che attraversiamo nel ritorno, pare ancora più arida e sconsolata. Un senso di pena ci stringe il cuore. Ma per poco: nel nostro spirito si riaffacciano, con più vivaci rilievi, gli aspetti delle valli ammantate di verzura, dei colli che s'inseguono fino a perdersi sull'orizzonte, dei fiumicelli lungo le cui rive il pastore lucano dagli occhi chiari e sognanti, dal corpo eretto e vigoroso, dall'alta mazza curva in cima che ricorda il lituo etrusco, guida il suo gregge belante.

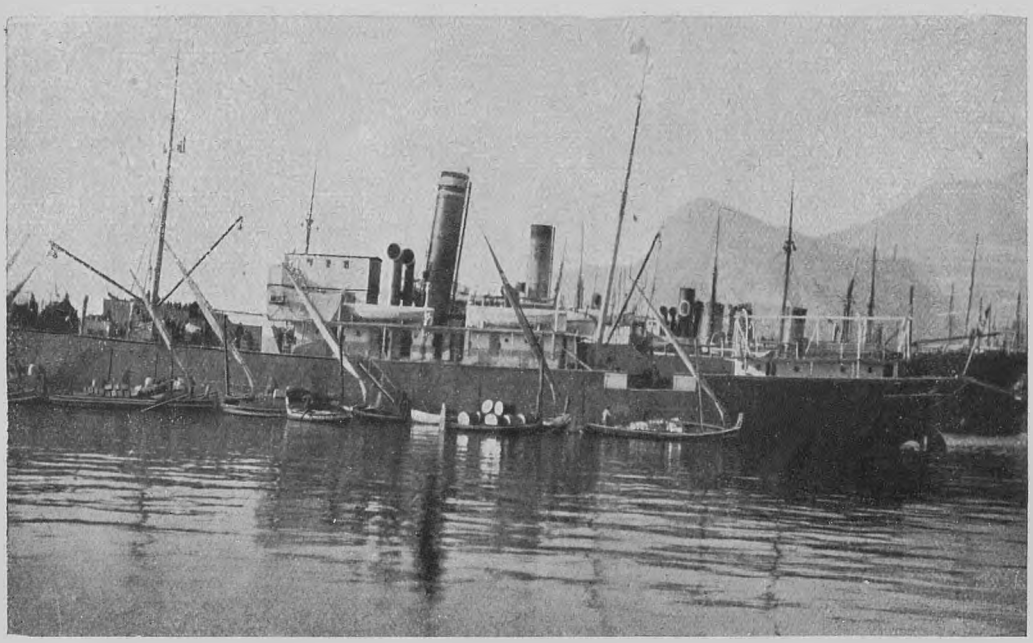
Fra poco il confine occidentale della regione sarà superato e passeremo nella provincia di Salerno ove più gaia è la successione delle verzure, più animato lo svariare degli olivi sui poggi e nelle chiuse, più confortevole e più gagliardo lo scroscio delle acque correnti. Poi il treno scivolerà lungo il fianco degli ultimi monti della zona e il mare, il dolce Tirreno, saluterà con sorriso innumerevole e con murmure vasto.

E la terra che si è lasciato da poco?

È nel cuore il ricordo. Ricordo nel quale si alternano visioni di bellezza e veli di malinconia. Terra buona e dolce alla quale non si può pensare che con rispettoso amore!

ALBERTO LATRONICO.

(Fotografie dell'Autore e del pittore C. Mauri di Lecco).



LE DISADORNE BARCHE DA CARICO — LE BARCHE DI «CASCIARA» COME VENGONO CHIAMATE A PALERMO — SI DISPONGONO LUNGO BORDO CARICHE DELLE PIÙ SVARIATE MERCANZIE.

UNA NAVE IN PORTO

(CONFIDENZE DI UN CAPITANO DI PORTO)

Attenzione!

Ecco un piroscafo che, mugghiando dalla sua sirena, incunea la nera prora fra le testate della bocca del porto. Ha avvistato — or è qualche ora — la terra; ha svelato il suo nome, in un misterioso linguaggio di quattro variopinte bandiere, sormontate da un pennello a strisce bianche e rosse alternate e dalla bandiera nazionale, a quel semaforo bianco, lassù, curioso di conoscerlo. Da pochi minuti, al segnale: *attenzione!*, i suoi fuochisti più non governano i fuochi ma si limitano soltanto a *bussarli*, smuovendo di continuo il carbone sulle griglie ed alzandone i pezzi, mediante la zappella, la pinza ed il gancio, onde, lasciato libero il passaggio dell'aria, non si abbassi di molto la pressione. Il silenzioso e vigile gruppo del nostromo e del 1° ufficiale è già a prua, pronto. A bordo sta il pilota chè al trinchetto garrisce un rettangolo azzurro in campo bianco; la lettera *S* del Codice Internazionale dei Segnali, la cui apparizione a testa d'albero fa accorrere in assistenza i piloti in qualsivoglia porto del mondo. Ma eccola, frattanto, già dentro il porto tutta la grande massa nera che si muove lentamente in manovra per ormeggiarsi. — «*Entra l'austriaco*», commenta un barcaiuolo che si piega sui remi, avendo già distinto al maestro la bandiera della Compagnia, il blasone — per così dire — della famiglia. Poichè, strana persistenza dei vecchi nomi, i piroscafi delle italianissime compagnie delle terre redente vengono tuttora così chiamati. Ma un gran tonfo, un alto spruzzo, un metallico ed affrettato rumorìo indicano che la nave ha dato fondo. Sotto la cura del secondo ufficiale che vigila a poppa perchè l'elica non s'impigli nei cavi di ormeggio, il battellino degli ormeggiatori si avvicina, prende le due cime, mette un uomo a terra per dar volta alle bitte ed il piroscafo rimane ormeggiato di punta.

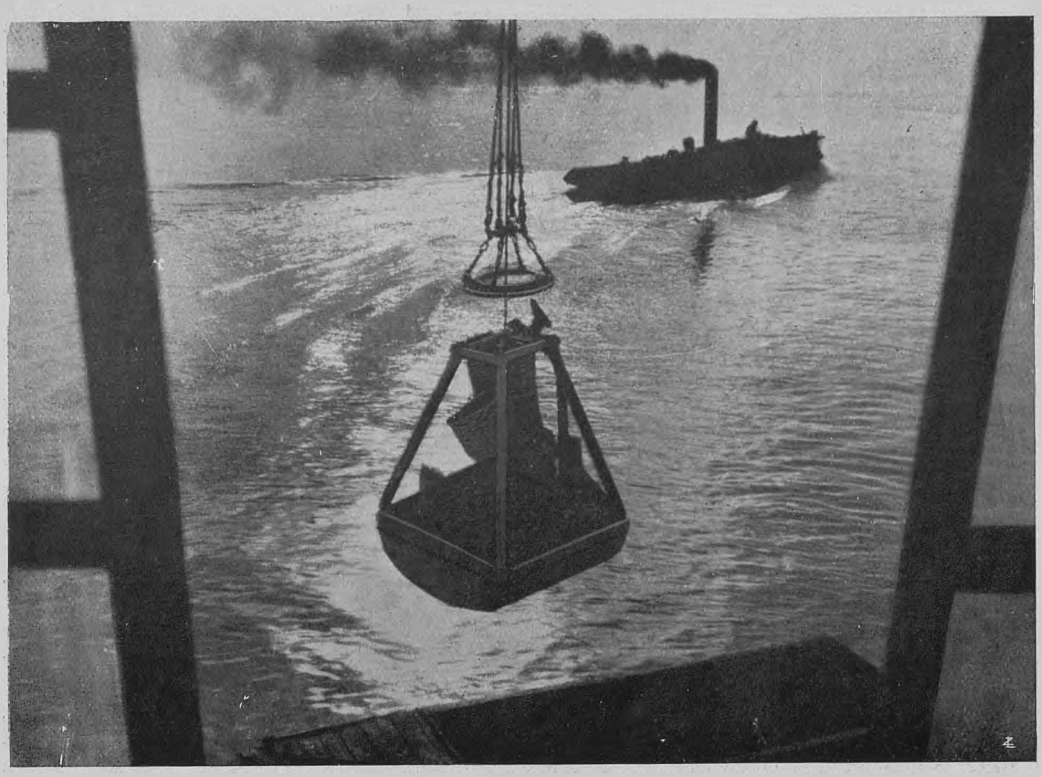
Bandiera gialla.

È arrivato all'alba, partirà possibilmente in giornata. Caricherà sollecitamente un po'



LE GUARDIE SANITARIE AFFIGGONO GLI AVVISI DAL MACABRO EMBLEMA PER AVVERTIRE GLI INTERESSATI CHE SI ALLONTANINO, DOVENDOSI PROCEDERE ALLA DERATTIZZAZIONE.

di merce e sbarcherà parecchi colli: al più presto — lo ripeto — chè il tempo, specialmente per le navi odierne, è denaro. L'agente della compagnia, avvisato per radio, o per telegrafo, è già sulla banchina ed ha mandato il suo spedizioniere; il motoscafo della Dogana ronza e gira sotto bordo: ma nessuno può salire, per quanto la scala già sia ammainata, chè il piroscafo non è ancora in *libera pratica*. Specialmente perchè uno straccio giallo, la bandiera di quarantena, pende all'altezza del ponte di comando. Viene, difatti, la nave da porto estero: a giudizio delle autorità portuali e secondo le precise norme fissate dal Ministero dell'Interno, sarà pertanto sottoposta, se del caso, a visita medica. Si ammaina frattanto una lancia mentre i marinai di porto, dal mare o sulla scala, vigilano perchè la quarantena non sia violata. Vi prende posto il capitano; il battello, tutelato da un'altra bandiera gialla, scapola, sotto lo sforzo dei suoi quattro remi, la prua della nave sulla cui ruota il primo sole, traendo riflessi dal lieve increspersi delle onde, accende mutevoli giochi di luce, e si affretta alla Capitaneria di Porto. Un rapido attracco, un agile salto sui gradini dell'ufficio dove idealmente convergono tante rotte dell'Oceano e che costituisce il primo contatto colla terraferma ed ecco il capitano alla *pratica*. All'ufficiale preposto egli darà il costituto, dichiarandogli nome e qualifica della nave; provenienza originaria, scali e stato sanitario di essi, numero dell'equipaggio e degli eventuali passeggieri, loro condizioni di salute, motivi dell'approdo e presentandogli al visto i quattro libri che compongono il giornale nautico. Ma la patente di sanità rilasciata al porto di origine: Bombay, è *sporca:* le autorità consolari nostre e quelle portuali estere dichiarano, ad unanimità, in quel breve rettangolo bianco che lo stato sanitario continua ad essere *poco soddisfacente* verificandosi una ventina di casi di peste ed una novantina di vaiuolo per settimana. Pertanto si rechi subito a bordo il medico di porto! Nel frattempo non forse l'ufficiale legge, nella prima parte del giornale, la seguente dichiarazione? « 27 maggio. Al tramonto, vento fortissimo del sud, mare grosso, cielo burrascoso. Durante tutta la notte il tempo si mantiene pessimo; grosse ondate investono il lato destro e si rovesciano sul ponte mantenendo la coperta perennemente allagata: il piroscafo soffre moltissimo per i violenti movimenti di beccheggio e rollìo e più ancora l'apparato motore per la frequente fuoruscita dei propulsori dall'acqua.



UNA BENNA AUTOMATICA (TIPO BARNARD) AD UN SOL CAVO CHE — A VENEZIA — DOPO AVERE ATTANAGLIATO NELLA STIVA DEL PIROSCAFO SOTTOSTANTE UNA MASSA DI CARBONE LA DISCARICA.

Alle ore 23 riscontrata nelle sentine acqua più del normale, si fanno funzionare tutte le pompe: si constata che l'acqua estratta dalle medesime è grassa, odorosa e mista a detriti di sostanze componenti il carico ». Oh! che ad averne soltanto un po', di fantasia, vedresti, chiudendo gli occhi, balzare dal breve cerchio dell'arida prosa una tempesta di suoni e di rumori: lo schianto delle onde che piombano a prua e pesano sui bagli che gemono e se ne indispettiscono; il sibilo acuto ed insistente del vento; l'inasprita, stupita ed affrettata querela del propulsore costretto a girare nel vuoto; mentre un piccolo gruppo umano, sul ponte di comando, mantiene con saldo animo la nave nella sua rotta. Ma tu, che di continuo leggi tante dichiarazioni simili, pensi stavolta, con un po' di sollievo, che non si tratta di getto in mare o di sinistro che importi una noiosa inchiesta: riceverai soltanto quella cauta dichiarazione di supposta avaria con cui molti capitani intendono salvaguardare la loro responsabilità cautelandosi in confronto dei destinatari della mercanzia.

La "derattizzazione".

Ritira la copia già preparata in anticipo e rimanda subito il capitano a bordo dove frattanto è arrivato il medico di porto scortato dalle sue guardie sanitarie. Egli provvederà, tra frenati o malcelati *mugugni,* alle prescritte disinfezioni degli effetti d'uso e letterecci sporchi dell'equipaggio nonchè alla visita personale di esso. Ma che il capitano non tardi nel frattempo a fare mettere i paratopi agli ormeggi, quei dischi di latta a forma d'imbuto che rappresentano degli efficaci mezzi di protezione dei porti dai topi delle navi e viceversa, chè il topo costituisce il più pericoloso veicolo d'infezione pestosa da porto a porto. Il medico rimane in dubbio se non convenga eseguire anche quella operazione, mirante alla completa distruzione dei topi di bordo, che è definita col termine barbaro di *derattizzazione.* Essa consiste nella chiusura ermetica delle stive e degli altri ambienti da *derattizzare* dove si predispongono degli appositi mastelli o, meglio, dei *ribaltini* colmi di una soluzione di acqua



L'IMBRACATA GIÀ REGISTRATA DALL'UFFICIALE DI BORDO, PRONTA PER ESSERE DEPOSTA NELLA STIVA.

ed acido solforico nella quale, al momento opportuno, si fa cadere una dose appropriata di cianuro. L'acido cianidrico in forma gassosa immediatamente sviluppatosi si espande determinando la morte dei topi e, se in dosi maggiori, quella di insetti come blatte, cimici, ecc. Aperti di nuovo i boccaporti e gli ambienti sui cui accessi è stato apposto un cauto avviso, con un macabro emblema, per allontanare gli estranei (mentre l'equipaggio è stato mandato a terra, e le guardie sotto bordo hanno vigilato per il più rigoroso isolamento della nave — chè l'operazione è pericolosa e, malgrado tutte le precauzioni, ci *scappa* talvolta il morto —) si trovano non tutti i topi morti, chè l'avvelenamento è fulmineo e non dà talvolta tempo di uscire dai covi, ma per lo meno una buona parte di essi. Ma lo stato sanitario risulta a bordo soddisfacente; le guardie mandate in giro in una rigorosa visita non trovano alcun topo morto mentre il piroscafo ha, per altro, le stive completamente ripiene. Il medico ritiene pertanto che la *derattizzazione* può essere differita e compiuta in altro porto, e fa un favorevole rapporto alla Capitaneria onde il piroscafo rimane, senz'altra formalità, in « libera pratica ».

Dalla Dogana al Tribunale.

Ma non appena egli lascia la nave, mentre le disadorne barche da carico vuote o piene di mercanzie da imbarcare si dispongono lungo il bordo, salgono le guardie di finanza che esaminano e vistano il *manifesto doganale,* e suggellano i generi di monopolio lasciando soltanto aperto il fabbisogno presunto dell'equipaggio durante la permanenza in porto. È il turno quindi dell'agente e si precipitano contemporaneamente gli scaricatori. Il primo, mentre vengono tolte le cerate dei boccaporti e si levano i cunei di rinforzo, prende rapidamente visione del manifesto di bordo, dal quale risulta la merce da sbarcare e ritira le polizze di carico ed i documenti doganali.

Fa poscia accompagnare il capitano al Tribunale perchè dichiari la supposta avaria anche dinnanzi al giudice, il quale firma il giornale nautico avvertendo che si recherà nel pomeriggio a bordo, insieme al cancelliere, per il relativo verbale di accesso e per l'inchiesta testimoniale. E nel frattempo, l'agente si affretta a predisporre le pratiche presso la Dogana perchè siano introdotte nei capannoni le merci da sbarcare e provvede che venga dato il nulla osta ai ricevitori della merce. Ma, il capitano gli ha dichiarato ancora che ha bisogno di tanta



RIFORNIMENTO D'ACQUA, DA TERRA. IL LIMPIDO LIQUIDO SALE LUNGO LA MANICHETTA LEGATA IN PIÙ PUNTI AL CAVO D'ORMEGGIO. VEDI, PIÙ ADDIETRO, IL PONTONE MEDIANTE IL QUALE IMBARCANO GLI EMIGRANTI.

acqua e tanto carbone per proseguire il viaggio: prende egli, quindi, accordi coi rispettivi fornitori.

L'"imbracata".

Frattanto (la dichiarazione di avaria non osta, trattandosi di mercanzia generale) si iniziano le operazioni di caricamento e di «discarica». Nella stiva di prua, essendo già pronto un ufficiale di bordo per ricevere la merce e per accertarsi delle condizioni dei colli segnandone nel libro di boccaporto le marche, il numero, il giorno dell'imbarco ed il nome del caricatore, si caricheranno agrumi. Le panciute e nere barche da traffico, un cui piccolo albero situato a prora sostiene una grande antenna colla vela imbrogliata, cullate dalla maretta che è sorta, esibiscono sotto il bordo una fulva, dorata ed ondeggiante distesa di casse di aranci e di limoni. Sostenuta da un gancio cala fulmineo sul battello più vicino una braca, e si arresta d'un colpo allargandosi. È costituita da una salda striscia di olona rinforzata da cavi e da listoni trasversali di legno. Due uomini, sulla barca, sollevano le casse, le riuniscono e preparano l'imbracata. Un cenno dell'uomo addetto al gancio ed il *vinciaiuolo* (corruzione dall'inglese *whinch*) che, placido, degusta tranquillamente la sua sigaretta, tenendo gli occhi fissi in lui, manovra la leva del verricello che intona d'un colpo, prima adagio, poi più svelta, la sua frettolosa ed ansimante canzone piena d'ingorghi e di riprese mentre il cavo di acciaio si avvolge sul tamburo. Un! due!; un! due!; un! due! Sul battello l'imbracata si tende, poi, d'un colpo, sollevata da un artiglio potente, si solleva, oscilla, dondola, batte contro la murata mentre i due uomini si fanno da parte per timore che qualcosa caschi. A bordo, frattanto, l'uomo al gancio senza una voce, con la mano destra aperta e l'indice proteso accenna, accenna freneticamente a virare. Ma ecco che l'imbracata è a murata. Un cenno della mano aperta ed il verricello tace; rinascono nel silenzio tutti gli altri rumori sin qui coperti od attutiti dal frastuono: calpestio di piedi, voci che da soffocate ridivengono chiare mentre risorge, nella sua integrità, lo scalpore degli altri verricelli, vicini e lontani, ugualmente adibiti nel piroscafo stesso, od altrove in porto, ad operazioni di carico. Uno scaricatore si precipita sull'imbracata, le fa scapolare la murata, l'accompagna o meglio la spinge verso il boccaporto in uno sforzo di tutto il suo corpo inarcato mentre l'uomo dell'*ostino*, acquattato in un



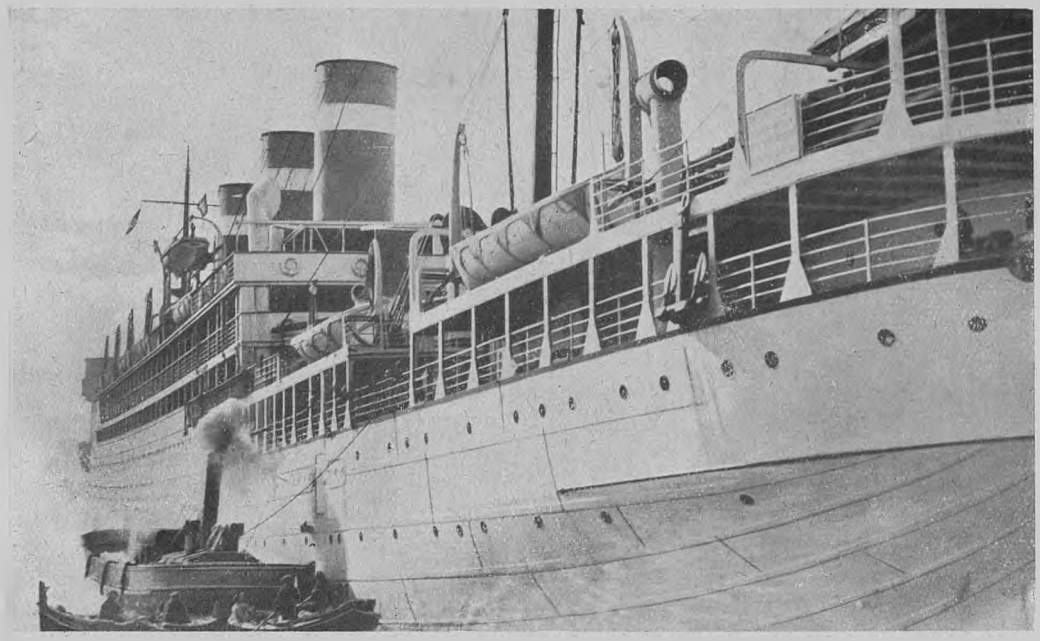
RIFORNIMENTO DI CARBONE A GENOVA. - UN PONTONE GIÀ VUOTO, VIENE FATTO LENTAMENTE SPOSTARE: SUBENTRERÀ L'ALTRO, ACCANTO, BASSO NELL'ACQUA PER IL PESO.

angolo presso la scaletta del castello sposta subdolo l'albero di carico. Di nuovo un cenno al *vinciaiuolo* e l'affrettata canzone riprende il suo ritmo in un sibilo di vapore. L'uomo al gancio stavolta apre e chiude rapidamente la mano, colla palma volta in giù. Ma basta! che nella stiva una squadra apre la braca e stiva la merce.

Lo "stivaggio„

L'operazione assai delicata dello stivaggio è difatti affidata in genere agli operai del porto sotto la sorveglianza di qualcuno di loro, che ha acquistato una certa pratica, benchè finisca così per essere regolata da una serie di dogmi che in parecchi casi urtano contro le più elementari nozioni e precauzioni marinaresche. È evidente che la disposizione del carico non deve pregiudicare le qualità marine della nave. Abbassa alquanto il centro di gravità disponendo in fondo alla stiva solo le merci ad elevato peso specifico e salvaguarderai, contemporaneamente, la stabilità e dolcezza di rullio, provvedi a riunire nel centro i carichi pesanti e la nave ti obbedirà bene e risentirà facilmente lo effetto delle onde agli estremi. Ma nella pratica, invece, l'arte dello stivaggio spesso poco nota agli stessi ufficiali di bordo, che pur non dovrebbero disinteressarsene, si dimostra abbastanza difficile. Occorre difatti tener conto della svariata natura delle merci (le materie asciutte, ad es., non debbono essere poste sotto quelle soggette a colaggio; le sostanze aromatiche e coloniali devono essere situate a distanza l'una dall'altra; per le materie infiammabili od igrometriche bisogna prendere speciali precauzioni) mentre la necessità della discarica nei diversi scali viene ancora a complicare la questione.

Comunque, se da una stiva della nave di cui ci occupiamo si carica; dalle altre, ripetendo in senso inverso l'operazione, si deposita la mercanzia nelle barche. Sempre coi mezzi di bordo — s'intende — poichè l'abbiamo già visto che il piroscafo è ormeggiato di punta. Che se fosse invece affiancato potrebbero adoperarsi le grue della banchi-



RIFORNIMENTO D'ACQUA MEDIANTE IL BATTELLO RIFORNITORE.

na od altri svariati attrezzi. Ma la nave ha trasportato un carico generale di diversissima indole e foggia; se le sue stive fossero invece ricolme di merce alla rinfusa: di biondo grano, ad esempio, potrebbero intervenire, nei porti che ne sono forniti (come Genova e Napoli) i *Silos* che, mediante appositi tubi aspiranti o a noria, le svuotereb-



RIFORNIMENTO DI CARBONE A MALTA. - IL PENOSO LAVORO DEL TRASPORTO DELLE CORBE A BORDO MEDIANTE UNA TAVOLA OSCILLANTE SOTTO IL PESO.

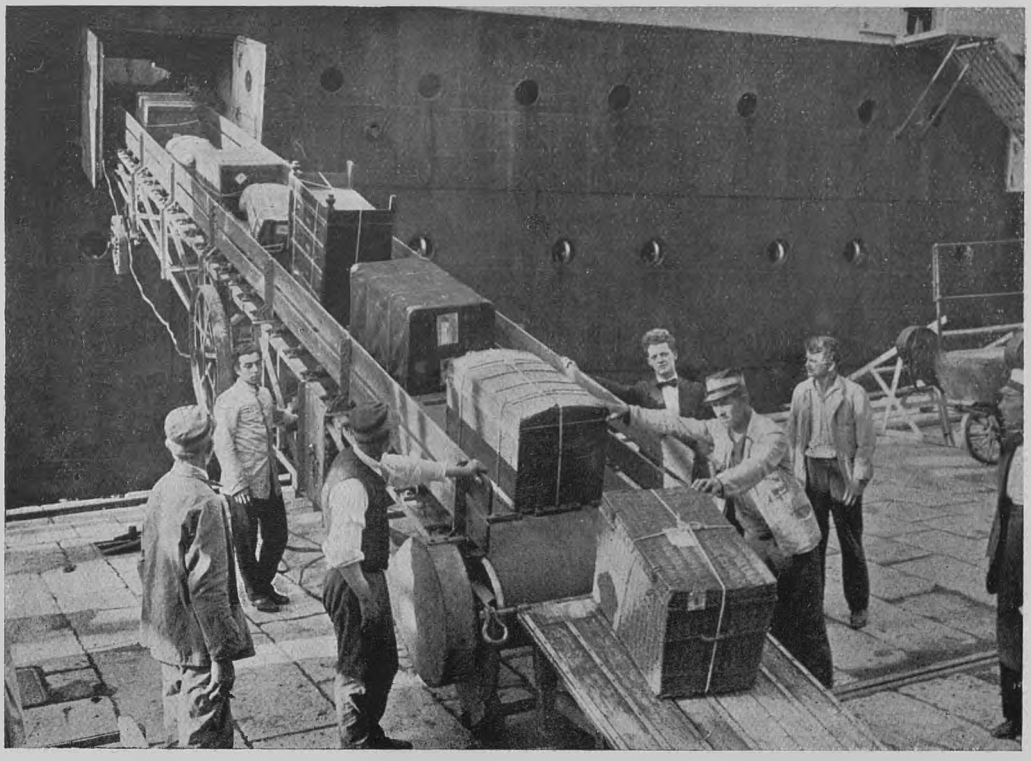


DISCARICA DI UN CARBONAIO. - L'ASFISSIANTE LAVORO, NELLA STIVA. PER COLMARE LE CORBE CHE FRA POCO IL VERRICELLO SOLLEVERÀ STREPITANDO.

bero con molta rapidità. Mentre il carbone, a tacere d'altre merci, potrebbe essere sbarcato mediante benne manovrate da grue od elevatori, con grandissimo risparmio di tempo.

I bagagli nella stufa.

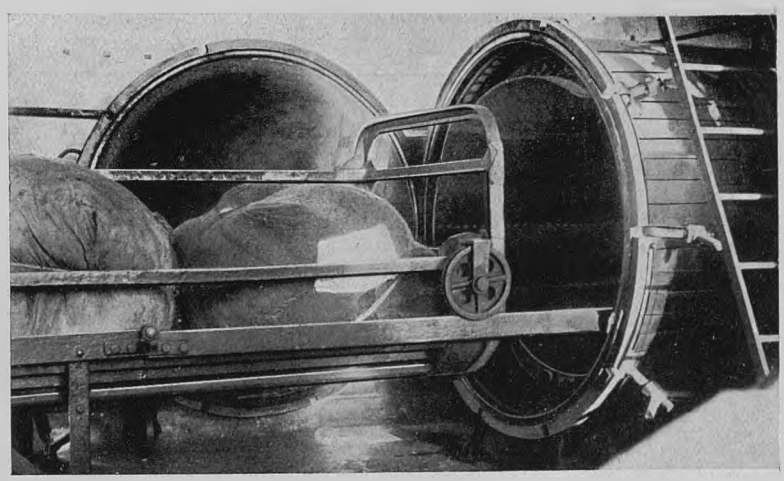
Ma si tratta soltanto di un *cargo boat*. Fosse stato un piroscafo da passeggieri! chè avresti allora anche o per lo meno assistito al pittoresco spettacolo della crescente irrequietezza, dinanzi alle formalità forzatamente più lunghe, di coloro che debbono scendere a terra; irrequietezza che si traduce in salati commenti sotto voce contro medico, dogana e polizia; al cauto sguardo all'orario della partenza affisso davanti al salone quando è finalmente libera l'uscita ed all'assalto, fuori, delle guide e delle carrozze. E mettiamo ancora che si debbano imbarcare emigranti, pur nella ridotta quantità permessa dalle malinconie della quota. Negli appositi alberghi degli emigranti od, in mancanza di essi, nella stazione sanitaria, s'è già accumulato il grosso bagaglio dei partenti per la visita doganale e la disinfezione. La stazione è divisa in due sezioni ermeticamente separate da un muro; ecco, da una parte, quella *infetta* donde provengono e gli oggetti da disinfettare e gli uomini da *bonificare*. Ivi sono: lo spogliatoio delle docce; l'ingresso alla stanzetta per la disinfezione alla formaldeide per gli oggetti alterabili; l'apertura della stufa di disinfezione. Stufa, naturalmente, del tipo *Geneste-Herscher* di cui tutte le nostre stazioni più importanti sono fornite, perchè costituisce il più efficace sistema di disinfezione a vapore. Una comune caldaia verticale a tipo fisso serve per la produzione ed immissione del vapore, mediante serpentini, in una camera cilindrica di disinfezione rivestita, esternamente, di legno, per evitare dispersione di calore e provvista di un carrello interno che scorre su apposito binario. Ecco aperto il nero antro della stufa: due batterie di tubi sopra e sotto e quella superiore ricoperta da un lamierone. Sul carrello alcune balle di umili masserizie; materassi per lo più. Ma quella più esterna non entrerebbe nella stufa perchè troppo voluminosa. E



BAGAGLI DI VIAGGIATORI IMBARCATI SOPRA UN PIROSCAFO DEL LLOYD TRIESTINO MEDIANTE UN NASTRO TRASPORTATORE.

pensaci un poco su! allocco! e dàlle punzoni con una sbarra di ferro.... chè tanto non è roba tua.... Ma la povera donna lì presente che vede ingolfarsi — a qual fine? — il frutto delle sue fatiche che portò sposa novella, crolla melanconicamente il capo. Chiusa la porta d'ingresso si immette del vapore nella camera e se ne immette anche nei serpentini per sovrariscaldare l'ambiente. Mezz'ora circa di attesa fra lo sfriggìo continuo del vapore che fugge dalle valvole, mentre grosse gocce di acqua cadono dalla stufa. Aperta quindi la porta di egresso che dà nella sezione disinfettata si tira il carrello su cui fumigano le balle umide mentre la camera si riempie di un odore un po' forte e caratteristico come quello prodotto dalla colla scaldata.

I colli e gli altri bagagli dei passeggieri saranno poi imbarcati coi comuni mezzi di bordo oppure, quando il piroscafo è affian-



BALLE CHE ESCONO DISINFETTATE E FUMIGANTI DALLA STUFA (DEL TIPO GENESTE-HERSCHER). DIETRO, APERTA, LA PORTA DI EGRESSO.



DIVERSI DISPOSITIVI DI SBARCO SU CARRO E SU VAGONE.

cato e nei porti che ne sono forniti, mediante appositi nastri trasportatori. Gli emigranti dopo aver subita doccia, nella sezione disinfettata, vaccinazione e visita medica accurata si imbarcheranno.... Ma la descrizione è già tanto abusata che non vale davvero la pena di ripeterla!

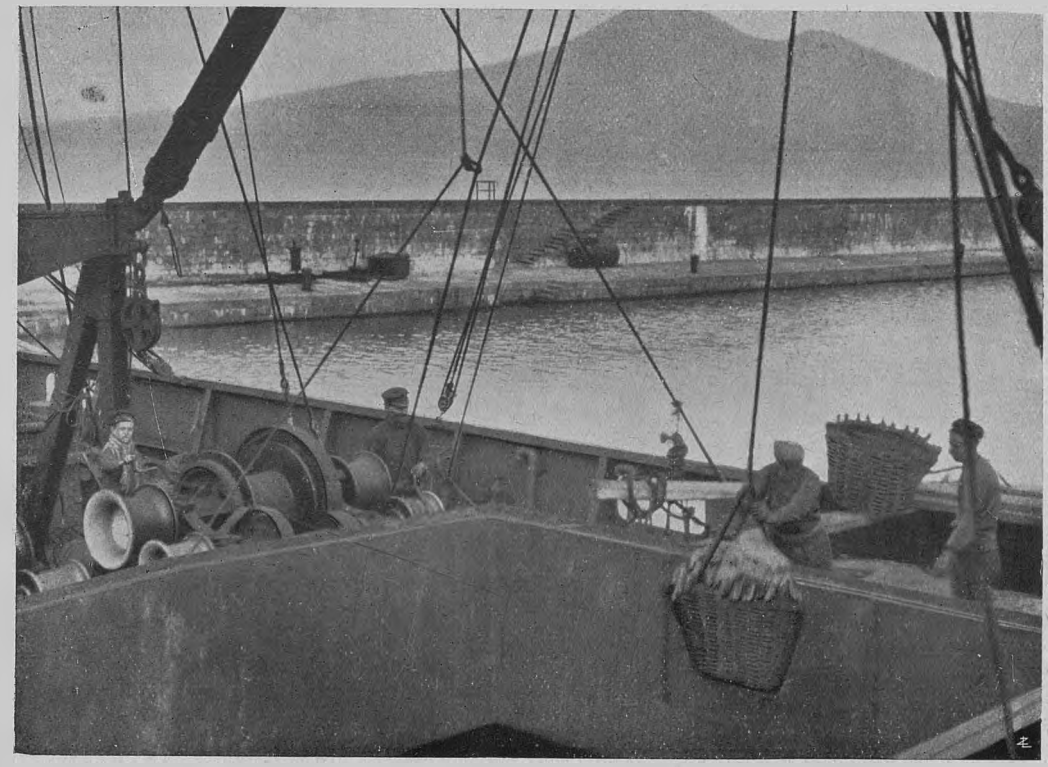
Acqua e carbone.

Non appena dato il *finito* in macchina, all'arrivo, ecco che si lasciano morire i fuochi. I fuochisti della guardia smontante si sono già lavati a grand'acqua e sapone nello stesso compartimento delle caldaie, in mancanza di appositi lavandini; si sono insaponate a vicenda le spalle fra lazzi, risa e.... botte e poscia, asciugatisi, hanno cambiato la biancheria, e sono scappati via, all'aperto, per il ponte, come è tradizionale uso: candida, allegra e frettolosa muta, verso i dormitori.

Ma il piroscafo per proseguire ha bisogno di acqua e carbone.

La prima si imbarca facilmente; basta una manichetta avvitata alla presa d'acqua, a terra, od una apposita barca pompa che affianca il piroscafo. L'imbarco del carbone invece, nei nostri porti in cui si usa ancora il rifornimento a spalla d'uomo, è molto più faticoso. Occorrono alla nave 200 tonn. di combustibile; tre pontoni, pertanto, pieni di carbone si dispongono lungo bordo.

Una squadra è già andata ad aprire i portelli dei carbonili; ad ognuno di essi sta un carbonaio della guardia montante. Non appena il primo pontone è affiancato ecco il macchinista di guardia che va a riscontrare la *tara* mediante i numeri del pescaggio a prua ed a poppa. Che disdetta! le cifre sono obliterate dall'uso. Ma niente paura: si prenderanno le tre misure regolamentari, sondando anche in parecchi punti per ottenere la media dell'altezza del carbone e si farà quindi il *cubaggio* tenendo conto del peso specifico del combustibile. Finito il controllo? Pronti allora per l'imbarco! Lungo la murata si stabiliscono dei ponti volanti, formanti scala; sulla prima bettolina che corrisponde almeno con due portelli di carico una ciurma riempie i *cufini* (corbe); due lavoratori li passano alla squadra sul ponte che li



IL CARBONE RIEMPITO NELLA STIVA CHE SALE ALL'ALTEZZA DEL BOCCAPORTO PRONTO PER LA DISCARICA.

vuota nei carbonili dove altri stivano il carbone. Ecco la prima ondata di polvere nera che si innalza: chè la massa umana occupata nel febbrile lavoro è già in funzione e non cesserà se non ad esaurimento del combustibile. Stiamo frattanto ultimando le operazioni e mancano poche ore alla partenza: bisogna pertanto pulire i forni. Nell'afa del locale delle macchine, in cui già dirada la penombra la luce giallastra di qualche lampadina, una squadra di fuochisti e carbonai trae fuori dalle bocche dei forni ancora spiranti un loro caldo alito, a gran colpi di zappella e di pinza, le scorie, le ceneri ed il carbone bruciato mentre un carbonaio, fra uno sfriggio costante, versa di continuo dell'acqua su questi residui, spesso arroventati. Che acuto grido di dolore ad un tratto! Un fuochista saltellando su di un piede scalzo (chè si lavora a piedi nudi riparati soltanto da un paio di zoccoli, in macchina, per non perdere tempo, in caso di bruciature, a tagliare scarpe e calze) si rifugia in un angolo dove un compagno gli cosparge la scottatura di abbondante biacca (osside di piombo) in pasta. Accidenti comuni questi e nessuno, nemmeno l'interessato, ci bada per il momento più che tanto benchè si faccia da parte zoppicando. I carbonai prelevano poscia il combustibile dai carbonili e lo ammucchiano sul pagliuolo in vicinanza della bocca dei forni; piccoli cumoli vengono creati sulle griglie dai fuochisti i quali, da una palata di carbone acceso passata in giro, prelevano il necessario perchè una piccola fiamma rossastra arda quietamente sopra ogni mucchio. In macchina, frattanto, si sono già fatte le usuali visite di verifica e rifornimento alle cassette di lubrificazione ed ai premitrecce che abbiano eventualmente accusato perdite.

Si riparte.

Ma si avvicina intanto il momento della partenza. Le operazioni sono ultimate: la lunga e faticosa giornata volge al suo fine. Il capitano si è dovuto recare di nuovo in Capitaneria perchè il medico della Compagnia ha riconosciuto che l'incidente toccato al fuochista non è così lieve come sembrava.

Si è redatta pertanto la dichiarazione di infortunio e si provvederà per la sostituzione del marittimo da ricoverarsi all'ospedale.

Chi imbarcheremo fra la folla dei postulanti che si accalca nella apposita sezione della Capitaneria dietro la difesa della grata di legno? Ma la volontà del capitano non è libera: esiste difatti un turno di collocamento. Il primo chiamato, che attende l'occasione da parecchi mesi, mal nasconde la gioia e presenta il suo libretto di matricola per l'esame ma — ohimè — è senz'altro rifiutato dopo la constatazione che conta già due diserzioni al suo attivo. Il capitano dubita che ne voglia tentare qualche altra in un eventuale scalo nei porti americani. Suppliche, promesse, querimonie.... invano! È accettato, al suo posto, un solido giovane dalle spalle quadrate. Subito si compili la convenzione suppletiva di arruolamento; le spedizioni sono pronte, chè l'ufficiale ha già firmato il ruolo d'equipaggio e la patente dopo aver constatato che la nave è in buone condizioni di navigabilità, che il diritto d'ancoraggio è stato pagato e che l'equipaggio è assicurato contro gli infortuni.

Il pilota è a bordo! la scala è già alzata! In macchina le valvole principali di vapore che erano state chiuse all'arrivo sono già aperte e si è cominciato a scaldare facendo fare qualche giro avanti. Si spianano intanto i fuochi sulle griglie e si provano, nell'attesa, le macchine del timone ed il telemotore. Sul ponte, una mano abbronzata sul telegrafo spostando una piccola leva, squilla l'attenzione in macchina: il macchinista di guardia dà ordine di attivare i fuochi e fatti eseguire parecchi giri in avanti, risponde col *pronti* al ponte di comando. E si inizia la manovra di disormeggio. *Vira all'ancora!* Ecco il mulinello a salpare che inizia la sua scricchiolante e sobbalzante canzone: la catena fangosa sale a gran fatica a bordo strappata da una forza gigantesca, mentre un ululo fende l'aria, e striscia con un sordo rumorio contro la murata in parte rugginosa, prima di ingolfarsi nell'occhio di cubia, lordandola tutta. Ma il limpido flusso che sgorga dalla manichetta del pennese la lava al passaggio. Rintocca la campana di prua: tre tocchi, poi due; due lunghezze di catena ancor fuori! Oh! come vero che *partir c'est mourir un peu* chè sembra già tanto triste, pur sotto l'ancor limpido sole, questa regale chiostra di colline, scabra e violacea nella lontananza. — *Molla i cavi di poppa!* che si ritirano contorcendosi come due serpenti. *A picco!* — grida finalmente il primo ufficiale chè l'ancora tutta fangosa è già fuori dell'acqua, sulla quale delle pillacchere cadute dal fusto o dalla marre sollevano lievi spruzzi. Ronza intorno qualche battello ed una iole di canottieri seminudi. Libera sei alfine, libera nel tuo elemento, bella nave onusta che vibri gioiosa in tutte le tue membrature, senza più contatti colla terra! Il mare a poppa ribolle, l'acqua della circolazione esce in un flusso limpido e perenne e non avrà più pace. Un mugghio di avviso; scostatevi, ma scostatevi dunque dalla bocca del porto, piccole placide barche! Il molo foraneo si proietta d'un tratto contro la prua; lievi garriscono le bandiere alla piccola brezza che s'è levata; siamo già in franchia del porto....

Oh! seguiamola ancora un minuto, questa bella nave, col motoscafo che accosta a tutta forza per ricevere il pilota che scende.... che è già sceso agile dalla biscaglina. Nostalgico, spontaneo sgorga dal cuore il disperato appello di una delle più tragiche creazioni del *Kipling*, di Dick Heldar: *Oh! lucky! oh.... lucky old tub!* Oh! fortunata, fortunata vecchia tinozza, quanto azzurro di cieli e di marine vedrai tu ancora, mentre a noi, legati al vecchio porto dalle acque torbide, non resterà che assistere ad arrivi e partenze, frementi di sconsolato desiderio?

PINO FORTINI.

Le fotografie ci furono cortesemente fornite dal Cap. Mario Taddei, dal dott. Emanuele Miceli e dal Lloyd Triestino.

DESIDERIAMO INFORMAZIONI SUGLI ALBERGHI

Se ognuno dei nostri Soci ci inviasse coscienziose, esatte informazioni sugli alberghi che gli avviene di frequentare, il nostro archivio di informazioni sugli alberghi diverrebbe il più completo repertorio di notizie che si possa immaginare, con grande vantaggio per le pubblicazioni del Touring. Per facilitare questa collaborazione dei Soci inviamo gratuitamente *a chi ce ne faccia richiesta un libretto contenente 10 foglietti staccabili, sui quali segnare le informazioni turistiche relative agli alberghi. Le norme per la compilazione delle notizie sono indicate sul libretto stesso, che può essere chiesto con semplice biglietto da visita recante la sigla:* L. I. A.

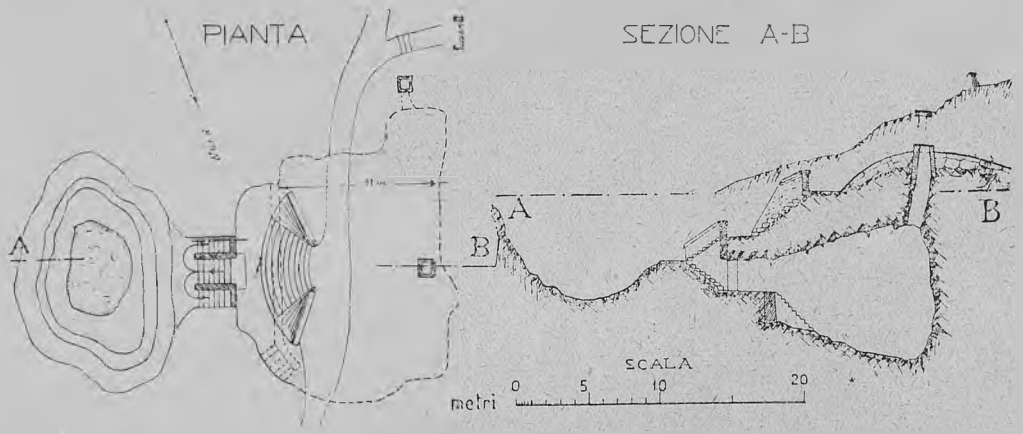
LE GROTTE DI GUERRA

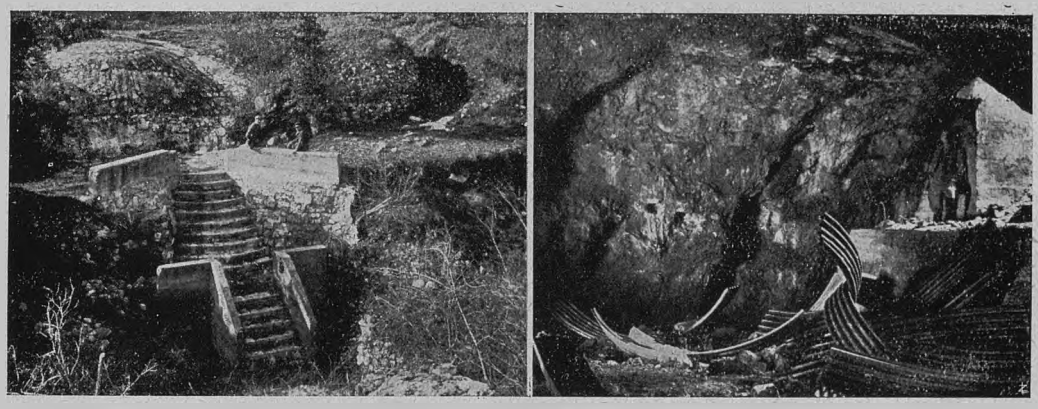
(Continuazione vedi *Le Vie d'Italia*, dicembre 1924, pag. 1297 e segg.).

II.

I segni che indicano sul terreno l'esistenza prossima di qualche posto sotterraneo sono borracce e bottiglie, oltre agli altri oggetti: cartucce, cinghie, scatole di latta, piccozzini, vanghette, scarpe, stracci, che, a guisa di scorie, giacciono in tragica ed eloquente confusione ovunque siano stati soldati. Ma specialmente borracce e bottiglie. È incredibile la quantità di borracce metalliche grige a forma di bottiglietta schiacciata col bicchiere, pure metallico, adattato sotto, che si trovano sparse dappertutto. E bottiglie! Dovevano aver molta sete di là. Del resto anche da noi per bere non si scherzava. I nostri però preferivano il fiasco. Ed è segno sicuro per stabilire di chi era una trincea, una caverna, una dolina, un tratto qualunque di terreno: bottiglie, Austria; fiaschi, Italia (senza doppi sensi, si capisce!).

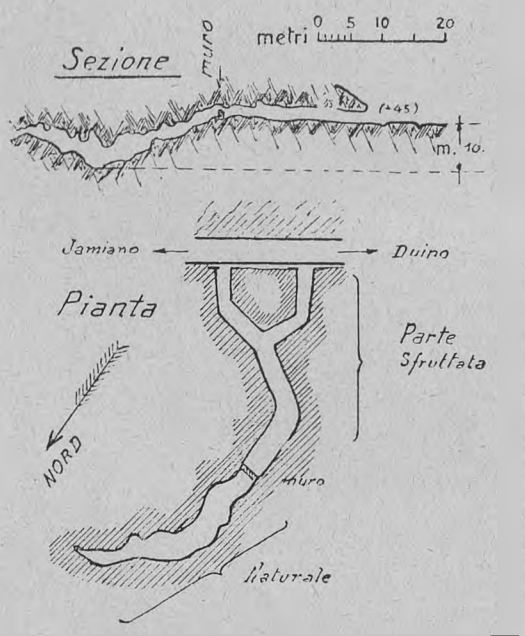
Ma torniamo alle grotte, dove, se a qualcuno venisse voglia di penetrare, consiglio la massima prudenza nel camminare. Sono in generale ancora tutte piene di ogni sorta di proietti, bombe, inneschi, spolette, esplosivi, ed altri simili scherzi di cattivo genere, sì da non essere mai sicuri di posare il piede senza disturbare qualche cagnolino addor-





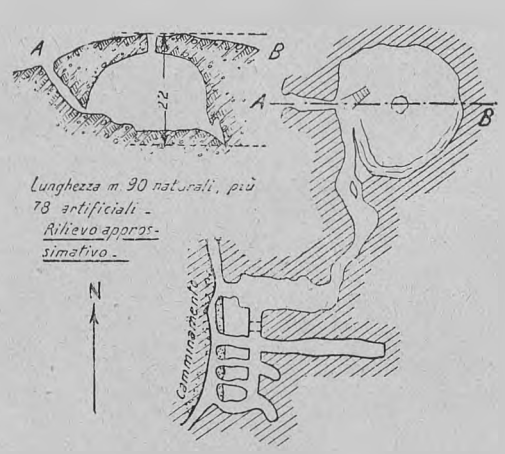
1041 - GROTTA DI MOSCI.

A destra e sinistra dell'elegante scala che sale alla cupola difensiva artificiale vi sono due scale, ben visibili nella pianta, che scendono nell'interno. La fotografia di questo mostra le lamiere cadute che difendevano dallo sgocciolìo della vôlta. La grotta sbocca in una dolinetta che costituisce difesa naturale all'imbocco.

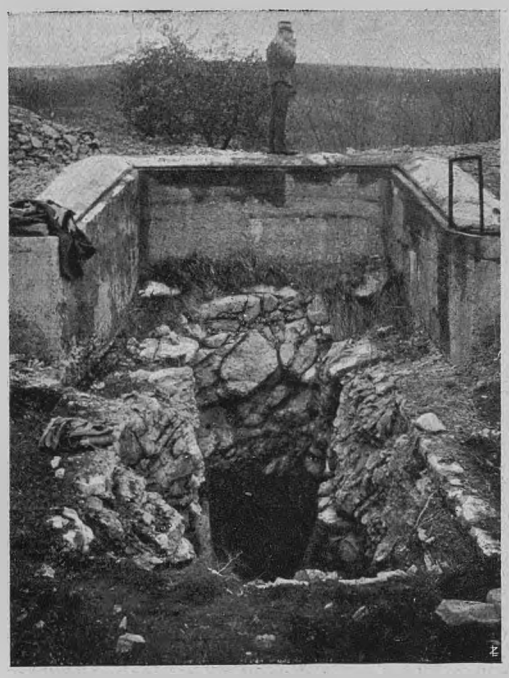


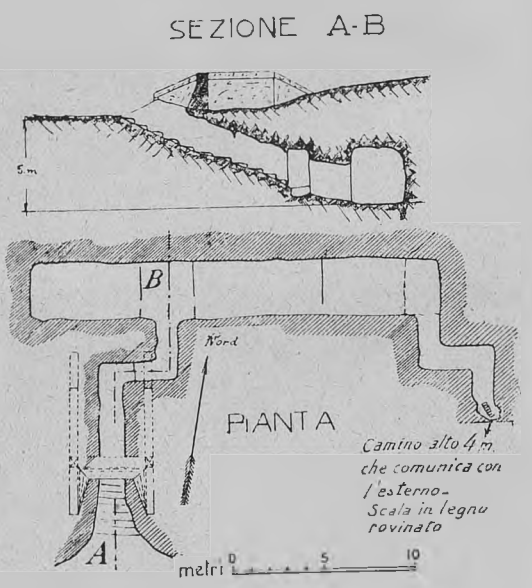
1065 - GROTTA ADATTATA A POSTO DI MEDICAZIONE SULLA STRADA DUINO-JAMIANO.

sette almeno, da quando quegli arnesi sono stati esposti ad ogni sorta di cause deterioranti, pure il pericolo esiste sempre, come lo dimostrano le disgrazie quasi giornaliere che avvengono, specie sul Carso, per esplosioni fortuite o provocate dalla cocciuta ignoranza di chi dall'esperienza di ogni giorno non vuol convincersi che su ogni oggetto sospet-



441 - GROTTA DI CASTAGNEVIZZA CHE MOSTRA L'AMPLIAMENTO DELLA CAVITÀ NATURALE E LO SBOCCO ARTIFICIALE CON 5 PASSAGGI IN UN CAMMINAMENTO PER LA RAPIDA USCITA DELLE TRUPPE RICOVERATE.





1035 - RICOVERO DI UN COMANDO.
Come si vede dalla pianta, dalla sezione e dalla fotografia, lo sbocco della grotta è difeso da muro in cemento. La ventilazione è data da un camino alto 4 metri.

mentato, il cui brusco risveglio non è per nulla improbabile ed è assai poco gradevole.

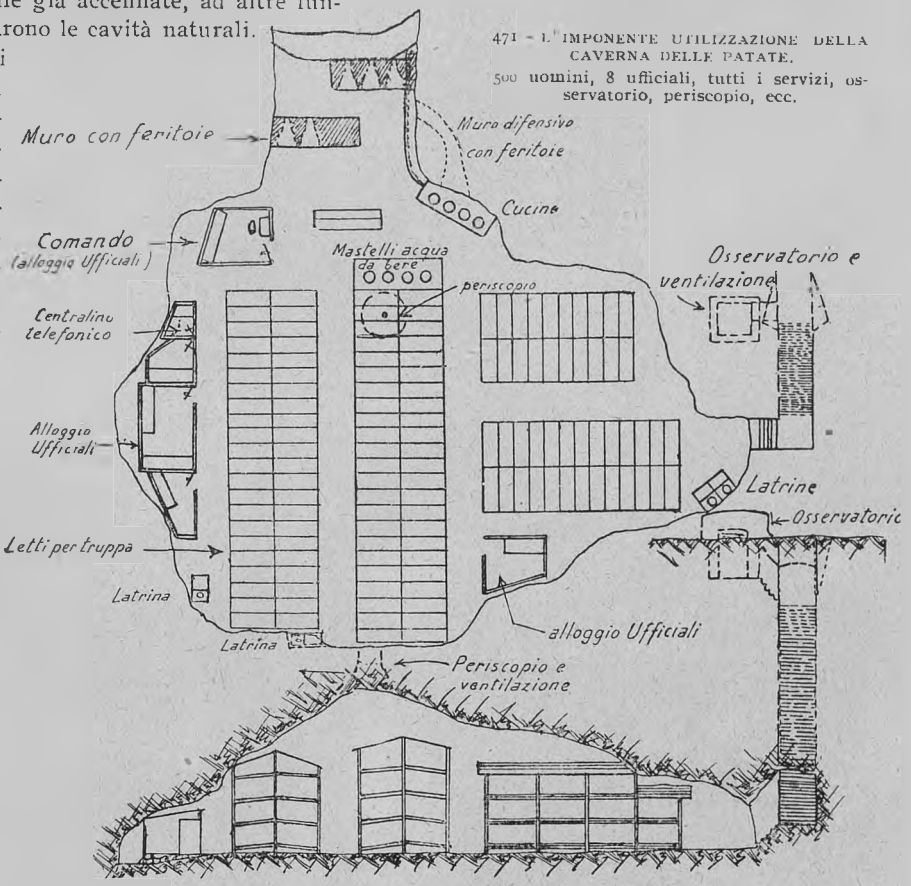
Per quanto siano ormai passati degli anni, to trovato sui campi di battaglia pare scritto, e non per celia: « pericolo di morte ». La prudenza, in materia, non è mai troppa.

Pozzi naturali per acqua; ricovero di popolazioni; riserve di ghiaccio.

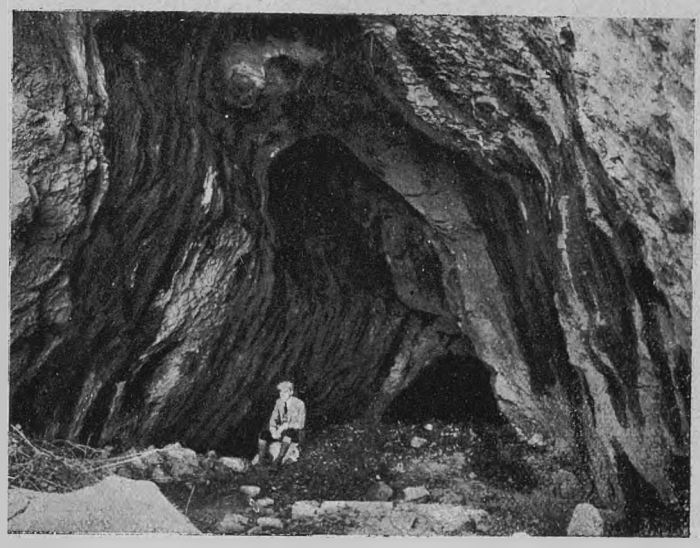
Oltre a quelle già accennate, ad altre funzioni si adattarono le cavità naturali.

Da pozzi profondi si estrasse l'acqua per i bisogni delle truppe che non potevano facilmente approfittare dell'acquedotto già citato. Così, presso Duino, una pompa regolare succhiava e distribuiva l'acqua da un pozzo (num. 226) profondo 53 m. in comunicazione col vicino Timavo. Anche nei pressi di Brestovizza si eseguirono lavori giganteschi per catturare l'acqua in diversi pozzi, ancora esistenti, in quel solco che da Divaccia scende al Vallone e che indubbiamente è stato anticamente percorso dal Timavo quando, anzichè sprofondarsi impetuoso a S. Canziano, scorreva lentamente alla superficie.

Le cavità vicine agli abitati, anche arretrati, servivano di ricovero alla popolazione contro i nostri bombardamenti da terra, dal mare e dal cielo. Residui di focolari, di attrezzi di cucina e di altri piccoli ed indispensabili arnesi dimostrano che le soste in quelle grotte alle volte debbono essere state abbastanza lunghe. In altre trovarono rifugio disertori e gente sospetta; ma queste non furono, a vero dire, adattate ap-

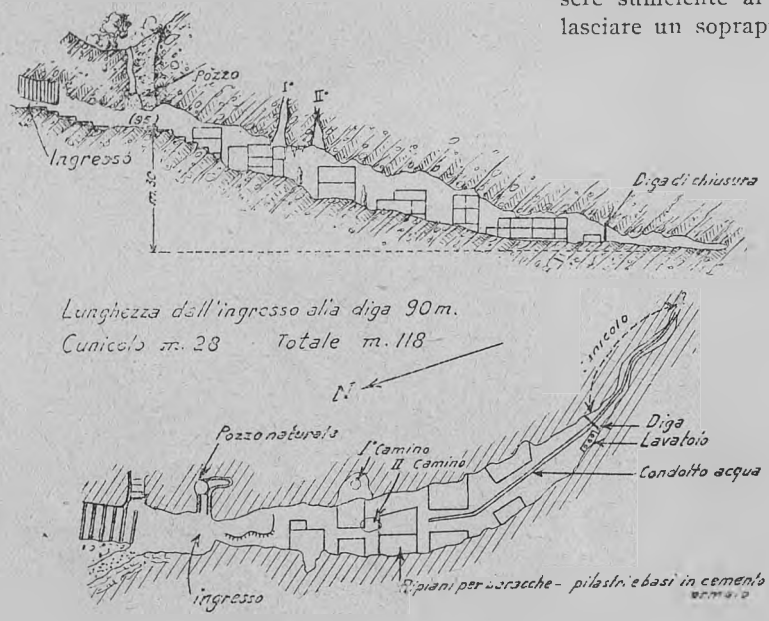


471 - L'IMPONENTE UTILIZZAZIONE DELLA CAVERNA DELLE PATATE.
500 uomini, 8 ufficiali, tutti i servizi, osservatorio, periscopio, ecc.



414 - GROTTA DI VITOGLIANO (INGRESSO).
Ripiani interni, luce elettrica, telefono, scale. Nel fondo un cunicolo di sfogo.

positamente nè solo per la guerra, vi si prestarono sempre, e certamente vi si prestano ancora, come lo provano certe scoperte che

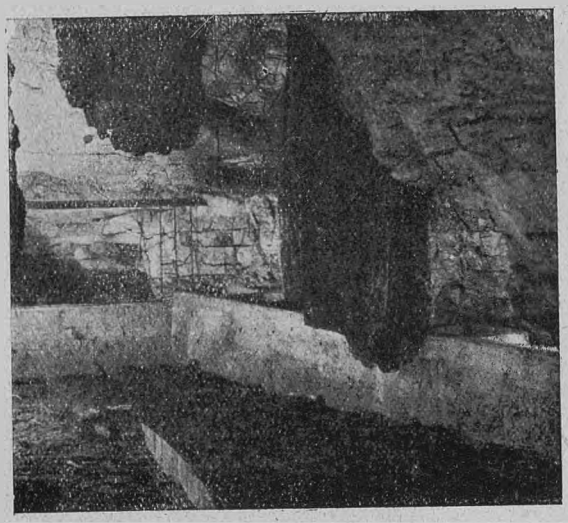


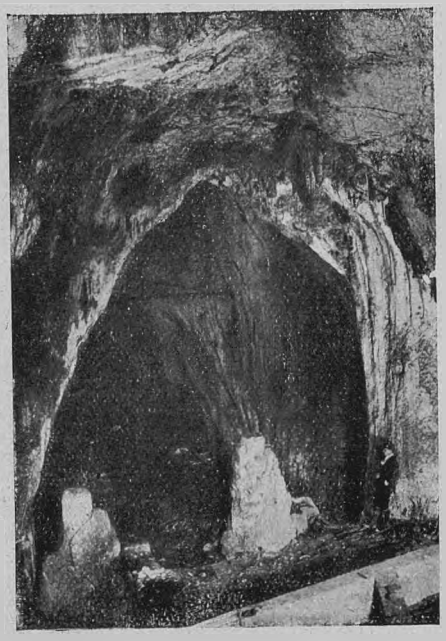
preesistenti dell'industria locale fiorita prima di quella del ghiaccio artificiale, si estraevano quantità di ghiaccio, che certo doveva essere sufficiente ai bisogni degli ospedali e lasciare un soprappiù come dissetante.

E pare anche, secondo la leggenda che corre insistente fra i contadini dei luoghi, che talvolta le grotte abbian servito anche da cimiteri spicciativi. Per quanto non improbabile, la cosa merita però una conferma che fino ad ora non ho avuto occasione di trovare. Ma ve ne sono ancora tante di grotte da visitare che potrebbe darsi...

Sfruttamento per l'offesa.

Gli sfruttamenti fino ad ora accennati, sono però di carattere passivo, si riferiscono solo alla difesa, alla protezione. Se ne immaginarono anche altri, quando le condizioni vi si prestarono, di carattere attivo, dove, assieme alla protezione, vi era anche l'offesa. Feritoie per mitra-





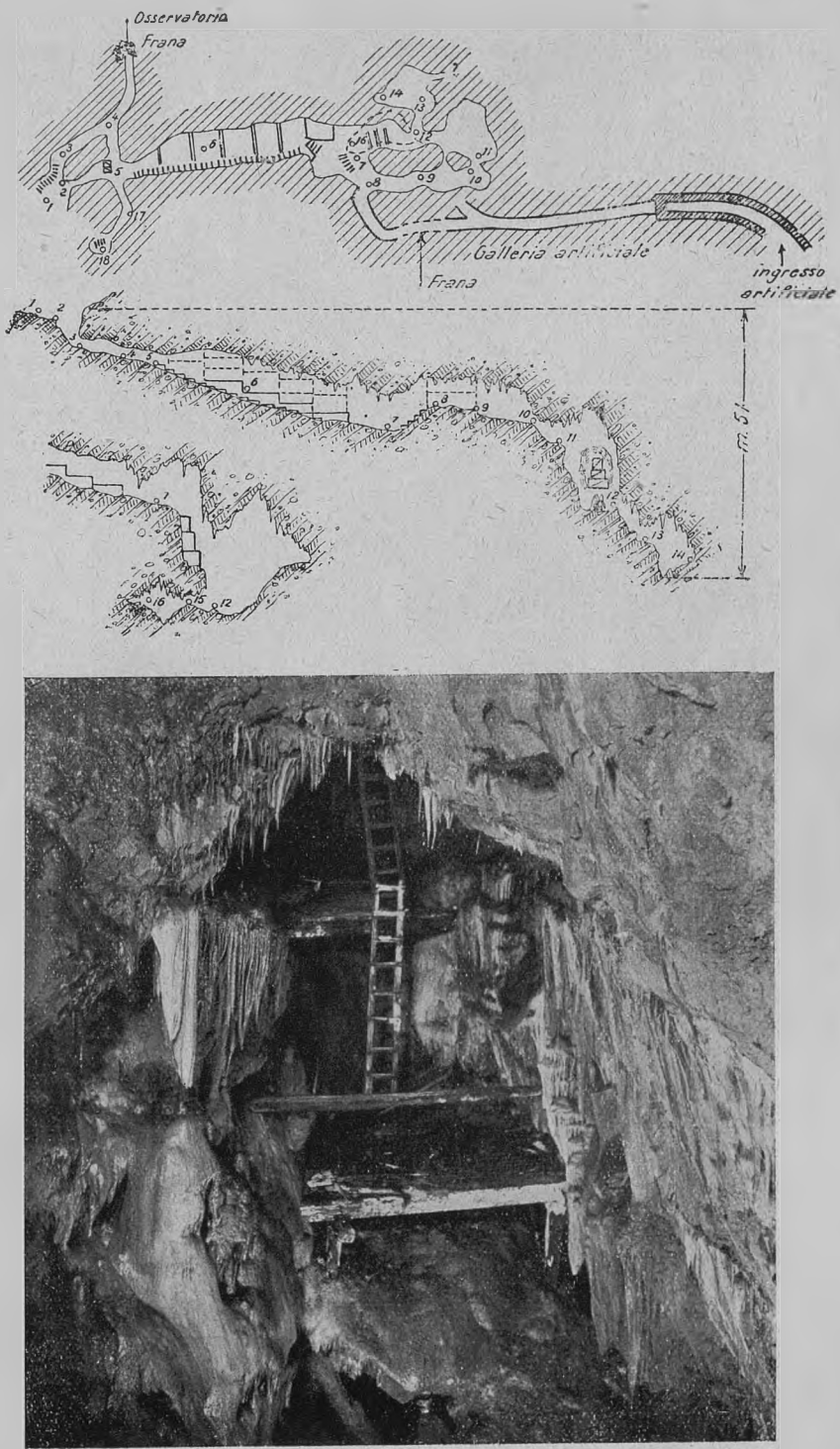
783 - CAVERNA PRESSO VALE.
Altro grande impianto con tutti i servizi di alloggio e anche un bel lavatoio. A destra uno dei tratti interni.

interessano più i tribunali che la speleologia, e delle quali di tanto in tanto si occupano le cronache.

E non basta. Neppure il ghiaccio fu lasciato in pace. Dalle grotte di ghiaccio del Ternovano, vere meraviglie del genere, con impianti complessi, sovrapposti ai rudimentali

gliatrici, cannoniere per artiglierie, installazioni per riflettori scomparenti, ricavate adattando opportunamente, con lavori di perforazione, le cavità che vi si prestavano e da dove, nella tranquilla sicurezza della poderosa corazzatura di roccia spessa qualche decina di metri, si agiva efficacemente contro le nostre posizioni ben individuate e contro le truppe faticosamente avanzanti.

All'esterno, nulla appariva. Feritoie e cannoniere dissimulate, naturalmente mascherate e confuse nelle rocce circostanti, nessun segno appariscente della cavità sotterranea mascherata dalla vôlta naturale; le uscite retrostantiabilmente occultate, spesso nascoste fra cespugli o celate nell'interno di boschi. L'avvistarne l'esistenza e stabilire l'ubicazione precisa, sia dagli osservatorî di terra come dall'aria, era ben difficile per non dire impossibile. Anche oggi si passa vicino ad esse senza accorgersene e spesso, anche conoscendone l'esistenza, occorre parecchio tempo per rintracciarle. Qualche volta però un colpo fortunato andava al punto giusto ed allora era un guaio serio!

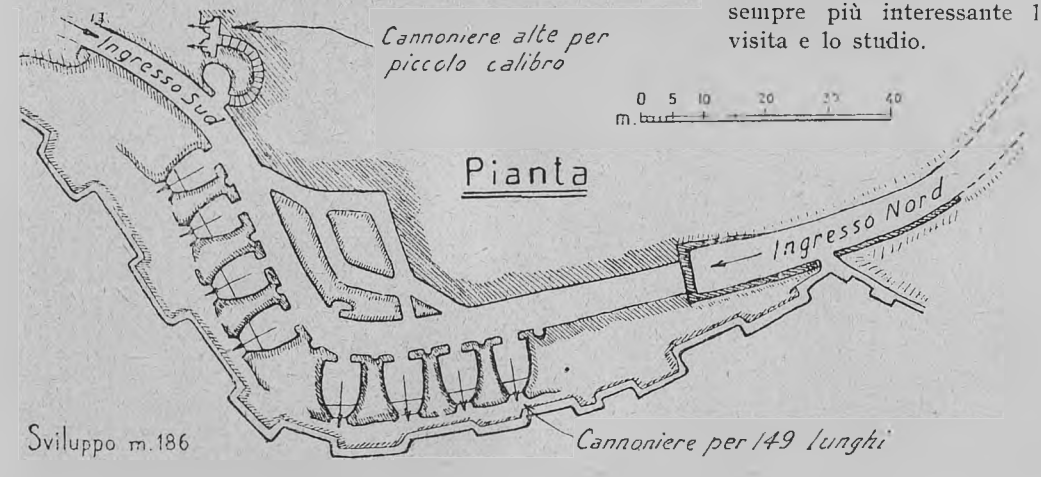


791 - LA CAVERNA DEL FUOCO, ALL'HERMADA.
Si osservino con cura i dettagli della pianta per farsi un concetto dell'ingegnosità e dell'importanza dell'adattamento.





nei riguardi dello sfruttamento di guerra: pozzi, caverne ad ambiente ampio unico o multiplo, caverne foggiate a corridoio come vedesi nei disegni. Per ognuna di esse l'adattamento più usato è indicato molto all'ingrosso nelle figure stesse. Spesso naturalmente i diversi tipi e adattamenti si trovano contemporaneamente nella stessa cavità, succedendosi ed alternandosi a seconda del capriccio della natura; a volte in forme rudimentali appena accennate, altre in completo ed ampio ingegnosissimo sviluppo. L'adattamento segue tali forme e le sfrutta nel miglior modo a seconda dell'uso e dei mezzi e della genialità di chi è preposto ai lavori. Ne deriva così una varietà d'insieme e di particolari, dove, pure ripetendosi gli stessi concetti, si osserva una applicazione speciale che differenzia nell'insieme e nei particolari l'una dall'altra, rendendone sempre più interessante la visita e lo studio.



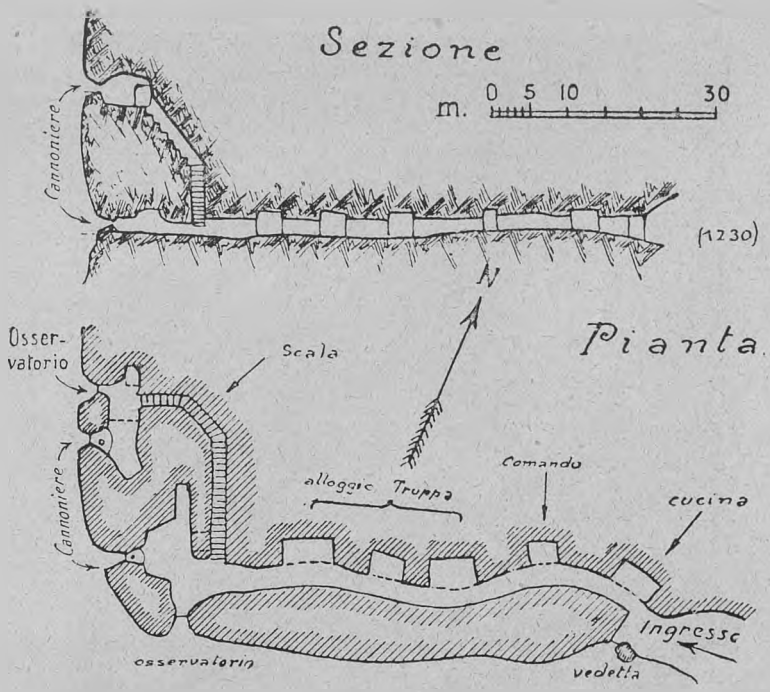
1058 - LE MAGNIFICHE GALLERIE ARTIFICIALI DELL'OLMETO (BRESTOVEC).

I tre tipi degli sfruttamenti di guerra.

Riassumendo e schematizzando si possono riunire in tre forme tipiche le cavità naturali

Lungo le pareti, dalle vôlte, dal suolo, appaiono qua e là formazioni calcaree annerite dal fumo, talvolta adattate anch'esse a sedili, tavolini, sostegni, rigate di nomi, sigle,

tentativi di disegni, ma in genere stroncate e guaste, con gran dolore degli appassionati ammiratori delle loro caratteristiche e varie bellezze. Pezzi e frantumi sono sparsi dappertutto, all'esterno, in terra e fra i rottami e il pietrisco di sgombero, dove costituiscono l'indizio più sicuro della vicinanza di cavità naturali e servono perciò da richiamo e da guida.

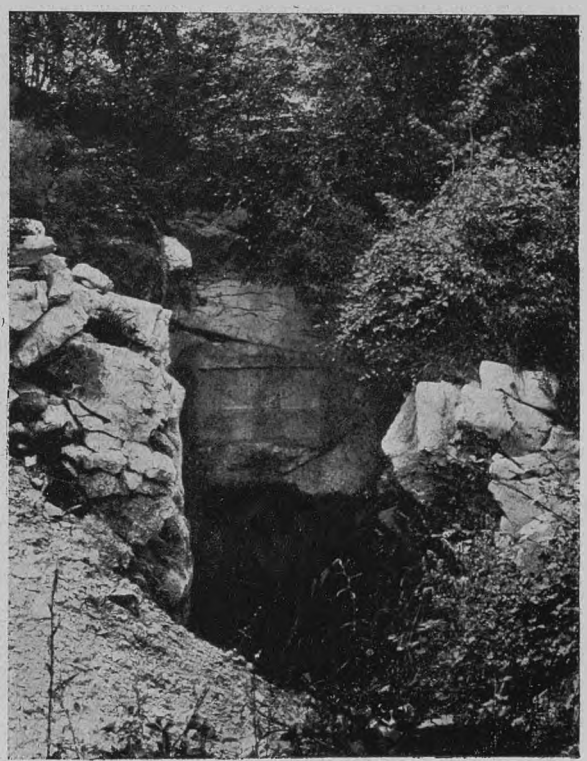


1334 - CAVERNA DEL PREDIL.
A grande altitudine (m. 1230) dominava il valico, ed era ingegnosamente combinata con cannoniere a diversa altezza, in comunicazione con osservatorio, alloggi di truppa, comando, ecc.

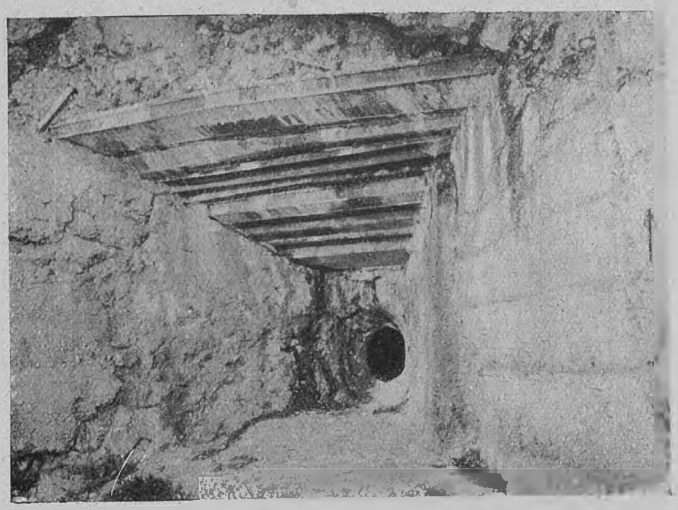
Le caverne artificiali.

Non sempre però, nè dappertutto, si trovarono grotte naturali da sfruttare, mentre sempre e dappertutto dove si combatteva occorreva coprirsi, rintanarsi, cacciarsi sottoterra. Allora era necessario ricorrere ai minatori; e lo sanno i nostri quanto lavoro dovettero fare lungo tutta la fronte dove, oltre a quelli di maggior mole (Tofane, Lana, Grappa, Pasubio e tanti altri diffusamente conosciuti), si può dire che non vi fosse tratto sia pur piccolo di trincea, dove non avesse lavorato il fioretto delle perforatrici, il piccone od il pistoletto del minatore. Ed anche gli Austriaci non trovarono sempre un Carso compiacente, che fornisse dovizia di antri profondi dove fosse sufficiente l'adattamento. Anche essi dovettero creare del nuovo e, dove fu necessario, crearono e non si risparmiarono nè rimasero secondi in quantità e mole di lavori, come qualche volta invece si è creduto.

Basta una visita, sia pur rapida, là dove si è combattuto; basta passare nel Vallone, per avere ancora oggi la impressione viva della quantità di lavoro fatto da Italiani e da Austriaci. I versanti opposti sembrano mastodontici alveari, dove ogni cella è rappresentata da un buco, da uno scavo,



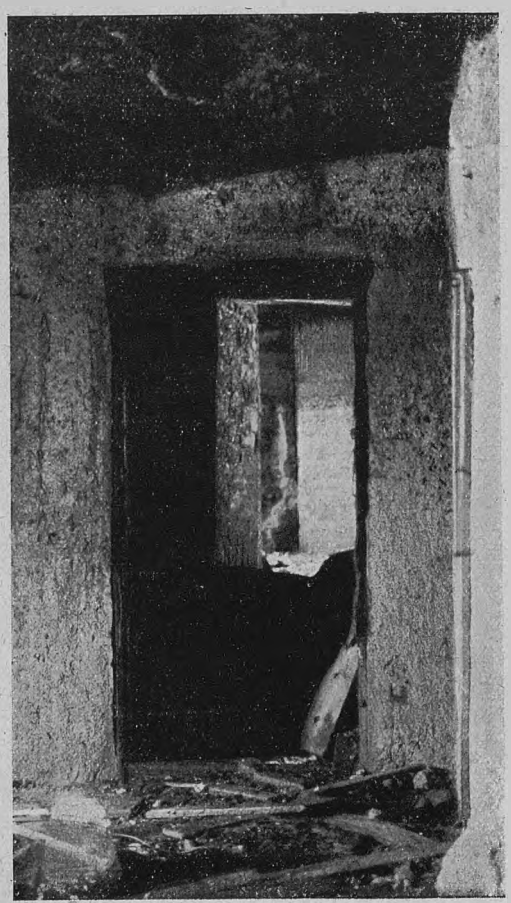
465 - GROTTA DI NOVELLO.
Uno dei due ingressi, con lapide.



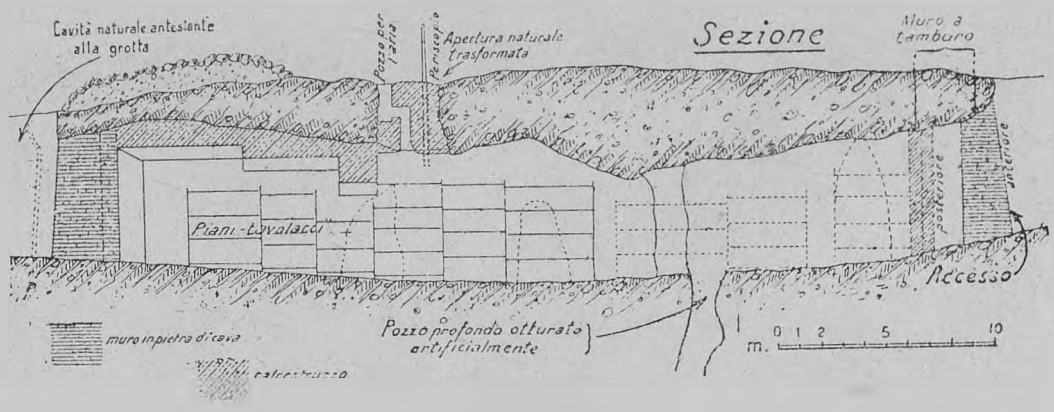
1074 - UNO DEGLI «OCCHIALONI» DELLE CAVERNE DELLO SVINIAK.

dal lavoro paziente e costante di migliaia di uomini. Gli scavi che vi abbiamo trovato arrivandovi non erano certo inferiori per numero e mole a quelli che vi abbiamo poi ricavati noi. E non tutti piccoli, e non tutti sole « tane », ma alcuni di proporzioni grandiose, ottenuti artificialmente, che assumono importanza preminente sia per dimensioni, sia per ardimento di progetto, come per abilità di esecuzione.

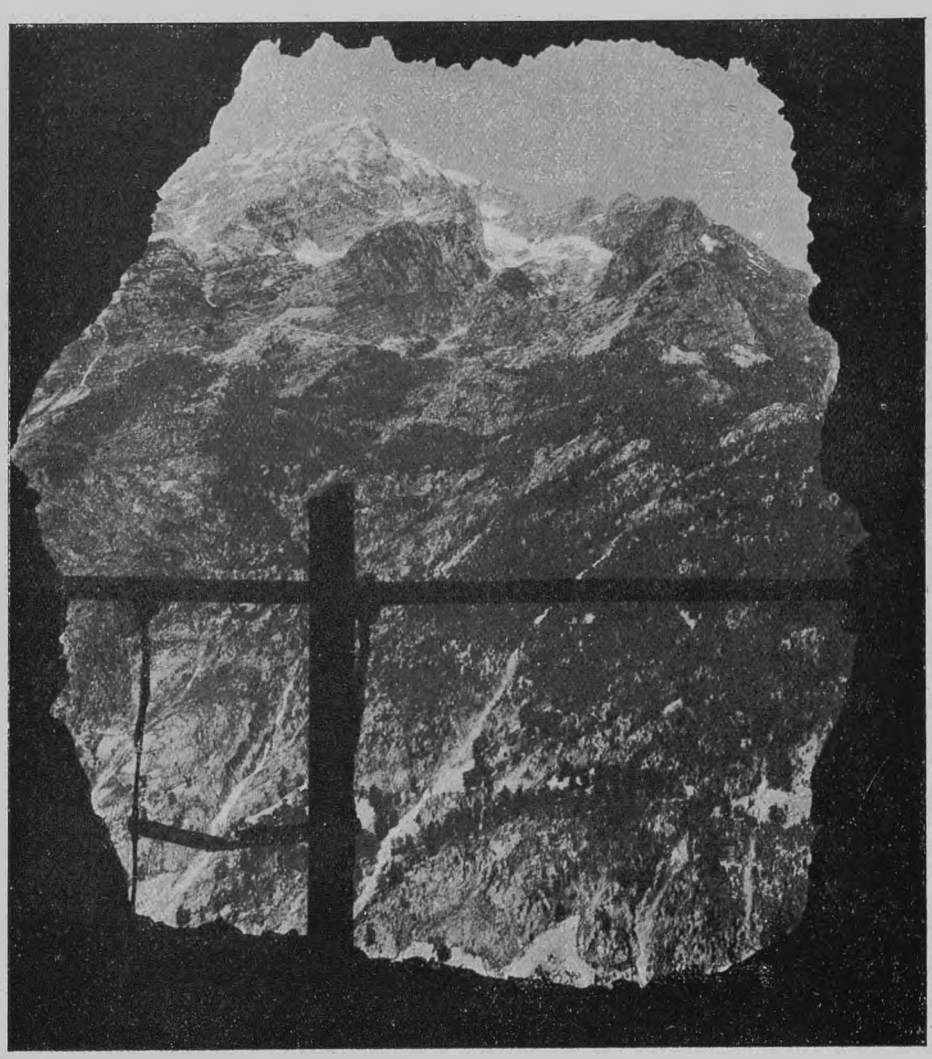
La magnifica galleria del S. Michele (vedi pag. 58), fu costruita per 8 cannoni da 149 e, in attesa d'essere armata, servì al Comando della gloriosa 3ª Armata per assistere ai numerosi attacchi delle eroiche sue truppe. Quella dell'Olmeto (Brestovec) (n. 1058), che si scorge dal Vallone dominare con le sue cannoniere imponenti, venne anch'essa preparata per i 149, ed entrambe organizzate in modo da contenere, oltre i pezzi, quanto occorreva di personale e di materiale al sicuro e completo funzionamento. Sono, queste due, prodotti ciclopici dell'arte militare, sia per arditezza di concezione, come per abilità di costruzione. Il visitatore, anche ora, rimane ammirato dalla grandiosità del lavoro che le fotografie ed i disegni qui riportati mettono bene in rilievo. Facile e comoda la visita, specie al S. Michele, dove una buona rotabile arriva fino all'imbocco sull'ampio piazzale, dal quale si gode un maraviglioso panorama sull'Isonzo da Gorizia al mare, sulla piana friulana e su una gran cerchia di monti, e si riceve palpitante l'impressione delle difficoltà incontrate dal nostro Esercito per salire gli speroni del Carso, dato il dominio assoluto che vi aveva il nemico. In una linda casetta nuova, presso l'ingresso, alloggiano la guardia ed il custode. Tutt'intorno, sparsi sul terreno testimone di epiche lotte, cippi, lapidi, piccoli monumenti ricordano gloriosi caduti, reggimenti e reparti che qui s'inghirlandarono di gloria e versarono il loro sangue. L'ingresso, solenne nella sua semplicità, mette in un lungo corridoio rivestito di cemento, che s'allarga in seguito in capaci ambienti scavati nella viva roc-



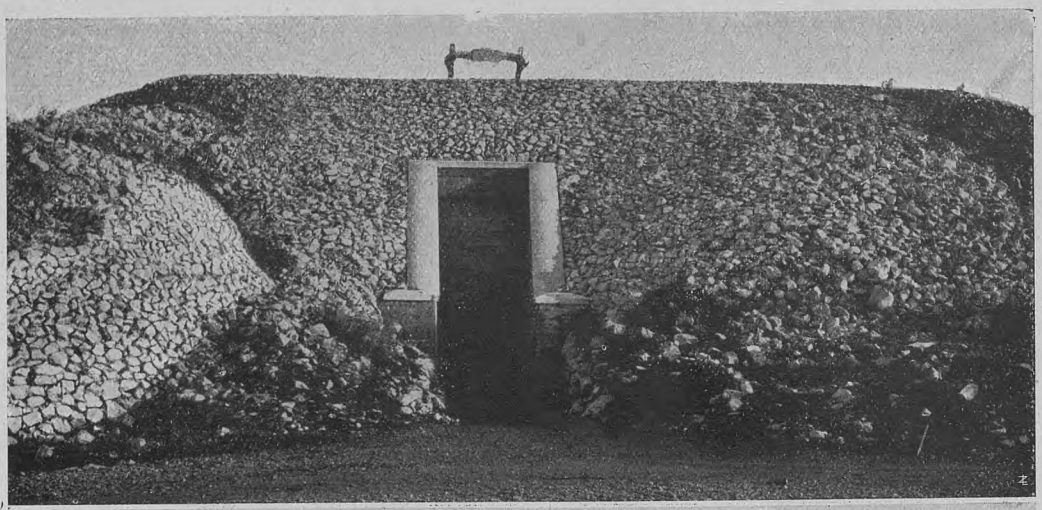
1074 - LAVORI IN CEMENTO NELLE CAVERNE DELLO SVINIAK (GRUGNO).

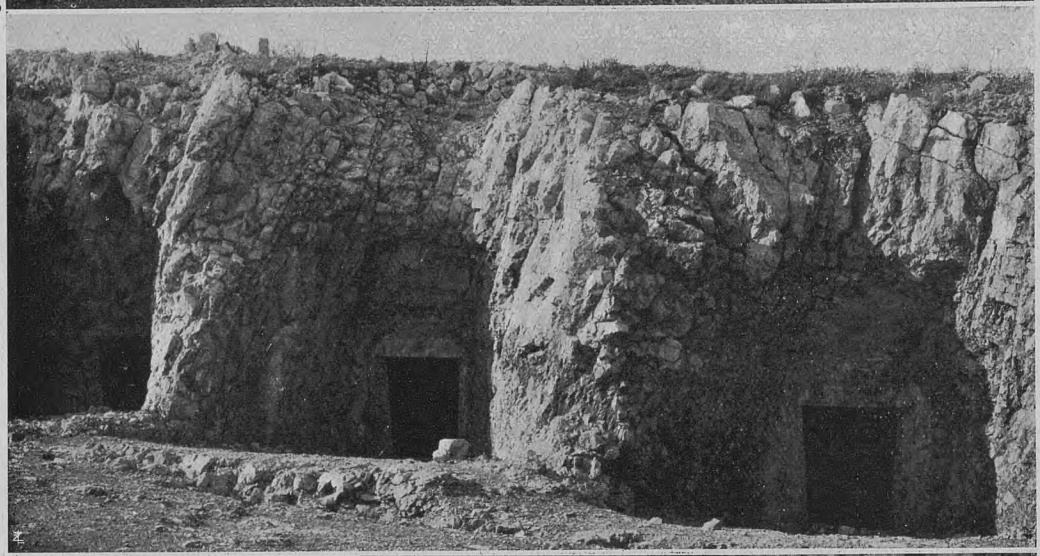


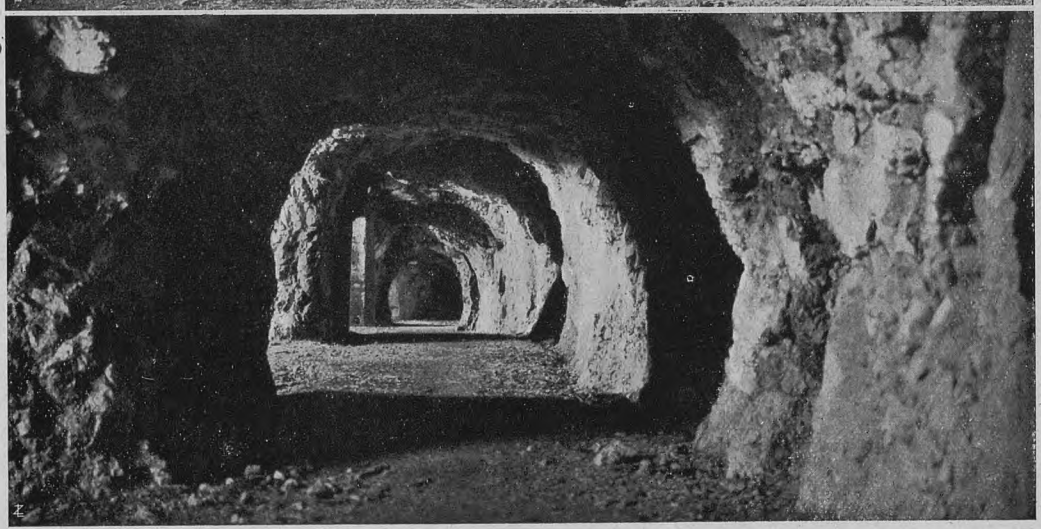
473 - GROTTA DI TEMNIZZA, DETTA «DELLE MUNIZIONI» CON FORTI DIFESE ALLE DUE ESTREMITÀ, TRASFORMAZIONE DI UN'APERTURA SUPERIORE E TUTTI I SERVIZI INTERNI DI ALLOGGIO.



1074 - IL ROMBON DALLE CAVERNE DELLO SVINIAK (GRUGNO).







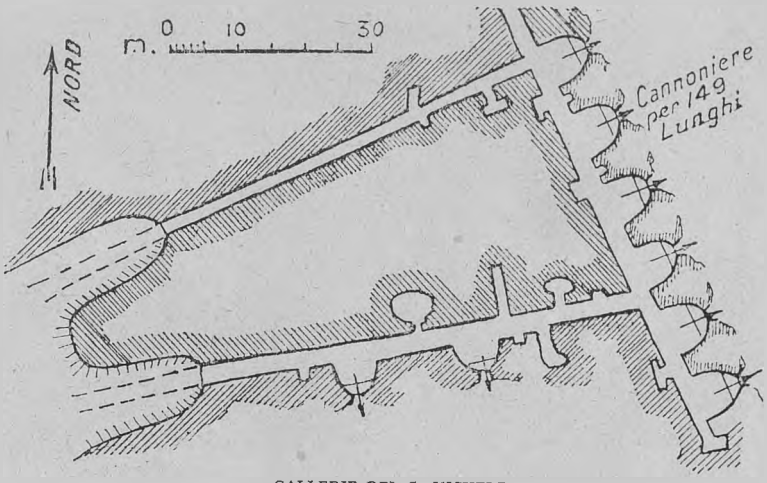
LE GRANDIOSE GALLERIE ARTIFICIALI SCAVATE DALLA III ARMATA NEL SAN MICHELE.

cia, destinati ad alloggiare i grossi cannoni od a servire da ricovero per uomini, munizioni, materiali. Ampie cannoniere, che richiesero all'esterno enorme lavoro di scavo, dànno aria e luce a tutto l'interno, ai rami secondari, agli antri ed agli asili sicuri ricavati in posizioni opportune.

Con una scaletta verticale a scalini di ferro, si esce dall'ultima cannoniera all'aperto e si raggiunge per sentiero sassoso la soprastante Cima Tre del S. Michele, da dove l'occhio abbraccia tutto il teatro di guerra del Carso, dal Faiti all'Hermada. Sulla vetta, presso al cippo di Cima Tre, in un masso fu spianata una lapide che, con profondo e simpatico senso cavalleresco, ricorda come in quel punto Italiani ed Ungheresi combatterono fieramente e caddero da eroi:

SU QUESTA CIMA
ITALIANI ED UNGHERESI
COMBATTENDO DA PRODI
SI AFFRATELLARONO NELLA MORTE
LUGLIO MCMXV - AGOSTO MCMXVI

Altre caverne artificiali, se pur di mole inferiore, di uguale ardimento, vennero costruite e predisposte prima della guerra dagli Austriaci al Grugno (Sviniak) (n. 1549), e dagli *Occhialoni,* ben noti a chi ha combattuto in Alto Isonzo, dominavano tutta la conca di Plezzo, in mezzo ad una poderosa e complessa sistemazione difensiva del piano occidentale del Grugno (Sviniak), pilastro maestoso, ardito ed acuminato, piantato come enorme paracarro al bivio dove la strada che fiancheggia l'Isonzo si biforca per risalire a sinistra verso il Predil, a destra nella Valle di Trenta. La sistemazione era completa già nell'aprile del 1915, come appare da scritte nel cemento, ancora conservate nelle trincee in roccia sottostanti alle caverne. L'ingresso alla caverna era volto verso Val Trenta, nascosto nel bosco. Vi si arriva per ripida, stretta mulattiera. I cannoni da 120 che armavano le caverne, devono essere stati issati da un ripidissimo canalone a mezzo di argani, dei quali esiste ancora qualche traccia. Per prudenza o per comodità, la caverna aveva anche un altro accesso dal lato nord, a mezzo di scale a corda.



GALLERIE DEL S. MICHELE.

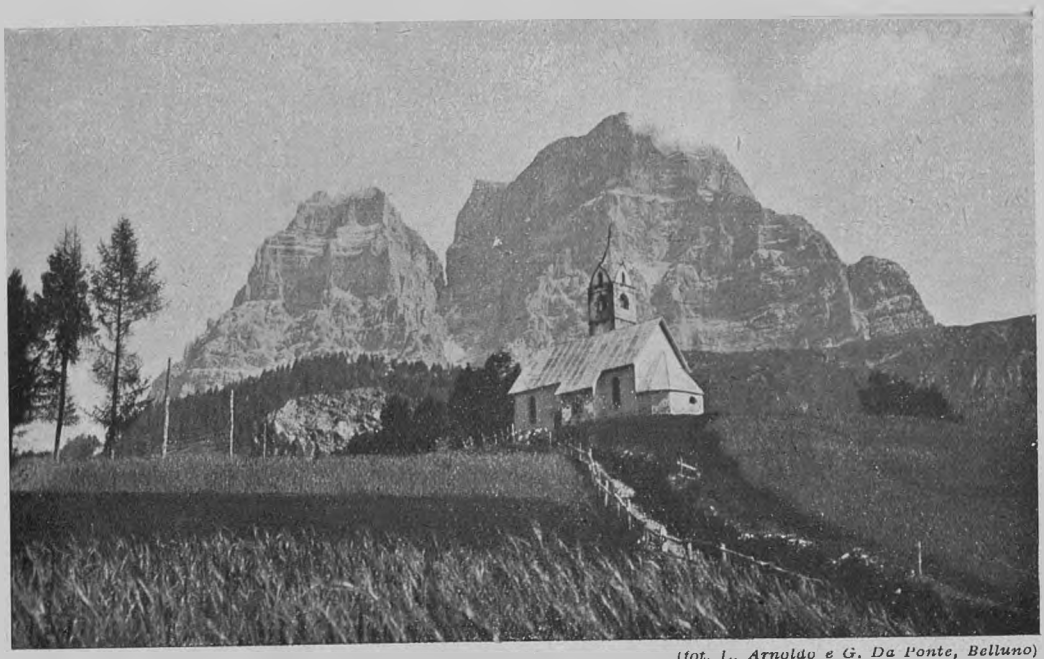
Un'altra a due cannoniere disposte su un asse verticale, anzichè orizzontale, comunicanti con una scala fra di loro, ricavata dalle rocce sovrastanti alla batteria alta del Predil (n. 1334), batteva le provenienze da Sella Nevea, in sostituzione dei forti corazzati sottostanti che, come era prevedibile, furono facile e sollecita preda dei nostri 305. Per quanto scoperta e fatta segno a violento fuoco, come lo dimostrano la distruzione del bosco e le rovine ancora esistenti attorno alle cannoniere, pure non sembra che i vari ambienti interni dei due piani abbiano sofferto danni.

***

Se i piccoli e numerosi antri scavati febbrilmente per ricoverare e proteggere pochi uomini, se le trincee e i camminamenti incisi nella roccia viva a colpi di piccone o con deboli mine, di notte, potranno, per il lavoro del tempo e dell'uomo guastarsi, franare, riempirsi, sparire, annullando le tracce naturali del dolore e della gloria che ivi imperarono, questi altri colossi della fortificazione odierna rimarranno in eterno come quelli forgiati dalla natura, eloquenti testimoni dell'immane e sublime tragedia che si è svolta attorno ad essi.

Colonnello ITALO GARIBOLDI.

Fotografie e schizzi dell'A. e della squadra fotografica dipendente. Piani e profili dell'A., con la cooperazione di soci dell'« Alpina delle Giulie » di Trieste (Commissione Grotte) e da pubblicazioni austriache.



(fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno)
ZOLDO ALTO - CHIESETTA DI COI (m. 1493) CON IL MONTE PELMO (m. 3168).

LA «VAL DI ZOLDO»

Il tratto delle Alpi Bellunesi compreso fra il medio corso della Piave ed il Cordevole, è solcato da una profonda incisione sul cui fondo scorre il torrente Maè, che poco a valle di Longarone affluisce nella Piave.

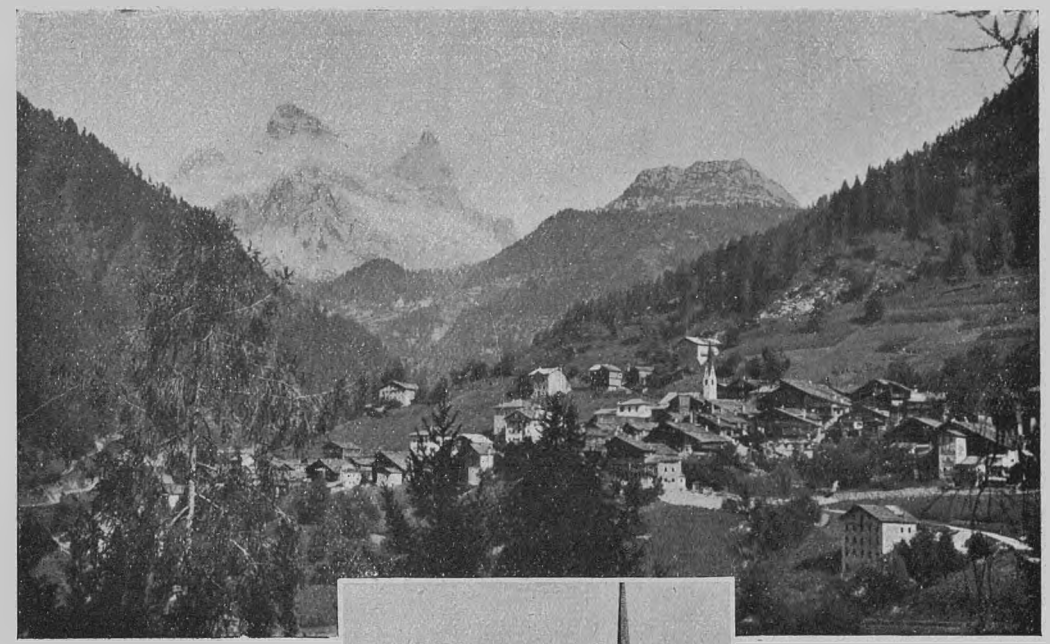
Il bacino del Maè si identifica con la «*Val di Zoldo*» o «*Valle Zoldana*» o, più brevemente «*il Zoldano*».

La Val di Zoldo è, fra le valli alpine, una delle più pittoresche; fresca di boschi e di acque limpide ed abbondanti, contornata ma non oppressa da massicci dolomitici che imponenti si elevano nella maestosa bellezza delle loro più variate architetture, essa presenta una successione di riposanti vedute, chiuse dai più meravigliosi sfondi alpini che si possano immaginare.



LA REGIONE DELLO ZOLDANO.

Le forme fantastiche del Monte Civetta (metri 3218) che sulla destra dell'Alta Val di Zoldo allunga verso settentrione le sue impervie pareti rocciose fino a rifletterle nelle limpide e tranquille acque del laghetto di Coldai (metri 2146), hanno per contrapposto sulla sinistra della Valle, la severa maestà del Monte Pelmo (metri





In alto: FORNO DI ZOLDO - FORNESIGHE CON IL MONTE PELMO (m. 3168).

In basso: LA PIEVE FORNO DI ZOLDO.
La Pieve dedicata a S. Floriano. Possiede un bellissimo lavoro del Brustolon: l'altare delle anime. All'esterno, sopra la porta, si notano un leone di S. Marco e tracce di antichi affreschi; fra questi uno dei soliti enormi di S. Cristoforo.
La chiesa venne costruita nel 1494; il campanile a guglia altissima e sottile che gli sta vicino è recente, essendo stato costruito sulle rovine di altro incendiatosi nel 1834.
(fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno e fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia)

3168) che isolato si eleva a dominare da sovrano le valli del Maè, del Boite e del Fiorentina.

Verso mezzodì il Civetta si prolunga con un ininterrotto baluardo di rocce, che assume le più fantastiche forme, fino al Monte Moiazza (m. 2868); più a sud la cortina rocciosa si abbassa al Passo Duran (m. 1605) per risollevarsi nelle Cime di S. Sebastiano (m. 2488) di M. Tamer (m. 2346) e di Monte Castello (m. 2499).

A mezzogiorno il gruppo del Monte Pramper (m. 2408) e quello delle Cime di Mezzodì (m. 2360) chiudono quasi la valle e mandano verso oriente le loro scoscese pendici fin contro gli speroni di Cime Bosco Negro (m. 2416) e di M. Rocchetta (m. 2436), lasciando appena libero allo sfogo del torrente Maè un ristretto passaggio.

Ad oriente le pareti rocciose di M. Rocchetta si prolungano verso nord col Monte Sfornioi (m. 2409), M. Sassolungo (metri 2413), Croda Cuz (m. 2201) e M. Dubiea (m. 1660) che sovrasta Cibiana in Val Boite e Perarolo in Val di Piave.

Fra M. Sfornioi ed il fondo di Val Maè si elevano le curiose rocce di Spiz S. Pietro (m. 2084) e di M. Castellin (metri 1577) e fra quest'ultimo gruppo e il Pelmo, limitano ad oriente la valle, una serie di alture più o meno elevate e tondeggianti ricoperte da pascoli e da folti boschi.

Taluno dei massicci dolomitici sopra indicati si ammanta alla base coi caratteristici ghiaioni e sfasciumi rocciosi, che si allungano in basso fino a lambire i prati ed i boschi.

Una serie di brevi contrafforti, di speroni e talvolta di dossi isolati, ora tondeggianti ora irti di rocce, si staccano dai massicci dolomitici predetti e si inoltrano verso il



(fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno)

ZOLDO ALTO - GOIMA.

mezzo della valle facendo assumere ad essa una successione di aspetti oltremodo variata e interessante.

Verso il suo sbocco nella Piave, la valle del Maè è assai ristretta ed in molti punti assume l'aspetto di una forra profonda molto angusta, sul cui fondo balza impetuoso fra i massi il torrente. Alla forra ora detta sovrastano lateralmente dei tratti di terreno pianeggiante situati alla medesima quota di livello ed ugualmente coltivati a prato che, veduti di scorcio in lontananza, danno l'impressione di un unico piano continuo occupante, senza intervallo visibile, ambedue le sponde del torrente.

Alla metà circa del suo sviluppo, la valle si allarga ed a Forno di Zoldo la visuale può già abbracciare un panorama abbastanza vasto che sempre più si apre a mano a mano che si risale verso la testata della valle.

La parte più alta di questa si presenta come un ampio anfiteatro formato da un succedersi di piani prativi in taluni punti acquitrinosi, di boschi folti, di ruscelli spumeggianti, aventi per sfondo i massicci del Pelmo e del Civetta che dominano nettamente gli altri monti circostanti e, quasi maestose sentinelle, sembrano vigilare affinchè nulla turbi la pace ed il silenzio del mirabile paesaggio.

La varietà di questo, data dall'alternarsi di piani prativi a dossi boscosi ed a rocce che in mille forme fantastiche si elevano, offrendo arrampicate emozionanti a distanze relativamente brevi dai luoghi abitati e talune raggiungibili alla base mediante strade rotabili o comode mulattiere, l'acqua assai pura ed ovunque abbondante, il clima sanissimo (altitudine dei centri abitati da m. 850 a m. 1300 circa), valgono a riunire nella Val di Zoldo quanto di meglio si possa desiderare per un soggiorno estivo in alta montagna.

Gli abitati, taluno nascosto in fondo valle ma generalmente adagiati a mezza costa fra prati e boschi, offrono gli aspetti caratteristici dei villaggi del Cadore. I fabbricati sono quasi sempre staccati l'uno dall'altro, coperti con *scandole*, provvisti di grandi ballatoi in legname anneriti dal tempo; le chiese contengono pregevoli dipinti e sculture in legno, dovute alla mano sapiente di artisti zoldani come il Brustolon e Besarel che, anche fuori della valle nativa, seppero affermarsi nella simpatica e difficile arte dell'intaglio del legno; accompagnano le chiese campanili in generale molto alti, sottili, terminati a cuspide aguzza; le strade ed i sentieri sono separati dalle molto suddivise

proprietà private, mediante staccionate di legno.

***

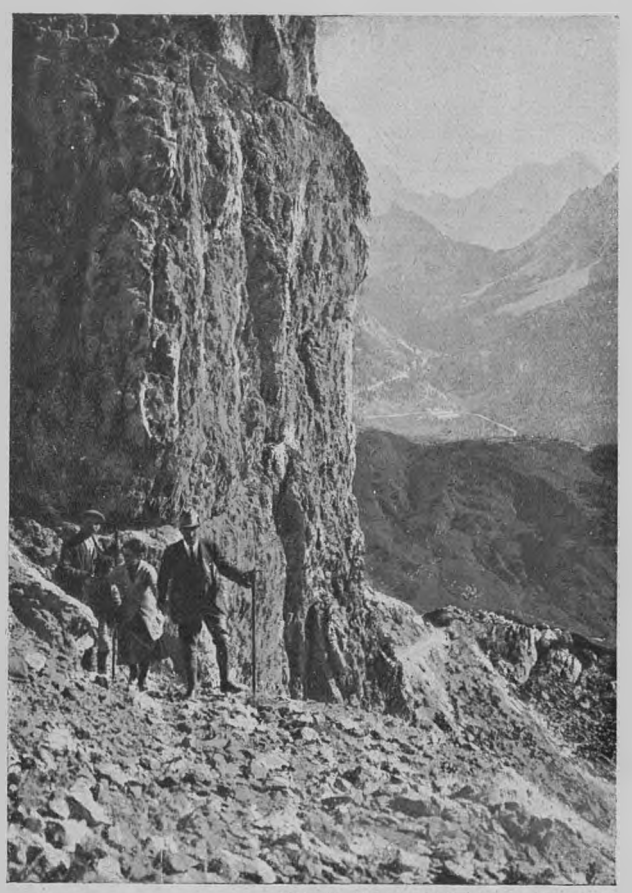
La Valle di Zoldo — posta com'è fra le valli della Piave, del Boite e del Cordevole, ricca di legname e provvista, come si dirà in seguito, di miniere che un tempo venivano coltivate per l'estrazione del ferro — ha fino dai tempi più remoti sentita la necessità di avere buone comunicazioni, specialmente con la strada che risale la valle della Piave. Una buona rotabile, costruita migliorando opportunamente le carrerecce e le antiche mulattiere esistenti, collegava fino dal 1878-80 i centri più importanti: Fusine e Forno di Zoldo (1) fra di loro e quest'ultimo con Longarone. (Longarone-Forno di Zoldo km. 18,8; Forno di Zoldo-Fusine km. 6,2).

Le comunicazioni con le valli attigue avvenivano per mezzo delle antiche ed ottime mulattiere che da Forno di Zoldo mettevano per Forcella Cibiana a Cibiana e Venas in Val Boite; da Dont per il Passo Duran a Lavalle ed Agordo in Val Cordevole; da Fusine per Mareson e Forcella Staulanza in Val Fiorentina a Pescul e Caprile in Val Cordevole; pure da Mareson per Forcella d'Alleghe ad Alleghe in Val Cordevole; da Forno di Zoldo per Forcella Moschesin a La Valle ed Agordo in Val Cordevole.

Nel 1914 venne prolungata la rotabile Longarone-Forno di Zoldo-Fusine fino alla forcella Staulanza e Pescul dove si collega con la rotabile Pescul-Selva-Caprile. (Fusine-Forcella Staulanza km. 8,2; F. Staulanza-Pescul km. 7; Pescul-Caprile km. 8,8).

Tale prolungamento veniva così a mettere in diretta comunicazione la Val di Zoldo con la Valle Fiorentina e con la Valle del Cordevole. (Longarone-Caprile km. 49).

La strada della Staulanza sale assai comoda fin sotto le pareti occidentali del Pelmo e da essa si può godere lo spettacolo sempre nuovo ed impressionante che presentano le pareti rocciose di quel magnifico massiccio dolomitico (1).

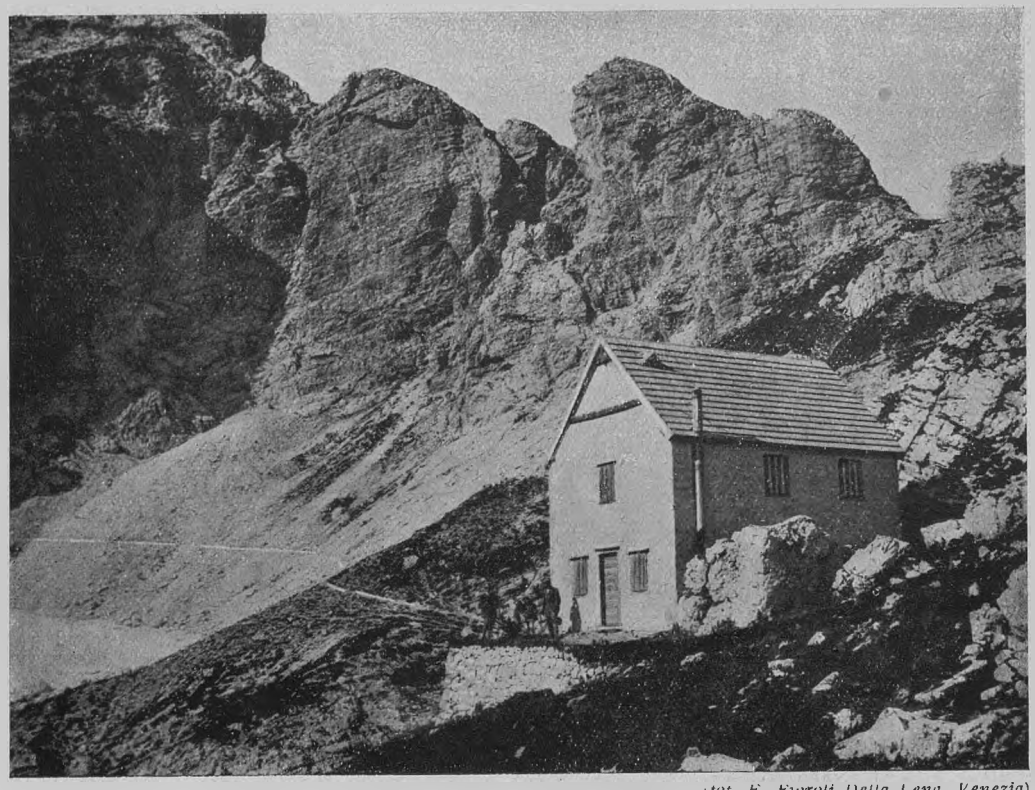


(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)
SALITA AL RIFUGIO COLDAI, NEL FONDO LA CASERA STAULANZA.

Durante la guerra furono iniziate la strada rotabile trasversale Forno di Zoldo-Forcella Cibiana in collegamento con la Forcella Cibiana-Venas in Val Boite (sviluppo km. 25 da Forno di Zoldo a Venas) e la rotabile Dont-Passo Duran-La Valle-Agordo in Val Cordevole (sviluppo km. 21 da Forno di Zoldo-Dont-La Valle ed Agordo). Queste due importanti vie di comunicazione che consentirebbero il diretto allacciamento della strada nazionale di Allemagna, in Valle del Boite, con la strada provinciale Agordina di Val Cordevole, attraverso la Val di Zoldo, non furono però ultimate. I lavori di non

(1) Per i dati riflettenti i luoghi abitati, gli itinerari ecc. vedansi le pagg. da 47 a 54 del II vol. della Guida delle *Tre Venezie* del T. C. I.

(1) Vedasi il foglio 6 (fascicolo III) dell'*Atlante Stradale d'Italia* del T. C. I.



(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)

RIFUGIO COLDAI (m. 2133).

grande entità necessari pel completamento di esse sono tuttora sospesi perchè gli enti interessati, per deficienza di mezzi e per ragioni burocratiche di competenza, non hanno ancora trovato modo di provvedere al finanziamento dei lavori in discorso.

Eppure queste due strade rivestono una importanza speciale quando si riflette che esse si possono considerare come facenti parte di un'arteria unica di grande comunicazione che parte da Venas in Val Boite e mette direttamente ad Agordo in Val Cordevole, dove trova il suo naturale prolungamento verso occidente nella rotabile Agordo-Gosaldo-Passo Cereda-Fiera di Primiero, pure costruita durante la guerra ed oggi in discreto stato di conservazione e manutenzione, alla quale fa seguito la grande rotabile Fiera di Primiero-Imer-Passo della Gabbera-Canal S. Bovo-Passo del Broccon-Castel Tesino costruita dal governo austriaco anteguerra e la camionabile Castel Tesino-Grigno in Valsugana, costruita dal genio militare italiano durante il primo periodo della guerra. (Agordo-Fiera Primiero km. 34; Fiera Primiero-Castel Tesino km. 48; Castel Tesino-Grigno km. 11,1).

Questo notevole nastro stradale continuo, dello sviluppo di km. 140 circa da Venas a Grigno, avente direzione generale quasi costante da NE. a SO., e che mette in comunicazione diretta la Val del Boite con la Val Sugana tagliando trasversalmente la Val di Zoldo, la Val Cordevole, la Valle del Cismon e la Val Vanoi, si svolge quasi parallelamente alla grande strada delle Dolomiti, che corre da 20 a 30 km. a monte di esso, ed attraversa regioni altrettanto pittoresche variate ed interessanti di quelle percorse dalla strada delle Dolomiti medesima.

Si scorge quindi come il completamento delle due strade Forcella Cibiana-Forno di Zoldo e Forno di Zoldo-Passo Duran-La Valle, rivesta carattere di grande interesse anche dal lato turistico. È da augurarsi che, resa finalmente esecutoria la classifica delle nuove strade rotabili costruite durante la guerra, gli enti interessati abbiano volontà e modo di provvedere al completamento ed alla manutenzione di esse per assicurare al

l'aese un patrimonio non trascurabile che, lasciato com'è in abbandono, va di giorno in giorno in serio deperimento.

E tale provvedimento si impone non solo dal punto di vista dell'interesse generale, ma anche in considerazione dei vantaggi particolari che le vallate interessate potranno risentire dall'uso delle nuove strade in parola sia pei bisogni locali e più ancora per gli utili che esse vallate realizzaranno quando le strade di che si tratta potranno essere percorse nella stagione estiva dalle numerose comitive di turisti amanti della montagna.

La Val di Zoldo, per mezzo della strada della Staulanza che, come si disse, mette capo a Pescul e Selva in Val Fiorentina, potrà comunicare direttamente anche con Cortina d'Ampezzo, quando sarà completata la strada Selva-Forcella Zonia-Val Costeana che raggiunge a Pocol, presso Cortina, la grande strada delle Dolomiti.



(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)
ALLEGHE E IL LAGO OMONIMO VEDUTI DA COLDAI.

Anche la rotabile Selva-Forcella Zonia-Pocol venne iniziata durante la guerra ma non fu portata a compimento (1).

***

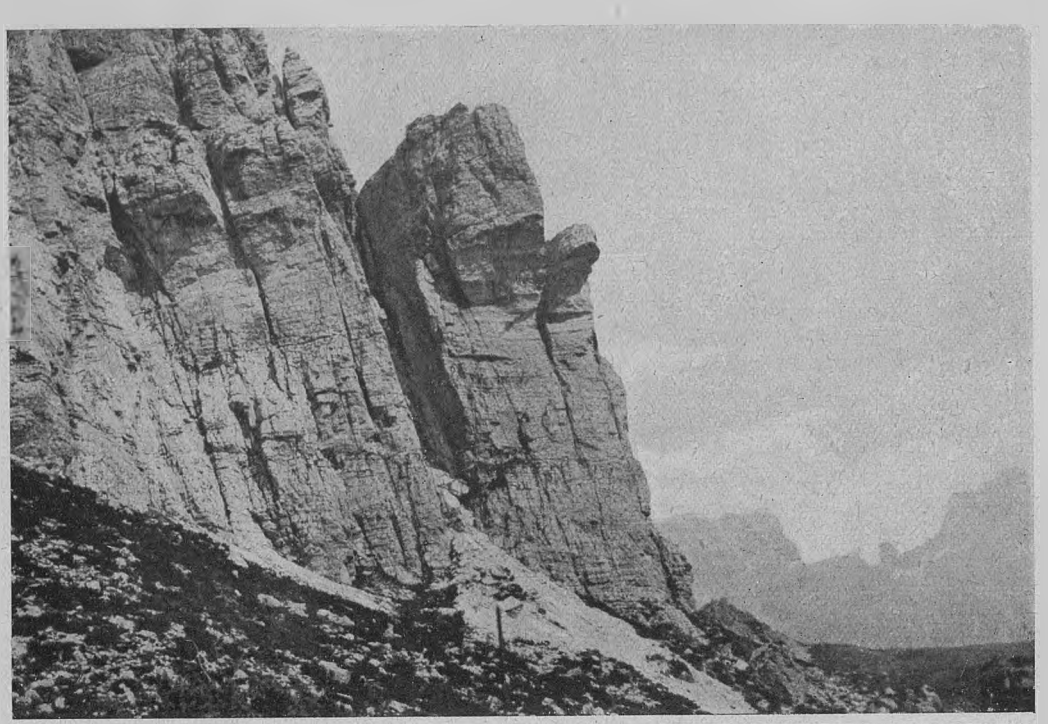
La Val di Zoldo è abitata da popolazione di tipo veneto-ladino la cui caratteristica parlata a denti stretti ed a lunghe cadenze tutte particolari, si distingue assai nettamente dai vicini dialetti bellunese, agordino e cadorino.

Il territorio dello Zoldano si suddivide nei due Comuni di Forno di Zoldo e Zoldo Alto (Capoluogo Fusine) facenti parte del Circondario di Longarone e nel Comune di Zoppè che amministrativamente appartiene al Cado-



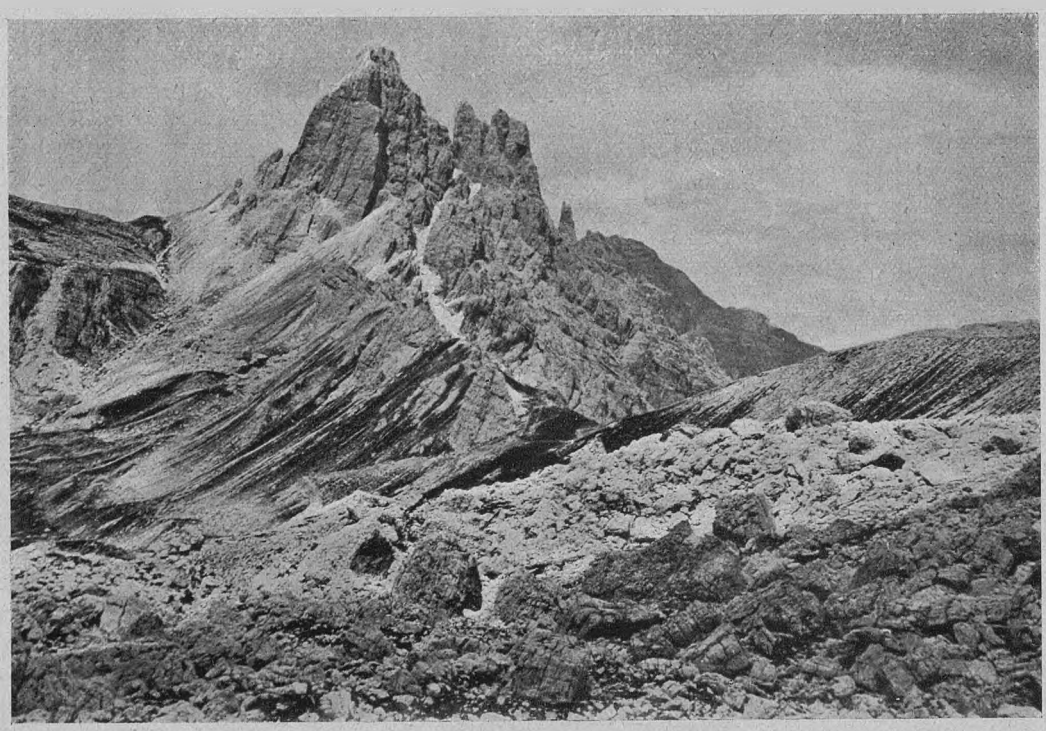
(fot. F. Fioroli Della Lena, Venezia)
LAGO DI COLDAI m. 2146).

(1) Vedasi l'articolo: *Una strada di guerra che meriterebbe d'essere conservata* - Rivista *Le Vie d'Italia*, settembre 1923, pag. 1019.



(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)

TORRIONI DI M. PELMO DAL SENTIERO PEL RIFUGIO VENEZIA.



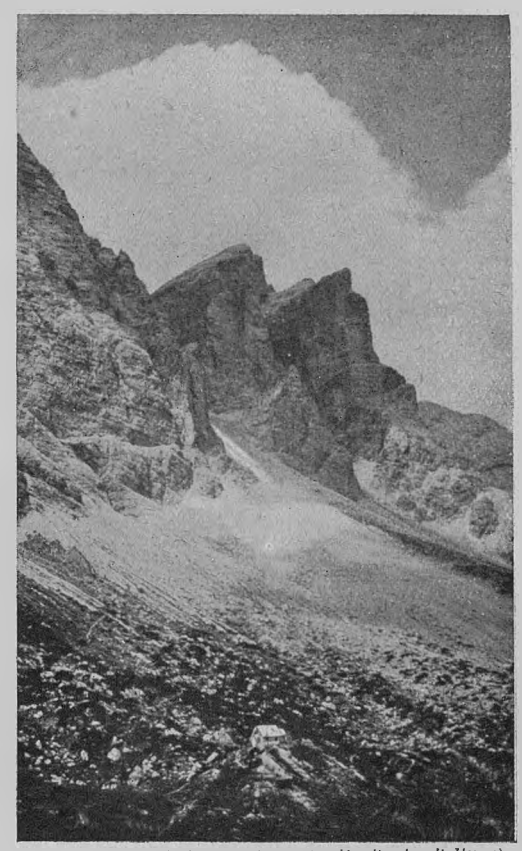
(fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia)

CRODA DA LAGO (m. 2705).

re, benchè sia situato completamente nel bacino del Maè.

Il Zoldano seguì in massima le sorti del Bellunese e del Cadore e nel 1509 al tempo della lega di Cambrai, gli zoldani diedero valido aiuto alle schiere della Repubblica Veneta che, comandate da Bartolomeo di Alviano, dovevano contrastare ai Tedeschi la occupazione del Cadore. Giunto a Longarone, l'Alviano deviò per la Val di Zoldo e Cibiana e, guidato dai Zoldani, a marce forzate il 2 marzo di detto anno piombò a Rusecco a tergo degli imperiali scesi da Cortina per impadronirsi del Castello di Pieve di Cadore ed inflisse loro una terribile sconfitta.

Gli Zoldani stessi, che nel 1848 avevano date prove di valore respingendo gli austriaci ai Tovi, fra Longarone e Soffranco, concorrendo così validamente alla strenua difesa del Cadore diretta da P. F. Calvi, durante l'ultima guerra emularono le virtù dei padri e diedero alla Patria il loro sangue migliore. La Val di Zoldo, divenne durante la guerra e subito dopo l'occupazione di Cortina, zona attigua a quella delle operazioni e subì durante l'anno di invasione le stesse vicende alle quali furono soggette le altre terre invase.



(Fot. L. Arnoldo e G. Da Ponte, Belluno)
RIFUGIO VENEZIA (m. 1947) VERSO FORCELLA FORADA (m. 1975).

***

La Val Zoldana era un tempo conosciuta per l'industria della lavorazione del ferro che vi fioriva; il ferro veniva ricavato da minerali (ferro oligisto e pirite) estratti da miniere poste nella valle e che si coltivavano con discreto risultato.

Tracce di tali miniere esistono tuttora a Spiz Zuel (m. 2036), situato a NO. di Forno di Zoldo fra il Maè ed il M. Civetta, dove si notano dei profondi pozzi che forse servivano alla ventilazione delle gallerie; di queste una, che partiva da Sottorogno, è ancora visibile e un'altra pare esistesse con imbocco presso Fusine; di quest'ultima se ne è perduta ogni traccia.

I nomi stessi di Forno e Fusine, che hanno assunto i due centri abitati più importanti dello Zoldano, restano a provare come essi sieno sorti insieme all'industria che in seguito alla scoperta delle miniere di ferro veniva prendendo sviluppo nella valle.

Fino a pochi anni addietro era ancora dato di vedere in azione qualcuna delle primitive officine nelle quali veniva eseguita la lavorazione del ferro per ricavare a mano bullette e chiodi (*brôcie* e *ciôdi*). Il ferro impiegato per tali lavorazioni, da lungo tempo, non proveniva però più dal minerale estratto dalle miniere della valle, ma per i bisogni della sopravvissuta piccola industria, veniva utilizzata vecchia ferramenta acquistata a poco prezzo nelle valli vicine, dagli stessi incaricati di smerciare i chiodi e le bullette fabbricati in Val di Zoldo.

La predetta lavorazione si eseguiva senza uso di macchine od utensili speciali di alcun genere ed un solo operaio accudiva successivamente a tutte le operazioni occorrenti per ricavare dalla verga di ferro dolce (opportunamente fucinata e preparata sull'incudine a colpi di martello, o sotto il maglio ad acqua) il chiodo o la bulletta, usando sem-



(*fot. E. Fioroli Della Lena, Venezia*)

GRUPPO DELLA ROCCHETTA. LA FRECCIA INDICA IL SASSO O BECCO DI MEZZODÌ.

plicemente il martello, la tenaglia e l'incudine. La sveltezza e l'abilità nell'eseguire tali operazioni da parte dei vecchi ed esperti fabbri locali, erano notevoli ed assai interessante riusciva il vedere la facilità con la quale da una spranga di ferro dolce veniva reciso un pezzetto, immediatamente trasformato con pochi colpi di martello bene assestati, in chiodo od in bulletta.

L'industria ora detta fioriva ancora pochi lustri addietro ed i prodotti servivano al consumo locale ed ai bisogni della regione.

I caratteristici carrettini zoldani carichi di sacchetti di tela contenenti chiodi e bullette, che giravano senza posa di paese in paese per smerciare il prodotto della Valle e per acquistare ferramenta vecchia, che poi veniva trasportata in Zoldo e trasformata in *brôcie* e *ciôdi*, sono tuttora ricordati in quelle vallate.

Migliorate le comunicazioni, i chiodi e le bullette fabbricate a macchina e provenienti dai grandi centri industriali, penetrarono in ogni più remota borgata e la fabbricazione a mano di essi in Val di Zoldo restò dapprima paralizzata e poi scomparve del tutto.

Tracce di antiche officine e magli per la lavorazione del ferro rimangono ancora sparse lungo il corso del Maè.

Di minerali di piombo e di argento ed antracite si trovarono anche tracce nella Valle di Zoldo e pare che per essere lavorati nella valle stessa venissero portati dal di fuori anche altri minerali. Sono ben noti i grandi cumuli di minerale esistenti a Forcella Staulanza, pare colà trasportati anticamente dalla Valle Fiorentina per essere condotti a Fusine per la lavorazione.

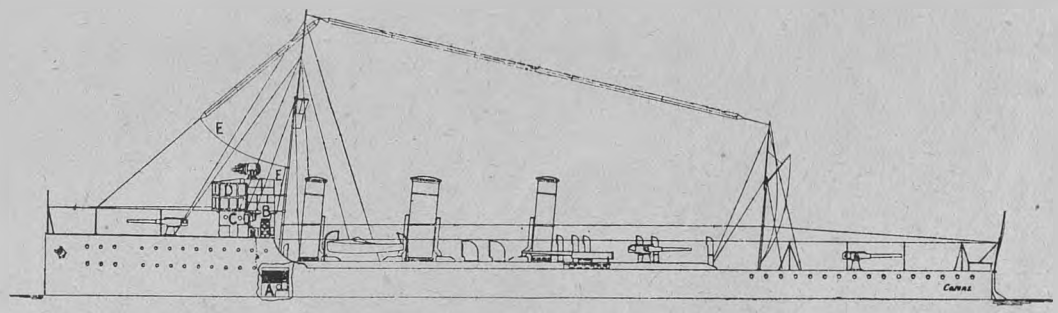
Attualmente la Val di Zoldo, come altre della regione, trae le proprie risorse dai boschi, dai pascoli, dalla emigrazione temporanea e da qualche piccola industria. Nella serena tranquillità dei suoi panorami, essa attende di essere meglio conosciuta ed apprezzata e, sicura che le variate bellezze che in sè racchiude sono tali da meritare la comprensione e l'ammirazione di chi veramente apprezza ed ama la montagna, ritroverà certamente in se stessa la volontà ed i mezzi per mettere in valore i doni di salubrità e di bellezza di cui natura l'ha sì largamente dotata.

Generale A. DAL FABBRO.

5000 LIRE DI PREMIO

per un lavoro sull'organizzazione turistica della Sardegna.

Chiedere bando del Concorso — che scade il 28 febbraio 1925 — alla Direz. Gen. dell'ENIT, via Marghera, 6 - Roma.



SISTEMAZIONE SUL CACCIATORPEDINIERE «COSENZ» DEGLI APPARECCHI RADIOTRASMITTENTI:
A) LOCALE ENERGIA ELETTRICA - B) STAZIONE TRASMITTENTE - C) SALA CON GLI APPARECCHI DI COMANDO - D) PLANCIA DA DOVE SI ESEGUISCONO I COMANDI - E) AEREO TRASMITTENTE.

LE GRANDI SCOPERTE ITALIANE

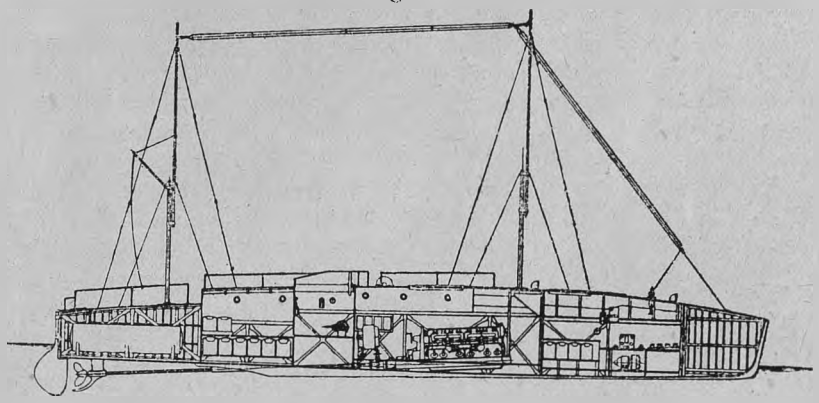
UN M. A. S. MANOVRATO COL RADIOCOMANDO

Dalla motocicletta aerea alla radiotelemeccanica.

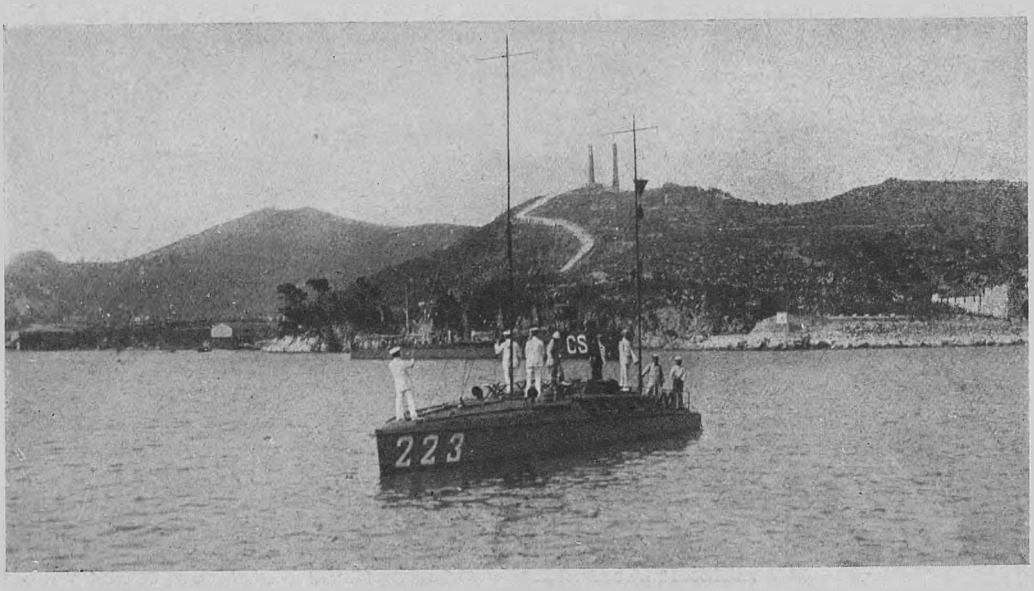
Dodici anni or sono — cioè quando era ancora giovinetto — il signor Ermanno Fiamma, studiando con passione l'aviazione e i molteplici problemi che vi si connettono, aveva ideato e costruito un aeroplano di proporzioni ridotte, al quale volle applicare un motore da motocicletta. L'apparecchio, dotato di una forza così limitata, non poteva essere montato dal pilota: poteva essere posto in movimento e partire, poi... Poi, potrei guidarlo io da terra, pensò il giovinetto, che da quel giorno si dedicò allo studio della telemeccanica, cioè della trasmissione di un'azione a distanza e in particolare della radiotelemeccanica, cioè della trasmissione di azioni senza mezzi o collegamenti materiali e stabili. Il metodo di ricerca, la fede in se stesso e la genialità della mente riuscirono alla fine a trionfare sopra ogni ostacolo e il signor Fiamma poteva finalmente, con un apparecchio di sua invenzione, trasmettere comandi a distanza.

Porre in funzione apparecchi mediante le onde elettriche non sarebbe oggi una novità: esperimenti simili sono avvenuti in passato in Germania, in Francia, in America e anche in Italia. Finora però, i vari sistemi posti alla prova erano dipendenti dalle condizioni atmosferiche e dovevano subire l'intrusione, casuale o voluta, di trasmissioni estranee: potevano essere esperimentati — e in un modo ancora incerto e rudimentale, che non ha progredito — tempo permettendo, diremo così, e alla condizione che non fossero disturbati da altre stazioni. L'alto valore dell'invenzione italiana consiste invece proprio nella assoluta indipendenza del funzionamento dell'apparecchio dalle condizioni atmosferiche — scariche elettriche, ecc. — o da altre appositamente create in contrasto alla trasmissione delle onde.

Ma il sistema Fiamma ha altre pregevoli caratteristiche, fra le quali accenniamo alle più importanti. Il complesso ricevente entra in funzione all'arrivo delle speciali onde elettromagnetiche emesse dalla stazione di



IL M. A. S. 223 CON LE SUE INSTALLAZIONI RADIOTELEMECCANICHE.



IL M. A. S. 223 RADIOCOMANDATO DAL « COSENZ » ESCE DALLA DIGA MILITARE PER LE PROVE UFFICIALI (ESPERIENZE DELLO SCORSO LUGLIO NEL GOLFO DELLA SPEZIA).

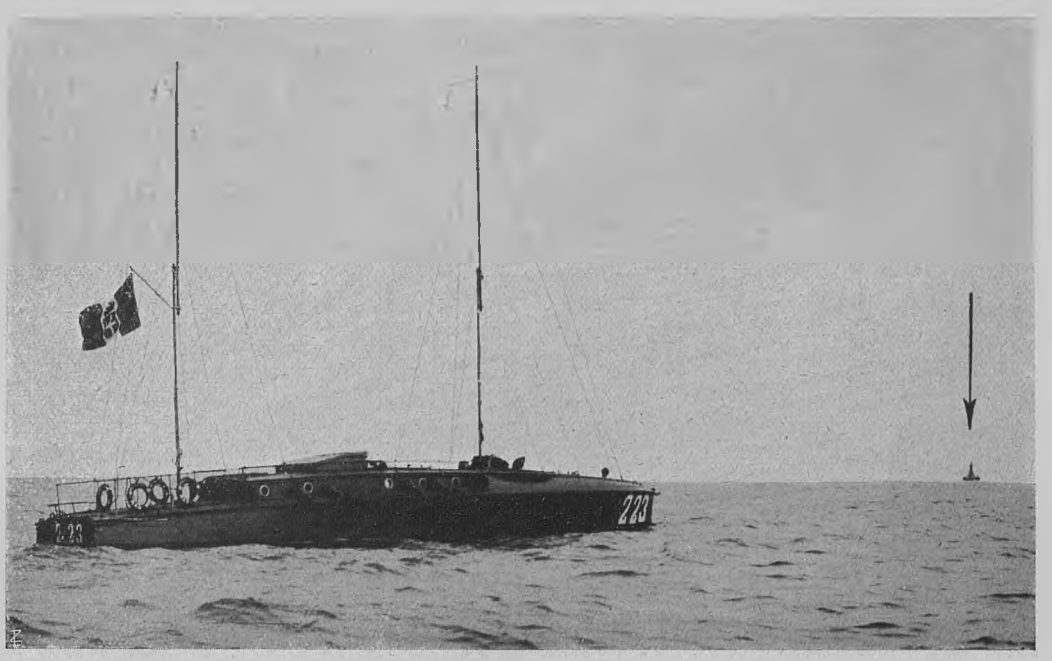
comando — *e solo allora*. I comandi sono completamente indipendenti fra di loro e si possono fare agire in qualunque ordine: ogni pericolo di falsa manovra è escluso dalla selettività estrema del dispositivo. È possibile ottenere due o più comandi simultanei, chiudendo contemporaneamente, alla stazione trasmettente, due o più interruttori. L'applicazione del dispositivo è possibile a qualunque tipo di stazione R. T. Il funzionamento del sistema è sicuro e costante e non vi sono organi che richiedano un particolare e delicato trattamento: la trasmissione e la ricezione non possono essere ostacolate da trepidazioni o da urti, sia pure di una certa violenza.

Il sistema radiotelemeccanico Fiamma consiste in due complessi di apparecchi che costituiscono, l'uno la stazione di comando o apparecchio trasmettente, l'altro l'apparecchio ricevente. Tutti e due hanno le caratteristiche delle comuni stazioni radiotelegrafiche: sono muniti anch'essi di due antenne coll'aereo e mediante una cuffia collegata al ricevitore si possono intercettare le trasmissioni di altre stazioni.

La stazione di comando e l'apparecchio ricevente.

La stazione di comando — che può essere collocata a terra come su un galleggiante o, con opportune modifiche, su un navigante dell'aria — si compone di alcune batterie di accumulatori collegate con l'apparecchio trasmettente propriamente detto: questo è celato da un quadro o pannello sul quale sono allineati sette interruttori corrispondenti alle sette trasmissioni d'onda o comandi che si vogliono trasmettere, cioè: macchina avanti, macchina indietro, fermo; timone a sinistra, timone a dritta, timone al centro; segnalazioni colla sirena. Questa stazione attualmente è installata in un casotto sul torrione del Varignano, nel golfo di Spezia: sul vicino parapetto, al cospetto del mare, sul quale si svolgono tuttora le esperienze, è stata posta una tastiera, collegata coll'apparecchio e i cui tasti sostituiscono i sette interruttori accennati. Durante un ciclo di prove compiuto nello scorso luglio la stazione di comando era stata collocata, invece, sul cacciatorpediniere *Cosenz*.

Il complesso dell'apparecchio ricevente fu installato a bordo del *mas* 223 — il « *mas* fantasma » come lo chiamano i marinai che lo vedono spesso navigare senza alcuna guida apparente —. Il *mas* era stato posto a disposizione dell'inventore dalla R. Marina a patto che, entro un certo limite di tempo, fosse trasformato in *mas* radiocomandato. Ciò che il signor Fiamma ha fatto appunto, realizzando in pratica la sua invenzione.



IL M. A. S. 223 RADIOCOMANDATO DAL CACCIATORPEDINIERE «COSENZ», CHE SI VEDE IN LONTANANZA A DESTRA. (ESPERIENZE DELLO SCORSO LUGLIO NEL GOLFO DELLA SPEZIA).

Nel locale di proravia del *mas* sono stati collocati l'apparecchio ricevente propriamente detto e i sette selettori che selezionano le onde trasmesse dalla stazione di comando. Ai due lati del locale è sistemata una batteria di accumulatori, 40 volt, 400 ampère-ora, che alimenta i motori dei servo-motori. Questi ultimi — che sono due — sostituiscono proprio la mano dell'uomo che impone la direzione al timone e la marcia ai motori di propulsione. I servo-motori sono sistemati nella timoniera e immediatamente a poppavia di questa trovasi la batteria di accumulatori, 40 volt, 800 ampère-ora, che somministra la corrente elettrica ai motori di propulsione. Il *mas* è fornito dei soliti motori a scoppio e relativi serbatoi di benzina, ma si è voluto che fosse azionato da motori elettrici affinchè questi, data la loro natura, creassero una condizione piuttosto sfavorevole alla ricezione delle onde.

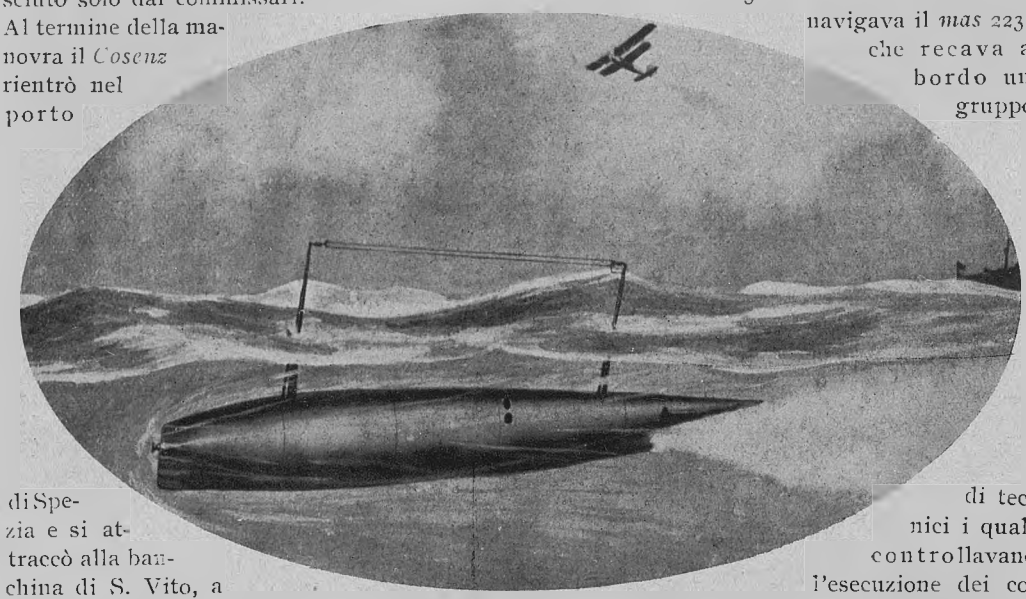
Le prime prove.

Data tale sistemazione degli apparecchi, la trasmissione telemeccanica dei comandi avviene così: alla stazione trasmettente si abbassa l'interruttore del pannello, corrispondente al comando che si vuole impartire: l'onda è raccolta dall'aereo del *mas* e trasmessa al sottostante apparecchio ricevente, a prua, che la raccoglie e la trasmette a sua volta ai selettori dai quali passa a uno dei due servo-motori che eseguiscono il comando mediante i rispettivi quadri di manovra. Questi permettono al servo-motore del timone e a quello dei motori di marcia l'esecuzione dei tre rispettivi movimenti che abbiamo già indicati. Nelle prove compiute non vi è mai stato errore di manovra, cioè dato un comando non è successo che ne venisse eseguito un altro: la perfetta sintonizzazione d'onda ottenuta in modo così definitivo, sicuro, indistruttibile e totalmente sottratta all'influenza di elementi o fenomeni estranei, rende la trasmissione dei comandi certa e immancabile come se esistessero dei fili di collegamento.

Le prime esperienze decisive compiute dal signor Fiamma sono state quelle del luglio scorso, quando si trattava di collaudare il *mas* 223 radiocomandato. Allora la stazione trasmettente fu installata su un galleggiante, il *Cosenz*, come abbiamo detto e le trasmissioni avvennero a 18-20 chilometri di distanza al largo del golfo di Spezia. La

commissione ministeriale — composta dello ammiraglio Belleni e dei comandanti Bernardi, Pession, Calleri di Sala, Montefinale e Pizzuto — eseguì le prove, disponendosi parte sul *mas* 223 e parte sul *Cosenz*. Furono eseguiti 60 comandi, il cui ordine era conosciuto solo dai commissari.

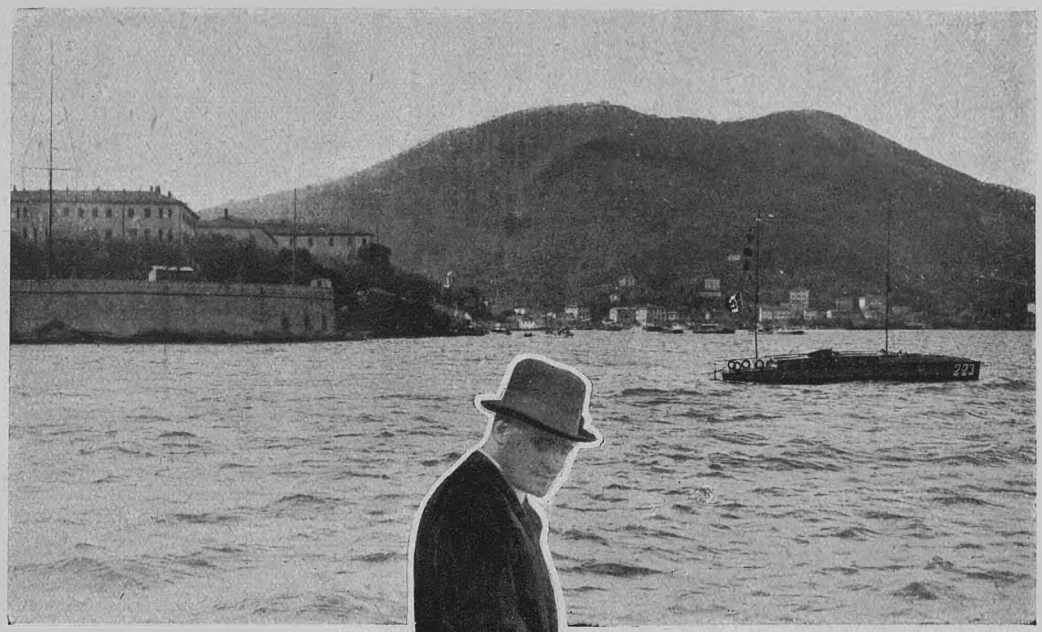
Al termine della manovra il *Cosenz* rientrò nel porto di Spezia e si attraccò alla banchina di S. Vito, a pochi metri di distanza dalla omonima potente stazione radiotelegrafica: il *mas* pure si arrestava nel piccolo specchio d'acqua di S. Vito. In tali condizioni il *mas* fu sottoposto al radio-comando: cioè dall'apparecchio trasmettente del *Cosenz* furono emesse le onde dirette al *mas*, mentre contemporaneamente la radio di S. Vito entrava in funzione con un apparecchio a scintilla tipo Telefunken, della potenza di 5 k-W antenna — potenza quasi quadrupla di quella della stazione radiotelemeccanica trasmettente — eccitando l'aereo grande della stazione con la stessa lunghezza d'onda usata nella trasmissione dei comandi. Malgrado tale intensa interferenza il *mas* compì le evoluzioni comandate; poi, alla fine, sempre col radiocomando, fu fatto attraccare alla banchina di fianco al *Cosenz* e a qualche decina di metri dalla stazione disturbatrice. Dopo tali prove la commissione decideva di collaudare il *mas*.



IL SILURO RADIOCOMANDATO, IDEATO DAL SIGNOR FIAMMA.

Il "mas" comandato da terra.

Le esperienze più recenti del novembre scorso, eseguite pure nelle acque del golfo di Spezia, hanno confermato nel modo più brillante e convincente il mirabile prodigio del sistema Fiamma. Il grosso degli spettatori si era adunato sul torrione del Varignano, intorno alla tastiera dell'apparecchio trasmettente, mentre sulle acque sottostanti a 2-3 chilometri di distanza navigava il *mas* 223, che recava a bordo un gruppo di tecnici i quali controllavano l'esecuzione dei comandi trasmessi. Nella stessa occasione venne anche fatta urlare la sirena — un klakson da automobile al quale era stato applicato un motorino. Poi, invitati e persone di bordo sbarcarono dal *mas* che rimase abbandonato a se stesso. Pure in questa seconda fase, svoltasi in condizioni di assoluta chiarezza e di insuperabile evidenza, la piccola nave si pose in moto, prese rotta, la mutò, si arrestò, diede segnali d'allarme, docile e pronta ai radiocomandi che le venivano trasmessi dal Varignano da quanti vollero provare l'emozione, premendo semplicemente un tasto, di comandare da terra una nave. Durante queste ultime esperienze soffiava un forte vento da levante che manteneva assai agitate le acque: il *mas* fu volutamente esposto al vento contro il quale, tuttavia, riuscì a manovrare ugualmente. È da notare, anche, che i motori elettrici — due di quei motori « silenziosi » che in guerra entravano in azione quando il *mas* era in vicinanza del nemico — imprimevano alla navicella una limitata velocità di 6-7 chilometri all'ora, ciò che rendeva più incerta la rotta sulle acque agitate, meno sensibile e meno



IL SIGNOR FIAMMA[1] DINANZI AGLI INTERRUTTORI CORRISPONDENTI ALLE TRASMISSIONI D'ONDA O COMANDI. - IN FONDO IL M.A.S. 223 SENZA EQUIPAGGIO CHE ESEGUISCE I COMANDI NELLE ACQUE DEL TORRIONE DEL VARIGNANO (ESPERIENZE DEL NOVEMBRE 1924).

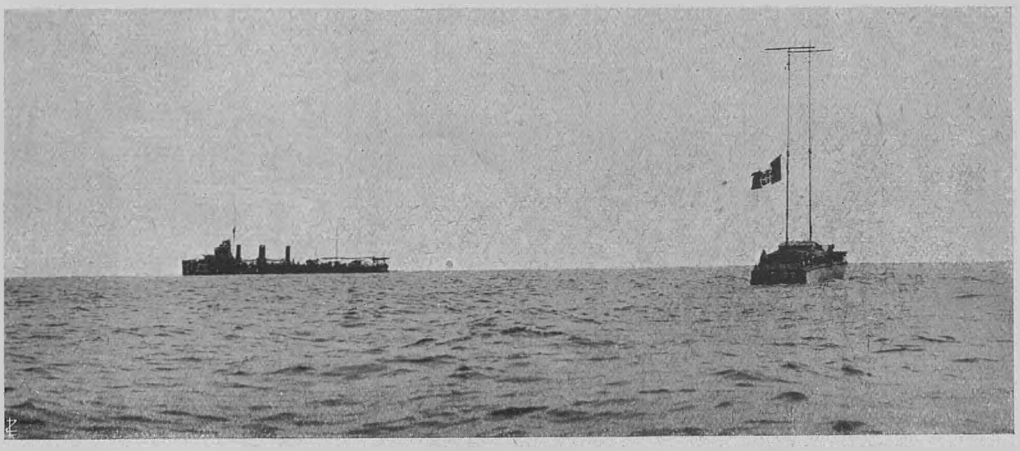
pronta la massa galleggiante da spostare a ogni movimento di timone.

Le applicazioni belliche.

È facile immaginare di quante applicazioni sia suscettibile l'invenzione del signor Fiamma, il quale del resto si accinge già a realizzarne parecchie.

Nel campo bellico il nuovo sistema è destinato a provocare profonde modificazioni negli armamenti. Il siluro comune potrà essere sostituito dal siluro radiocomandato — da terra, dalla nave che lo lancia o da un aeroplano — con bersaglio certo, in quanto chi guida a distanza il siluro può con questo inseguire l'obbiettivo nei suoi movimenti mediante le manovre di comando. Si otterrebbero così, nel lancio dei siluri, risultati assai più efficaci di quelli verificatisi finora, in confronto dei quali si constaterebbe anche un notevole guadagno finanziario, perchè scemerebbe del tutto o quasi l'ingente numero dei siluri — che costano parecchie diecine di migliaia di lire — lanciati a vuoto e perduti. L'impiego dei brulotti, col radiocomando, acquista pure un'importanza di primo ordine. Un *mas*-brulotto, o un galleggiante qualsiasi, carico di esplosivi, che si voglia far urtare contro un'altra nave o una opera fissa per provocarne la distruzione, non occorre più che sia guidato da personale destinato a sacrificarsi: da lontano può essere guidato, con sicurezza e senza vittime umane, a destinazione.

La torpedine aerea, guidata col sistema Fiamma, importerebbe nientemeno che l'abolizione, o quasi, dell'artiglieria di grosso calibro. La torpedine — piccolo aeroplano carico di esplosivo — sarebbe, infatti, un grosso proiettile guidato nel suo tragitto e diretto al bersaglio assai meglio di quanto si faccia oggi coi tiri molto ingegnosamente calcolati, ma pur sempre approssimativi. Su un vasto bersaglio come Parigi la « Berta » seppe inviare una parte minimissima dei suoi proiettili che scoppiavano quasi sempre nella *banlieu*. E quelli che raggiungevano la città, colpivano o una casa di abitazione o una strada deserta e secondaria, o una chiesa, o s'interravano in un parco: non furono mai colpiti i ponti sulla Senna, o i centri principali, o le stazioni, o le sedi dei ministeri, o delle ambasciate, o delle missioni più importanti o comunque punti vitali o sensibili. Guai se i tedeschi avessero potuto guidare i tiri della loro « Ber-



FASE DI MANOVRA DEL M. A. S. 223 SENZA PERSONALE A BORDO, RADIOCOMANDATO DAL «COSENZ».

ta» col sistema Fiamma! Le torpedini aeree radiocomandate possono anche essere lanciate contro aeroplani che muovano all'attacco di una città, di un porto, di una piazzaforte e simili obbiettivi.

L'impiego delle mine in guerra viene rivoluzionato col radio-comando: prima le mine scoppiavano, necessariamente, nel territorio occupato da coloro che le facevano brillare, oppure in terreno nemico, ma a breve distanza dalla linea e mediante la corrente trasmessa col filo metallico. Ora le mine potranno essere collocate preventivamente a grande distanza in punti che saranno occupati dal nemico: col radio-comando il punto — strada, opera d'arte, forte, trincea, ecc. — potrà essere fatto saltare prima che il nemico lo occupi o appena avvenuta l'occupazione, a seconda dei casi e della convenienza.

Le applicazioni civili.

Ma il sistema Fiamma offre applicazioni non meno utili e interessanti anche all'attività della vita di pace.

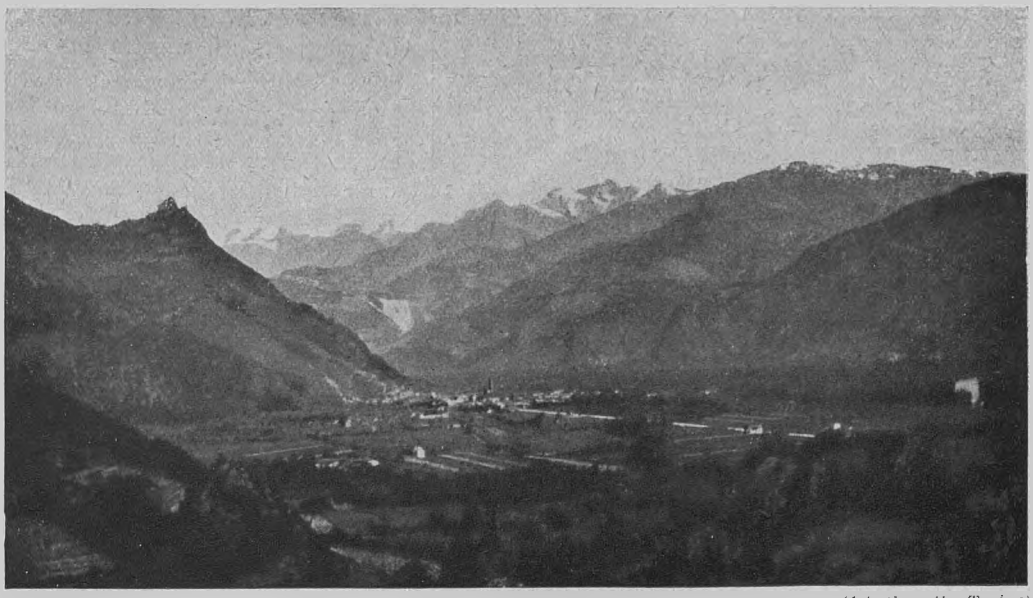
Una volta che sia reso più certo l'equilibrio degli aeroplani nella navigazione aerea oppure fin d'ora, ma con tempo favorevole, si possono far viaggiare apparecchi guidati da terra — senza personale a bordo, chè allora sarebbe inutile radiocomandarli — con carico di posta, oppure di merce che non rimanga danneggiata dalle eventuali conseguenze di un viaggio simile.

Nel campo della telefonia e della telegrafia senza fili sarà risolto il problema che in questi anni ha affaticato tanto gli studiosi. Il signor Fiamma, sulla base dei due suoi apparecchi che si corrispondono fra di loro, costruirà un radiotelegrafo col quale sarà possibile la chiamata diretta, specifica ed esclusiva, ciò che ancora non si è potuto ottenere. Come è noto, col radiotelefono odierno a orario convenuto, è possibile solo intercettare — tempo permettendo — le preannunciate trasmissioni che possono essere apprese da chiunque. Così col telegrafo senza fili non occorrerà più ripetere per lo spazio il nominativo finchè fra tutte le stazioni che lo intercettano risponda quella richiesta: come fra i due apparecchi esperimentati nel golfo di Spezia, la stazione trasmettente, si porrà subito in relazione colla designata ricevente e coi vari «comandi» si azioneranno altrettanti tasti, corrispondenti a lettere che saranno senz'altro stampate, sì che dall'apparecchio usciranno addirittura le liste di carta recanti i messaggi scritti, già in chiaro, proprio come accade ora colle macchine Hughes o Baudot, del telegrafo coi fili.

Conversare al telefono a grandi distanze o battere i tasti di una macchina che scriva lontano centinaia o migliaia di chilometri attraverso lo spazio libero, senz'altro intermediario che l'aria, può sembrare oggi — pure in mezzo a tanto fervore di opere prodigiose e d'incalzante progresso — una concezione audace. Ma la recente invenzione ce ne dà la base scientifica e la possibilità pratica.

E di nuova gloria sfolgorerà il genio italico a cui, ancora una volta, saliranno l'ammirazione e la riconoscenza universali.

GINO BERRI.



(*fot. Cometto, Torino*)

VALLE DI SUSA - PANORAMA DELL'IMBOCCO DELLA VALLE, DI S. AMBROGIO (m. 353) E DELLA SAGRA DI S. MICHELE (m. 960), VISTI DAL CASTELLO DI AVIGLIANA.

LA SAGRA DI S. MICHELE

A pochi chilometri da Torino, quasi all'imbocco della Val di Susa, s'innalza a novecento metri d'altezza il Monte Pirchiriano, sul quale poggia la millenaria Sagra di San Michele, uno dei più eccelsi monumenti del mondo, opera meravigliosa del X secolo; e l'ignaro viandante, passando, l'ammira stupito senza sapere quale ressa di ricordi, di tradizioni e di leggende ridesti nella mente quell'originale e pittoresco edifizio, dall'aspetto mezzo religioso e mezzo militare, colla sua gran mole architettonica, coi suoi incanti d'arte e il fascino di ampie e mirabili visioni tutto intorno verso l'ubertosa pianura e le candide vette alpine scintillanti al sole.

***

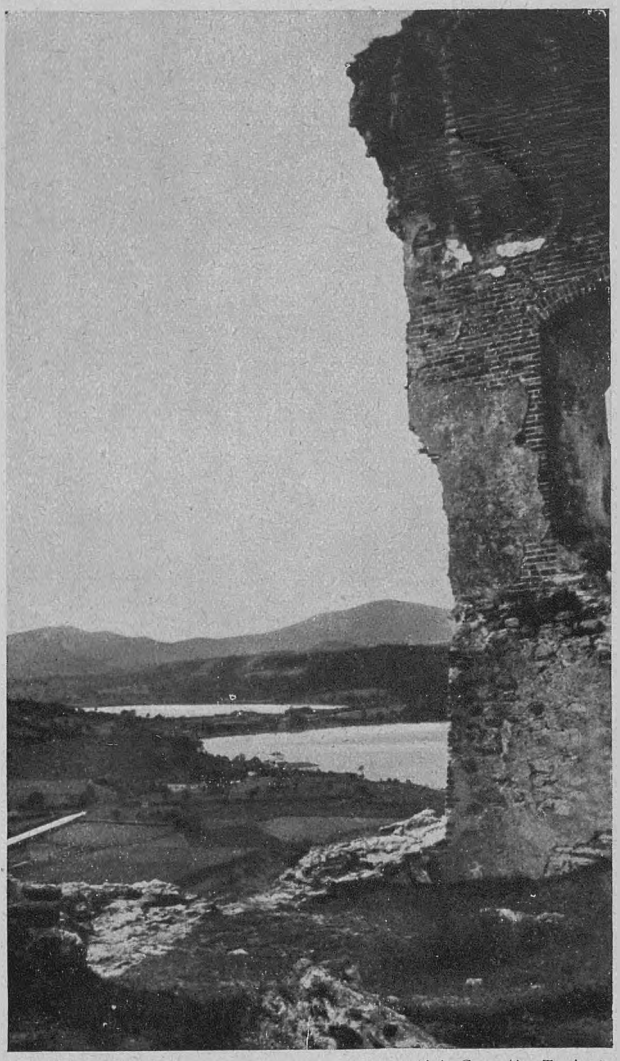
Pochi frammenti storici e alcune tradizioni popolari recano debole luce fra le tenebre dei tempi sull'origine e le vicende della Badia di San Michele, volgarmente dai paesani chiamata la « Sagra ». Si narra che, dopo la metà del X secolo, Hugues Le Débousu dei Montboissier, recatosi a Roma per ottenere il perdono dei suoi misfatti, gli venne concesso alla condizione che innalzasse un monastero.

Sulla via del ritorno si fermò una notte a Susa e in sogno ricevette l'ordine di dedicare a San Michele una chiesa sul Monte Pirchiriano, dove già sorgeva una cappella dedicata all'Arcangelo; e tosto si accinse all'impresa. Vuole la leggenda che egli avesse iniziata la costruzione sul monte dirimpetto; ma nottetempo gli Angeli portavano i materiali dall'altra parte della valle, e così sorgeva la Badia dov'è al presente.

Innalzato l'edifizio, il Vescovo di Torino Amisone si moveva per consacrarlo; ma gli Angeli inviati da San Michele ne avevano nella notte precedente compiuta la consacrazione fra bagliori di luce e inni di armonie celesti.

Papa Silvestro arricchì di privilegi il Monastero che acquistò grande lustro e importanza, e fiorì per lungo tempo, solo danneggiato dalle guerre che afflissero nel corso dei secoli il Piemonte; incendiato nel 1335, fu tosto per volontà di Principi e del popolo riedificato.

Da Gregorio XV venne più tardi soppresso il Monastero e affidata la cura della Ba-



(fot. Cometto, Torino)
VALLE DI SUSA - AVIGLIANA (m. 388) - IL LAGO PICCOLO E IL LAGO GRANDE VISTI DAL CASTELLO.

dia alla Collegiata di Canonici di Giaveno. Il luogo, illustre per antiche memorie e a ragione celebrato da storici e artisti, è oggi meta di continui pellegrinaggi, si può dire, in ogni stagione dell'anno; vi salgono studiosi e turisti e valligiani, chi da S. Ambrogio, industre paese alle falde del Pirchiriano, e chi dalla Chiusa, piccolo borgo a destra della Dora, poco oltre il paese: così chiamato, perchè ivi erano le difese invano erette da Desiderio, Re dei Longobardi, per sbarrare a Carlo Magno lo sbocco della valle e chiuderg'i le porte d'Italia.

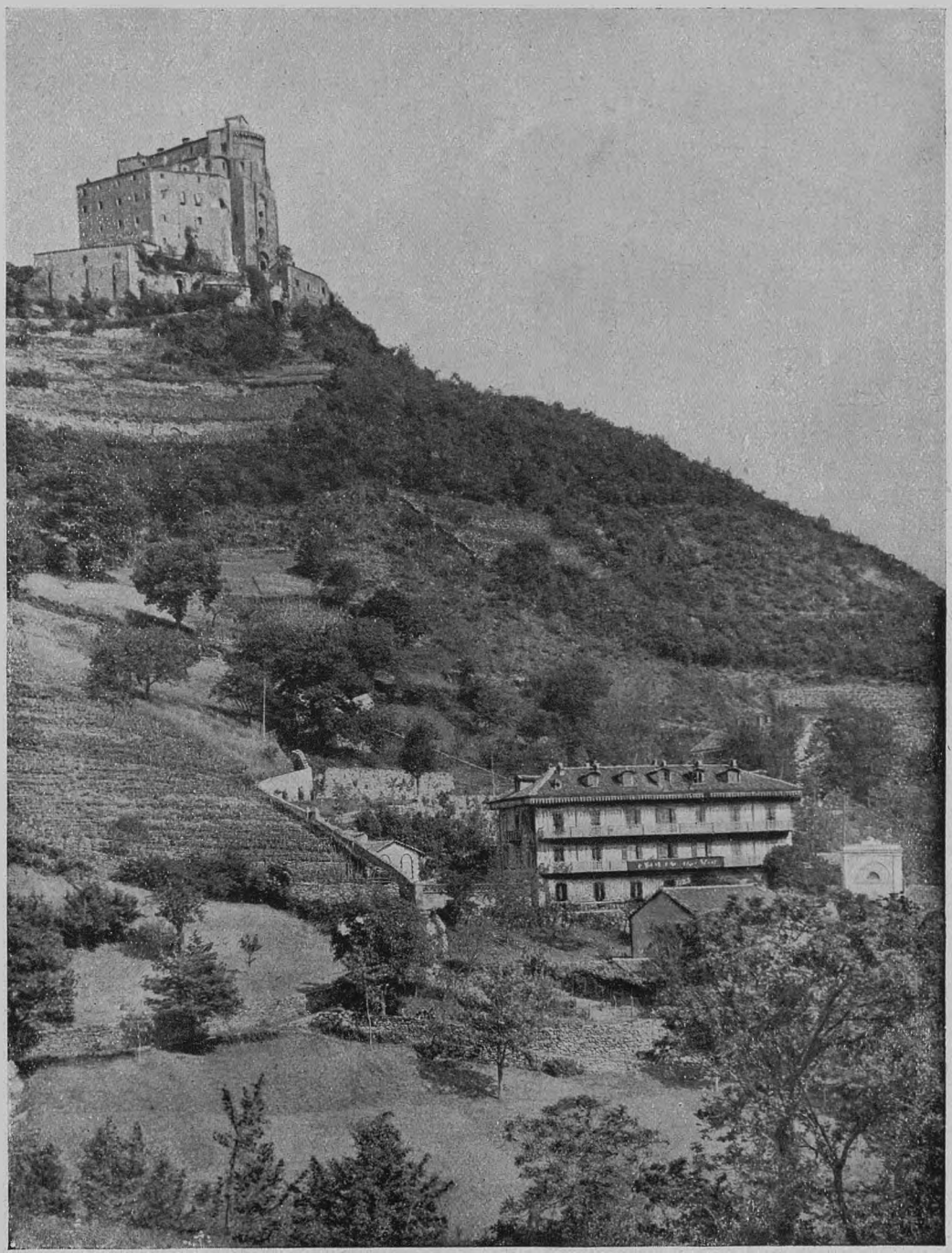
Un'erta strada mulattiera sale serpeggiando lungo le insenature della montagna, all'ombra di folti castagni e ricca di fresche sorgenti, mentre in alto ora si nasconde fra i rami ed ora appare al viandante maestosa e severa d'aspetto la Sagra sul ciglio estremo di un alto dirupo. Giunti sul culmine del giogo, la vasta e verdeggiante pianura si offre allo sguardo incantato in un velo leggero di nebbia che sale dalle acque spumeggianti della Dora; ai lati l'immenso anfiteatro delle Alpi svanisce tra i vapori del piano e ai piedi giace Avigliana coll'antico e diroccato castello e i suoi laghi tranquilli che rispecchiano l'azzurro del cielo.

***

Chiunque si trovi lassù in un giorno sereno ad ammirare nel trionfo di luce tale spettacolo, fra il solenne e profondo silenzio di quelle mura vetuste, rotto solo talvolta dal rombo dei motori che passano frementi al basso sulla grande strada del Cenisio o dal fischio della ferrovia, non può non volgere il pensiero alle cose del passato. E non senza fremito ricorda le tante e diverse vicende di cui furono testimoni e quel gran Monumento silenzioso e quei dirupi che da secoli ne reggono l'enorme mole massiccia. E nella fantasia vede genti straniere muoversi ai danni d'Italia; orde di barbari furenti, schiere ordinate, eserciti di artiglieria; vari nelle fogge, simili tutti nella sete d'oro e di sangue; e, spingendo l'occhio al piano, rivede rapine e stragi e distruzioni e rovine accumulate su questo suolo che fu culla di ogni arte e d'ogni scienza.

***

A sinistra di chi arriva, a poca distanza dall'Abbazia, si vedono gli avanzi di un piccolo edifizio di forma esagona, con nicchie e finestre: l'antico sepolcro dei monaci. Da questo punto si può abbracciare collo sguardo tutta la vastità dell'edifizio, che, come i monasteri antichi, fu da ogni lato costrutto



(fot. Cometto, Torino)

LA SAGRA DI S. MICHELE VISTA DAL BASSO.

in modo da impedire l'accesso a chi avesse tentato di arrivare con intenzioni ostili; ed anche la porta sulla quale ancora si scorgono gli avanzi di un'antica pittura colla figura di S. Michele e la tortuosa strada che ad essa conduce erano probabilmente così disposte per rendere più difficile qualunque tentativo d'assalto.



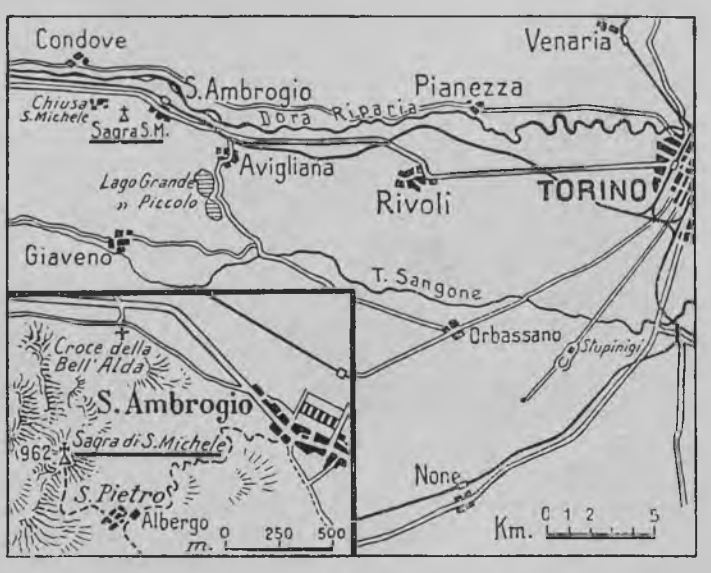
(fot. Cometto, Torino)
VALLE DI SUSA - SAGRA DI S. MICHELE, L'ANTICO SEPOLCRO DEI MONACI.

zato a quell'altezza — ove si giunge per una così malagevole strada, e sopra un ammasso enorme e irregolare di rupi — un così maestoso edifizio, e al pensare quale lavoro abbia dovuto richiedere e spese e cure per il trasporto di ogni sorta di materiale in quei tempi remoti, cogli scarsi mezzi di cui allora si poteva disporre.

Il carattere generale del Monumento è irregolare, perchè i costruttori dovettero seguire gli andamenti del masso; ha una stravaganza d'esecuzione e un che di fantastico da crederlo opera degli Angeli, come vuole la leggenda, piuttosto che un prodotto dell'ardire umano. La facciata principale ha un'altezza smisurata; al gran portone d'ingresso si accede per una scala esterna e appena entrati uno scalone sale internamente fino al sommo dell'edifizio: vari gradini di esso sono scavati nel vivo sasso e lateralmente si vedono antichi sepolcri e avanzi di iscrizioni. In una nicchia stanno, quasi a guardia del severo luogo, parecchi scheletri essiccati dal tempo, raggruppati intorno a una croce; impressionante spettacolo in quel sito di maestà e di solitudine, dove solo il fi-

Secondo la tradizione, il numero dei monaci arrivava un tempo fino a trecento; ed essi, tranquilli e alieni da ogni violenza e tenuti anzi in concetto di santi, dovettero più volte difendersi dalle aggressioni dei loro nemici. Il Vescovo di Torino, Cuniberto, sdegnato perchè l'Abbazia non voleva accettare i suoi comandi, mosse loro guerra così aspra che i monaci dovettero ricorrere alla protezione del Papa Alessandro II per ottenere giustizia e pace.

Volgendo gli occhi dalla scala esterna all'Abbazia, non è possibile non provare un senso di meraviglia e di commozione vedendo innal-



LA REGIONE DELLA SAGRA DI S. MICHELE.



(*fot. Cometto, Torino*)

VALLE DI SUSA - SAGRA DI S. MICHELE (m. 960).

schio del vento o il batter d'ala del pipistrello interrompono talvolta il profondo silenzio.

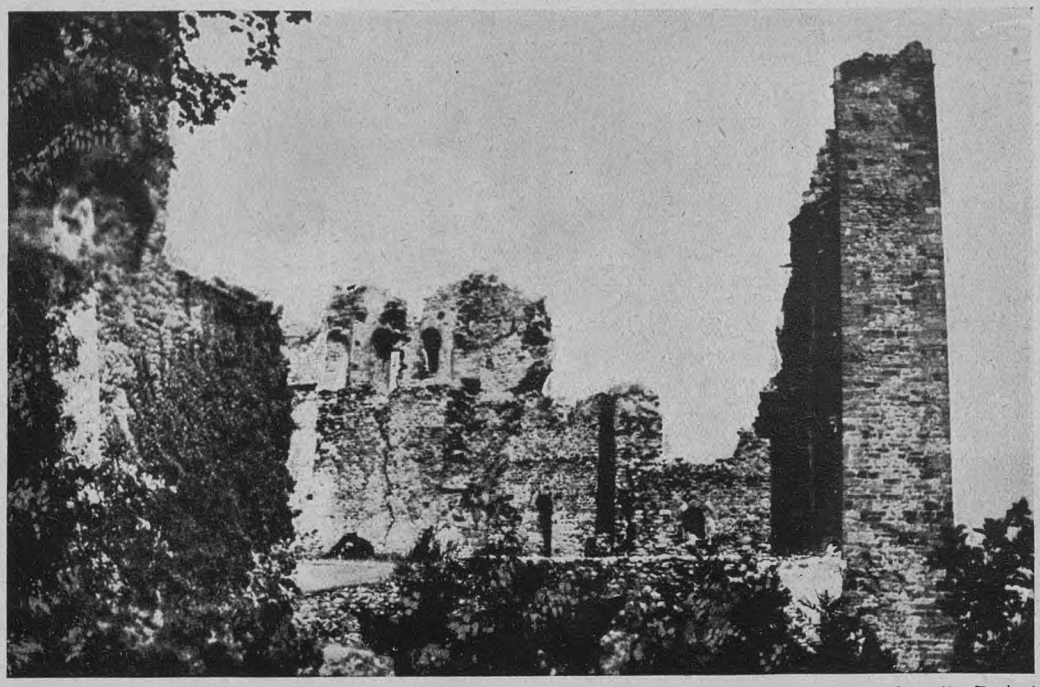
La scala è ripida e irregolare: le vôlte altissime e oscure per gli anni e le vicende atmosferiche; l'effetto è ammirevole e in quella triste desolazione alla fantasia riappaiono le figure solenni e silenziose dei monaci, dal volto pallido e sereno, assorti in pensieri di preghiera, di virtù, di penitenza e di disciplina.

Ascese quell'erta scala nel 1050 il Pontefice S. Leone IX, recatosi con Marchesi e Baroni a visitare l'Abbazia, accolto festosamente dai monaci e da gran moltitudine salita dalla valle, mentre l'eco dei monti ripeteva lontano il lento rimbombo delle campane e i canti del coro.

***

Si giunge così alla grande artistica porta e si entra nella Chiesa; questa costruita, pare, nel secolo XIII, non ha nulla di notevole ed i vari restauri compiuti negli anni successivi le tolsero anzi l'aspetto di antichità che si osserva nel rimanente dell'edifizio. La luce vi piove da splendide vetrate, che illuminano parecchi sepolcri e dipinti, l'altar maggiore ha per base la punta più alta del sasso. Sotto alla chiesa vi è un piccolo sfondo, ove si vuole che Giovanni Arcivescovo di Ravenna, lasciata la sua Chiesa, dopo aver incoronato l'Imperatore Ottone III, si sia ritirato a vita romitica e penitente; e chissà quanti altri in questo tranquillo soggiorno vissero e morirono senza lasciar traccia di sè, venuti nel silenzio di questo solitario edifizio a deporre ogni pensiero terreno, a sedare le tempeste del cuore e a cercare la pace all'animo travagliato.

Ancora uno sguardo ad alcune Tombe Sabaude e poi si esce all'aperto ad ammirare nuovamente l'ampia Valle di Susa e la Dora che serpeggia nel fondo; ma una notissima leggenda parla ancora della gran finestra che s'apre sull'abisso più profondo e racconta che di là spiccò un giorno il salto « Alda la Bella». Si vuole che durante le lotte tra l'Imperatore Federigo I e Papa Adriano, distrutte e saccheggiate dalle truppe imperiali Susa ed Avigliana, gli abitanti avessero trovato riparo nelle sacre mura dell'Abbazia, e fra essi col padre erasi rifugiata una fanciulla di meravigliosa bellezza, detta Alda la Bella. Volle sventura che il nemico riuscisse ad abbattere le difese del Monaste-



(fot. Cometto, Torino)

VALLE DI SUSA - SAGRA DI S. MICHELE (m. 960) - VECCHIE MURA DEL SEC. X.

ro e precipitarsi nell'interno, seminando ovunque morte e rovina. La ragazza trovatasi sola e sul punto di divenir preda di quella turba forsennata, raccomandatasi alla Madonna e a S. Michele, si slanciò dalla finestra nel vuoto e, retta dagli Angeli, restò miracolosamente illesa in fondo al precipizio. Insuperbita di questo favore del Cielo, volle più tardi ritentare la prova e fu sfracellata; e al dirupo rimase il nome di « Salto della bell'Alda ».

È racconto di leggenda, ma adatto al luogo e all'edifizio e alla sua antichità; l'animo che ha desiderio di meraviglie e non le trova, le cerca fra le cose del passato od anche nell'avvenire. Le leggende servono a farci conoscere quali furono gli uomini, le loro idee e costumi, le virtù e i vizi, le tendenze in certe epoche delle quali non si sa che quanto la dignità della storia ha permesso di dire.

Che sarà di esse quando il progettato impianto dell'ascensore da S. Ambrogio sarà un fatto compiuto e la vettura elettrica sosterà presso le vecchie mura della storica Sagra?

ENRICO AMBROSIO.

Le illustrazioni che accompagnano questo scritto fanno parte della collezione di Guido Cometto, Torino, un coscienzioso ed ardito fotografo-editore che ha iniziato la pubblicazione di serie di cartoline fotografiche illustranti le vallate, le località, i monumenti del nostro Paese. Per ora quasi 1500 soggetti sono stati predisposti per il Piemonte, ma il tentativo, che ha il nostro incoraggiamento, proseguirà con fortuna se sarà aiutato dal consenso di quanti combattono per un miglioramento delle cartoline illustrate di paese.

Il Touring prepara per tutti i propri Soci un bellissimo regalo, indispensabile a quanti si recheranno a Roma nel prossimo anno. Infatti ai Soci del 1925 verrà gratuitamente inviato il IV volume della *Guida dell'Italia Centrale del T. C. I.*, che riguarda

Roma e dintorni.

Si tratta di un'opera che sorprenderà gli stessi appassionati consultatori delle nostre Guide, per l'abbondanza delle informazioni, la ricchezza di particolari non solo pratici, turistici, storico-artistici, ma anche aneddotici, che ne ravvivano ogni pagina. Il grosso volume si consulterà con grande utilità, ma si leggerà anche con grande piacere. Le carte e piante numerosissime che lo corredano costituiranno poi un'altra sorpresa per i Soci. Ai quali il Touring, compiendosi il proprio giubileo (1894-1924) darà in regalo oltre quella preziosa pubblicazione anche il VI fascicolo di otto fogli dell'*Atlante Stradale* e l'*Annuario generale* dei Comuni e delle Frazioni d'Italia.

Affrettatevi — se già non lo siete — a farvi Vitalizi, giacchè l'invio della Guida avverrà, al solito, nel seguente ordine: Vitalizi, e poi Annuali in ordine di rinnovo dell'Associazione. La quota di Vitalizio è di L. 150,20 (Estero L. 250,20) ridotta a L. 140,20 (Estero 240,20) per chi abbia versato almeno due quote di Socio annuale.

I MUSEI E IL PUBBLICO

PARLIAMONE ancora. Quando uno scritto provoca tutta una fioritura di commenti, di lodi e di critiche, non c'è dubbio che esso ha toccato un argomento vivo nella coscienza del gran pubblico. A questa stregua, l'articolo di Mario Borsa, pubblicato nel fascicolo dello scorso luglio, sotto lo stesso titolo di questa nota, può senz'altro vantarsi di aver raggiunto il segno. La stampa periodica se ne occupò largamente: parecchi giornali e non dei minori, lo riprodussero per intiero: altri ne presero lo spunto per considerazioni ispirate a loro vedute particolari: non diciamo poi dei moltissimi che scrissero a noi o a quegli stessi giornali, e non soltanto brevi consensi o generici incoraggiamenti, ma veri memoriali esemplificati e documentati. Tra essi, di particolare interesse quelli mandatici da Direttori di Musei, i primi chiamati in causa. Ma due singolari fortune toccarono poi all'articolo del Borsa: di averne ispirato uno (1) di Ugo Ojetti, che è, senza contrasto, il più costante, vivace e deliziosamente arguto fra quanti sostengano sui giornali la buona causa delle nostre Arti; e che questo poi abbia indotto a una replica, breve ma molto conclusiva, lo stesso Direttore Generale delle B. A. Arduino Colasanti (2). Non si sarebbe potuto desiderare più autorevoli interventi.

I Musei e il Governo.

Abbiamo detto di lodi e di critiche, cioè di consensi e di dissensi. Ma c'è un punto su cui tutti gli interlocutori si trovano d'accordo: nel ritenere che il Governo faccia troppo poco, incredibilmente poco per le grandi e le piccole raccolte d'arte che sono commesse alla sua tutela. Gli sfoghi qui sono innumerevoli e tutti reclamano ad una voce immediati provvedimenti. Qualcuno, il Direttore del Museo Archeologico di Firenze, ne determina anche la misura: gli assegni devono essere decuplicati. Ma la sua proposta appare anche troppo modesta, dopo che si son lette queste « rivelazioni » del Direttore Generale delle Belle Arti.

« Nessuna volontà di ministri dell'istruzione purtroppo riesce ad ottenere nulla per questo scopo. Ho sempre trovato cordiale approvazione alle mie proposte che sempre riduco al minimo necessario per la vita, non più per l'aumento, dei nostri Musei e Gallerie. Ma all'atto pratico anche questa autorevole e buona volontà dei ministri torna alla Minerva a mani vuote. Altro che scaloni, « buffets », marmi, stoffe, e altre esigenze che Mario Borsa invoca. I ragionieri le chiamano suntuarie. Nel mio ufficio esiste una lunga « pratica » che si proponeva lo scopo assai più modesto di dotare ogni museo e ogni galleria, diremo, di una decente stanza di toeletta in luogo di quelle purtroppo indecenti che, del resto, non si trovano nemmeno in tutti gl'istituti. Tempo perso. Mi sono mancati i mezzi anche per questo.

« L'Ojetti giustamente lamenta che non si dia vita a un museo di mobili e che non si acquistino tavoli, sedie, cassoni, panche, cose ormai tanto difficili a trovarsi autentiche sul mercato antiquario. Ebbene, sa egli di quanto, nel bilancio in corso, dispongono per acquisti *tutti* i Musei e le Gallerie d'Italia? Essi dispongono di novantacinquemila (dico novantacinquemila) lire con le quali, egli m'insegna, non si compra più neppure una bella tavola antica. In compenso nell'esercizio 1923-24 Gallerie, Musei, scavi, edifici monumentali hanno dato, con le tasse di ingresso, L. 4.712.848,10 al bilancio dello Stato; e gli Uffici d'esportazione L. 1.843.036,75 ».

Uniamo la nostra « di mille voci al sonito ». E alla domanda di Ugo Ojetti, se « Alessandro Casati, ministro dell'Istruzione, pel nome che porta, per la cultura che ha, è davvero anch'egli pienamente soddisfatto di questo stato di cose? », noi, che conosciamo Alessandro Casati, ci sentiamo in dovere di rispondere per lui che non solo egli non ne è soddisfatto, ma è il primo a sentirne il dolore e la vergogna.

Eppure...

Eppure non c'è da illudersi in un cambiamento repentino e in una radicale soluzione, da parte dello Stato. Lo Stato può ascoltare uno di questi disperati appelli, il più urgente, quello che vuol impedire l'irreparabile: lo può, dando istruzioni ai suoi uffici d'esportazione perchè non consentano l'esodo di preziosi cimeli del nostro patrimonio artistico. La somma dei diritti percepiti per questo titolo è davvero impressionante e il male, quando sia fatto, non avrà

(1) *Corriere della Sera* del 28 agosto 1924.
(2) Ibidem, del 12 settembre 1924.



Perchè

nell' uso il **MOBILOIL** costa meno degli altri oli.....

Un'importante Compagnia di Servizi auto-pubblici di Milano (forniamo il nome dietro richiesta) ci scrive quanto segue:

" Da otto mesi usiamo per le nostre vetture Taxis i vostri "GARGOYLE MOBILOIL "B„ e "GARGOYLE MOBILOIL "BB„ ed è con vivo compiacimento che possiamo assicurarvi come la prova abbia risposto felicemente alle nostre speranze.

Infatti mentre gli oli usati prima d' ora ci avevano portato ad una cifra media di consumo per chilometro di L. 0.03 tanto per l'anno 1921 quanto per l'anno 1922 e il primo quadrimestre 1923, le statistiche di questi mesi riducono detta spesa a L. 0.022 per chilometro. Poichè il percorso medio delle nostre 180 vetture Taxis è assai notevole, il beneficio reale da noi conseguito non è trascurabile, e perciò lieti di aver raggiunto con l'uso del vostro prodotto la economia di quasi L. 100.— giornaliere, vi assicuriamo che per l'avvenire vi conserveremo le nostre preferenze.

Tanto vi dovevamo per norma, mentre ci è gradito l'incontro per distintamente salutarvi„.

Il prezzo non indica il costo.

Per oltre 12 anni abbiamo ripetutamente detto che nessun olio può essere giudicato sulla sola base del prezzo. Questa lettera è un esempio tipico dell'economia del Mobiloil, giudicata sulla base del " costo di funzionamento ...

Acquistando i GARGOYLE MOBILOIL, accertatevi della genuinità del prodotto esigendo bidoni litografati, muniti del nostro sigillo di garanzia.

GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21 F

AGENZIE E DEPOSITI:
Ancona - Bari - Biella - Bologna - Borgo Panigale - Cagliari - Catania - Firenze - Genova - Livorno - Macerata - Milano - Napoli - Palermo - Roma - Sampierdarena - Torino - Termini Imerese - Trieste - Tripoli - Venezia.

VACUUM OIL COMPANY S.A.I.

più rimedio. L'Italia ha potuto ricuperare molti dei tesori prelevati *manu militari* dal Buonaparte, ha saputo farsi riconsegnare molti oggetti che avevano preso la via del Brennero e della Pontebba in carrozzoni ferroviari portanti la scritta: *Praeda-Transport;* ma non può illudersi di ricomperare, anche quando fosse divenuta la più ricca Nazione, quello che parte da qui per adornare i Musei e i Palazzi dell'Estero. Questo dunque il Governo può e deve impedirlo. Se anche non vuol mettersi in concorrenza con vecchi e nuovi ricchi, passi: fin che il mercato antiquario colloca le sue riserve nei nostri palazzi, si può sempre sperare di vederle un giorno diventare di pubblico dominio. Certo, bisogna vigilare che la vendita ai privati non sia il primo passo per il trafugamento. Ma almeno non si rilascino passaporti con tanto di visto ufficiale a quel che ha vero valore d'arte e carattere di insostituibile originalità.

Per il resto, noi siamo un po' sfiduciati, come il Colasanti. E riconosciamo di aver avuto torto, quando, nella noterella premessa all'articolo del Borsa, indirizzavamo i nostri voti al Ministero della Pubblica Istruzione e alla Direzione delle Belle Arti. Al Ministero del Tesoro bisognava rivolgersi o a quella terribile Ragioneria dello Stato che, a stare all'opinione corrente, dovrebbe avere fra i suoi Santi il detestato Arpagone. Ma l'invocazione non avrebbe probabilmente sorte migliore di quel che abbiano certe comunicazioni telefoniche quando vi è un molteplice contatto di fili. Tutti parlano ed è fortuna se qualcuno riesce a farsi intendere: naturalmente chi ha la voce più forte. E tra le voci dell'Esercito e della Marina, suprema difesa dello Stato, delle Ferrovie, sistema circolatorio, dei Lavori Pubblici, categoria inesauribile, delle Poste e dei Telegrafi a cui chiediamo ogni giorno servizi di urgenza, e via dicendo, la voce dell'Arte e della Cultura appare fioca e inintelligibile, nonostante l'ingegno e il fervore de' suoi Araldi.

Dunque, non facciamoci troppe illusioni, almeno per ora. Si riuscirà a strappar al Governo qualche milione di più, ma non certo quanti basterebbero per dare ai nostri Musei fondi sufficienti per nuovi acquisti, funzionari ben pagati, comodità accessorie.

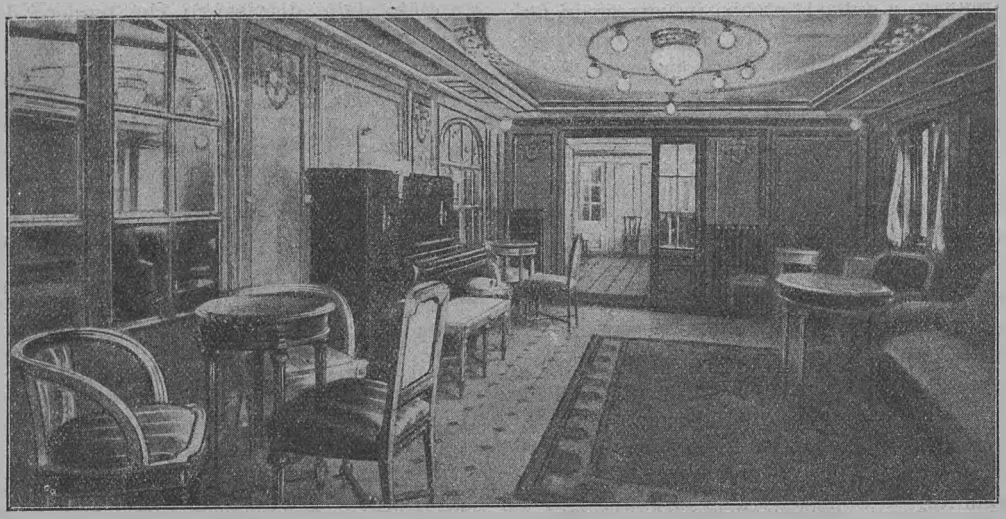
I Musei e i Mecenati

Questo era già nella nostra tesi. E il Borsa lo ribadisce in una lettera, suggeritagli appunto dalle discussioni che tennero dietro alla pubblicazione del suo articolo.

« Se qualche cosa si vuol fare o tentare, egli scrive, bisogna cominciare col dare una mano a Ojetti e a Colasanti prima che a me. Su ciò siamo tutti d'accordo. Ma — e su questo vorrei, egregio Direttore, che Ella richiamasse l'attenzione dei lettori — non ripromettiamoci il bene e il meglio solo dai governi. Vi sono, s'intende, provvedimenti elementari che spettano ai governi di dovere: ma v'è, poi, tutto un insieme di cure per le quali sarebbe consigliabile sollecitare l'interessamento e l'appoggio dei privati, delle società di amici dell'arte, degli istituti locali. Io ho avuto forse il torto di non mettere ben in chiaro nel mio articolo che il governo inglese fa relativamente assai poco per i Musei. Il governo inglese, in tutti i tempi, è stato sempre del parere di Federico II, il quale confessava al Mirabeau che il meglio che aveva potuto fare per l'arte e la letteratura in Germania era stato di non occuparsene affatto. Anche il governo inglese non ha mai voluto occuparsi d'arte, di letteratura e di tutto ciò che vi aveva attinenza. Coloro che sono vissuti a Londra sanno che letterati, poeti, commediografi, pittori e scultori sono sempre stati e sono indignatissimi col governo per l'indifferenza che ha sempre mostrato nei loro riguardi. Il padiglione inglese che sorge all'Esposizione di Venezia credo sia il solo il quale sia dovuto esclusivamente alla munificenza di privati, senza il più piccolo aiuto del governo di Londra. Così si dica dei Musei. Il governo contribuisce adeguatamente per tutto ciò che è l'essenziale e che in Italia ancora manca. Ma tutto il resto anche i Musei inglesi lo devono al concorso dei privati, delle società, dei clubs, degli istituti di credito, ecc. Si calcola che per il periodo che va dal 1914 al 1921 il *Victoria and Albert Museum* abbia ricevuto dallo Stato complessivamente 45.000 sterline (circa un milione e mezzo di lire al cambio odierno) e dai privati 200.000 sterline (venti milioni di lire). Cifre enormi! Quei signori sono ricchi: noi no. Ma si sente ogni tanto anche da noi di qualche benemerito italiano che si leva di tasca somme rilevanti per impedire che un prezioso codice o un quadro d'autore vada fuori d'Italia.

« A Firenze, a Roma, a Milano, a Venezia, a Napoli, l'iniziativa privata non dovrebbe nè mancare nè fallire. M'inganno? Lei mi insegna, egregio Direttore, che uomini di buona volontà non mancano in Italia e gli inglesi insegnano (è uno dei loro proverbi più popolari) che dove c'è una volontà, c'è una strada ».

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA GENOVA



Sala di musica della Prima Classe del Transatlantico a combustione liquida "**COLOMBO**,, che partirà il 14 Gennaio da Genova, il 15 da Napoli, il 16 da Palermo per New York



Già: al tempo d'Augusto c'era Mecenate. E Mecenati ci furono nel nostro Rinascimento e nei tempi che lo precedettero e lo seguirono. Oggi la tradizione continua, per molte cose, e non per virtù soltanto di individui che uniscono alle facoltà il buon gusto, ma anche di Enti che per il passato non esistevano o non erano ancor saliti a maggior potenza: le Banche, le grandi industrie. Chi ha decorato e arredato la seconda e la terza sala dove sono raccolti i maggiori tesori del Museo di Ravenna? La Cassa di Risparmio di quella città. E gli esempi si potrebbero moltiplicare. Ma codesti interventi difficilmente sono spontanei: bisogna provocarli, sapientemente sollecitarli, cogliere le occasioni, imitare l'opera commendevolissima di certi apostoli della beneficenza che sono sempre in vedetta e conoscono alla perfezione la segreta dinamica degli animi umani.

Non escludiamo neppure, anzi lo speriamo, che gli aiuti possano venire da più larghi e modesti ceti. Oggi la ricchezza è molto diffusa e il superfluo lo si trova facilmente in case dove una volta c'era appena il necessario. E, quando si fosse convertito questo pubblico anonimo e oscuro a considerar l'arte come una gloria paesana e a riconoscere che, per questa via, può legare il suo ricordo a qualche cosa di duraturo e di ammirevole, potrebbe da esso venire quella somma di piccoli contributi che messi tutt'insieme eguagliano e superano il contributo di parecchi Mecenati. Il Duomo di Milano non fu, come ormai tutti sanno, costruito da Gian Galeazzo Visconti, che pure ai tempi suoi era un «governo con pieni poteri» e un Mecenate assai generoso. Le fantastiche somme occorrenti alla grandiosa fabbrica furono il tributo di tutte le classi e in tutte le forme. All'altare della vecchia basilica, dove si raccoglievano le offerte, venivano sì, portati ori, gioielli, pellicce; ma anche formaggi, grano, miglio, farina, perfino gli asini, tributi della povera gente: perfino il rozzo mantello d'una mendicante. E non c'era notaro del Ducato che non suggerisse ai suoi clienti in punto di morte qualche lascito per la fabbrica. Sappiamo benissimo che l'analogia non regge se non presa in senso molto largo; perchè quell'entusiasmo era sostenuto da una Fede, a cui sembrano leggieri anche ben maggiori sacrifici. Ma, a chi ben lo consideri, un altro elemento concorreva a determinare quelle liberalità: la carità del natio loco, l'emulazione colle altre città, di cui si volevano superare in bellezza e mole le già maestose cattedrali. Questa, dell'amor proprio cittadino, è una fiamma ancor viva anche ai tempi nostri e nei piccoli centri si alimenta fors'anche più che nei maggiori. Su di esse, ben più che sulle sei mila lire (!) iscritte sì e no nel bilancio dello Stato per aiutarli tutti quanti, dovrebbero far assegnamento quei «Musei provinciali» di Comuni, di Provincie, di Enti morali dove, e anche in questo l'Ojetti ha ragione, si custodiscono spesso tesori che Londra, anche Londra, ci potrebbe invidiare.

Non è detto che non si sia fatto qualche tentativo per suscitare codesti interessamenti. Il Colasanti ha più volte mandato circolari a soprintendenti e direttori perchè intorno ai Musei si raccogliesse una privata società di «Amici» sull'esempio di quegli «Amici del Louvre» che hanno compiuto cose miracolose. Non se n'è fatto niente. Perchè? Forse perchè si è cominciato là dove si doveva finire. Perchè una pianta prosperi bisogna che il terreno sia preparato. E la preparazione non può consistere che in questo: richiamare il pubblico, il nostro pubblico, d'Italiani, a conoscere, a visitare, ad apprezzare i nostri Musei. Petizione di principio, direbbero i vecchi loici.

Gli Italiani e i Musei.

L'Ojetti fa, al solito, un'acuta, giusta osservazione. «Roma, Napoli, Firenze, Venezia, sono, alla fine, tutt'un museo; Londra, no. A Londra chi va a vedere e a rivedere il British o la National fa un viaggio in iscorcio, gratis o quasi, in Italia, in Francia, in Grecia, in Egitto, in India. Da noi, ad andare a Pitti o alle Terme Diocleziane, al Palatino o a Brera, si resta a casa nostra; al più si va nel salotto, ma sempre di casa nostra». Ma conclude anch'egli che «per abituare il nostro pubblico ad andare spesso in questi salotti, ad educarvisi e ad istruirvisi, ad imparare il buon gusto e le visibili ragioni della propria nobiltà, bisogna fare qualcosa. E non si fa niente».

Che cosa dunque si può fare?

Qui i consigli non mancano. Molti sperano nell'azione della scuola. Tra essi un valente studioso, il Soriga, del Museo di Pavia, e Matteo Marangoni, sovraintendente


PENNA
AURORA
MODELLO
A.R.A.4
L.48
in vendita
nelle migliori
cartolerie

alle Gallerie di Parma e Piacenza. Il Marangoni vorrebbe che si cominciasse l'insegnamento fin dalle scuole elementari: e, come insegnamento, ci sembra un po' arrischiato, anche perchè presuppone negli insegnanti una competenza che certo non è di molti fra i nostri bravi maestri. Egli ignora poi la propaganda che fu fatta in alcuni centri, Milano fra gli altri, per la decorazione artistica delle aule scolastiche, le quali, quasi dovunque, dividono coi dormitori delle caserme la fama di nudità. Tutti poi sembrano ignorare, e questo è più strano, che la recente riforma scolastica ha introdotto come insegnamento obbligatorio nei Licei quello della Storia dell'Arte. Sia pure che finora difettino molti degli elementi che dovrebbero renderlo efficace: ma col tempo, se un altro Ministro non lo radierà, potrà dare i suoi frutti. Anche le Università Popolari, e da molto tempo, danno alla cultura artistica e alla sua diffusione una parte non trascurabile della loro attività, soprattutto promovendo visite collettive ai Monumenti, ai Musei, alle Pinacoteche, ecc. Intorno alle quali ci sia lecito dire che il vantaggio non è in ragione delle fatiche di chi si presta a far da guida o da maestro. Perchè, di solito, egli ha dietro di sè un codazzo troppo numeroso e quando si ferma a illustrare un quadro o un bassorilievo, dieci persone a dir molto odono e vedono, altre trenta odono e non vedono; le restanti nè odono nè vedono e magari si disperdono a curiosare qua e là; salvo che, a furia di spintoni non riescano ad arrivar in prima fila, sostituendosi agli ascoltatori precedenti e privandoli così, senz'acquistarlo per sè, del beneficio dei confronti. L'osservazione non ha valore quando si tratta di piccoli gruppi; ma anche qui, il tener dietro a un giro un po' lungo, senza pause, è una fatica estenuante e manca ogni indipendenza di giudizio, ogni piacere di scoperta, ogni libertà di contemplazione. Chi volesse, a mio parere, interessare un pubblico un po' numeroso a una raccolta d'arte dovrebbe riunire gli uditori in una sala dove le sue parole potessero essere udite bene da tutti, e mettere con molta chiarezza in valore una parte della raccolta che non richiedesse, per essere visitata bene, più di un paio d'ore; che è quanto si può chiedere agli occhi e alla mente senza affaticarli.

Guide e ingressi.

Più efficace, soprattutto se usato come mezzo complementare, il munire i visitatori d'una piccola guida, o di alcune piccole guide, se si tratta di vaste collezioni; una per la parte archeologica, una o più per la pittura, per la scoltura, per le ceramiche, ecc. Ma non i soliti cataloghi, che non dicono niente, almeno ai profani: bensì dei manualetti che sostituiscano la spiegazione orale. Vi è una sala dei *primitivi?* (uso i termini più in voga). Spiegare chi sono, quali le loro caratteristiche, la loro tecnica, mettere in rilievo le opere più degne d'attenzione che li rappresentano. Quante volte ho osservato i visitatori dei Musei girare di qua e di là senza nessun orientamento, fermarsi davanti ai quadri di minor valore artistico, solo perchè vi è qualche grossolana attrattiva nel soggetto, o ricercare disperatamente gli asterischi della guida, arrovellandosi perchè i numeri non corrispondono, la collocazione è mutata....

Ecco qui un altro guaio: la smania che invade chi è chiamato a soprintendere a una raccolta, di variarne l'ordinamento. Qualche volta i nuovi criterii non valgono più di quelli precedenti; qualche volta sono realmente migliori, ma quanti inconvenienti apportano simili esercitazioni individuali! Anzitutto, di sottrarre per lungo tempo gli oggetti esposti agli occhi dei visitatori. E come questi si indispettiscono quando credono di poter visitare una raccolta, per la quale si son già fatti magari un po' di preparazione e la trovano chiusa al pubblico!

Silvio Debeuz, segretario della commissione scientifica dell'Alpina delle Giulie, ci ha mandato un suo curioso diario di osservazioni fatte girando l'Italia per visitarne i Musei e ci duole di non poter trascriverne qui alcune pagine delle più colorite, come quando descrive il pubblico che la mattina si mette a far coda (si era nel 1921) alla Pinacoteca di Parma e dopo aver aspettato un bel pezzo, s'informa e gli dicono che « per ordine del Ministero » la Pinacoteca è chiusa alla domenica. Da molti mesi, e nessun cartello ne dava avviso e tutte le domeniche si rifacevano i capannelli, che poi si scioglievano mormorando. Quando poi potè penetrar nelle sale e credette di poter passare nell'annesso Museo Archeologico, sentì

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO RICOSTITUENTE DEL SANGUE



A Tavola bevete Acqua minerale di

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

LEGGERA - GASSOSA - PURISSIMA

Felice Bisleri & C.ᵐ Milano



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e ARGENTATA

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER

P. di L. MOCHI

FIRENZE (12) - Piazza Indipendenza, 1 A



INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al

Rappresentante Generale per l'Italia

Dr. GUIDO BRICARELLO

TORINO - Via Carlo Alberto, 28

che da *sei anni* era in riparazione. Certo, anche questo contribuiva a farlo diventare più archeologico.

Tornando alle guide, sentiamo già chiederci: Chi fa le spese? Ecco, se si tratta di pubblicazioni di lusso, con illustrazioni a ogni pagina, carta patinata, copertina artistica, ecc. non sappiamo che cosa rispondere neanche noi. Ma se son modesti foglietti, di cui possono farsi distributori i custodi addetti alla sorveglianza, e anche le società di coltura, il problema non è di difficile soluzione. Anzitutto li pagherà il pubblico il quale si astiene dall'acquistare i grossi costosi cataloghi anche perchè non vi trova indicazioni che lo interessino, ma ben volentieri si procurerà con poca moneta un cicerone adatto alla sua coltura, che, segnalandogli solo il più importante, lascerà a lui il piacere di occuparsi del resto. Non è poi impossibile di trovare chi concorra nella spesa fra quelle stesse persone che hanno donato e donano opere ai Musei: tanto più se il loro nome figurerà nella guida: e anche si può tentare di ricavar dalla pubblicità il fondo necessario per la stampa. Altre cose che possono invogliar il pubblico (non parliamo degli stranieri che vi accorrono in massa) a visitar i musei sono la comodità degli orari e qualche facilitazione sui biglietti d'ingresso. La maggior parte dei Musei sono aperti la domenica solo nelle ore antimeridiane e molti restano chiusi il lunedì. Vada per il lunedì; ma la domenica, quando l'ingresso è gratuito, non potrebbero restar aperti un paio d'ore del pomeriggio, che è il tempo più opportuno per la visita? E, pur mantenendo il prezzo dei biglietti d'ingresso all'alto livello a cui furono portati, non potrebbe esser creata una condizione di privilegio agli abitanti del luogo dove han sede la Galleria o il Museo?

Ben si comprende come il visitatore occasionale del Palazzo Ducale di Venezia paghi cinque lire quando va a veder per una volta tanto il superbo monumento: ma se un cittadino di Venezia vuol rivederlo fuor della calca festiva, deve assoggettarsi a una spesa tanto gravosa? Basterebbe imitar certe Società di trasporti, su linee turistiche, che ai nativi accordano tariffe ben diverse che ai passanti. Infine, lo studio dei costumi, delle abitudini locali potrebbe e dovrebbe suggerire altri espedienti per giungere a questo risultato, tanto desiderabile per la nostra coltura: far sì che gl'Italiani, i possessori di inestimabili tesori accumulati per loro nel corso dei secoli, non li ignorino quando da tutto il mondo giungono pellegrini ad ammirarli.

Attivata una corrente di visitatori, è più agevole di metter insieme una Società di « Amici del Museo ». Più agevole: ma sempre a patto che ci sia qualcuno a cercarli, sedurli, sforzarli, non come potrebbe fare per semplice obbedienza a circolari della « Superiore Autorità » per quanto quest'Autorità sia grande e benemerita; ma per convinzione, per passione, per fervore, che non si spenga davanti alle prime difficoltà, alle facili ripulse, ma persista fino alla vittoria.

Questo *qualcuno*, noi pensiamo debbano esserlo, prima d'ogni altro

I Direttori dei Musei.

Ma qui conviene far posto a una requisitoria che l'Ojetti scaraventa addosso ai responsabili di uno stato di cose veramente deplorevole.

« Da anni (egli scrive) sono vacanti non so se venti o trenta posti di ispettori alle Gallerie e ai Musei, di architetti per le Soprintendenze dei monumenti: vacanti contro la legge, contro il bisogno, contro la sicurezza stessa di musei e monumenti. Dalla Direzione generale a Roma che manca del personale necessario perfino per spedire regolarmente la sua corrispondenza ordinaria, a tutti gli uffici provinciali preposti alle belle arti manca tutto: dai direttori ai soprastanti. Tredici posti di direttore ha concesso alle Belle Arti il Ministero delle Finanze senza nemmeno interrogare il direttore generale delle povere e belle arti: così, per un calcolo approssimativo, a distanza, con la competenza che, senza offendere nessuno, può avere, in fatto di scavi o di sorveglianza o di uffici d'esportazione, un alto e certamente benemerito funzionario delle Finanze. E sono tredici posti occupati i più da direttori che il mese scorso sono andati a riposo; ma non possono essere sostituiti perchè è stata inventata, tra gli ispettori da promuovere direttori, una nuova categoria, quella degli « ispettori principali » e le promozioni sono state fatte o si stanno facendo in questi giorni, ma un ispettore principale non può essere promosso direttore che dopo tre anni di grado. Sembrano burle. Sono verità. A questo personale scarso, affaticato, spesso condannato a far da sè le copie delle sue lettere per archivio e magari a portare da sè queste lettere alla posta, condannato a non ricevere risposte dalla Direzione generale stremata com'è, a non avere danari



ZEISS
TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori

Brochure "P 521„ gratis a richiesta



ZEISS
BINOCCOLI

Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T 79„ illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica

Catalogo illustrato "T 79„ gratis

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie: CARL ZEISS JENA — Georg Lehmann - Milano (11) Via Lovanio, 4

Salvate i denti dalla carie!

MARCA DEPOSITATA



MARCA DEPOSITATA

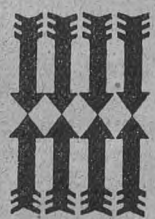
IL PIÙ EFFICACE
IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L.I.M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)

Pro-phy-lac-tic

Così



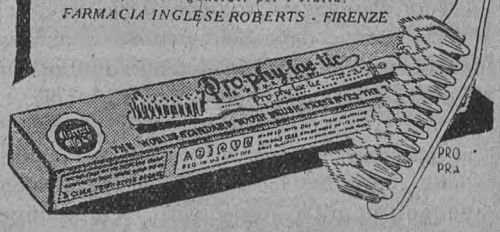
Col Pro-phy-lac-tic si puliscono i denti superiori dall'alto in basso, quelli inferiori dal basso in alto.

Noncosì



Dunque sempre partendo dalle gengive, mai lateralmente perchè è così che vengono asportati i resti dei cibi cacciatisi fra dente e dente.

Depositari generali per l'Italia:
FARMACIA INGLESE ROBERTS - FIRENZE



per far togliere la neve dai lucernari se nevica o per far accomodare una doccia bucata se piove o per far riparare una cornice se si schioda, condannato a correre dalla Galleria o dal Museo all'Ufficio d'esportazione, da una chiesa sui monti al lontano museuccio provinciale dove è stato rubato un « fondo d'oro », si può chiedere di mettersi a far corsi, discorsi e conferenze al pubblico italiano, e gratis per giunta? ».

Dopo di che, può sembrar ben temerario il ripetere che ai Direttori dei Musei spetta anche il compito di moltiplicarsi per chiamare, se non la folla, almeno un numero ben maggiore di visitatori nostrani nelle loro deserte sale. Eppure noi pensiamo che anche codesta condizione miseranda cesserà quando le Gallerie e i Musei interesseranno di più il nostro pubblico; così che, combattendo la battaglia nell'interesse di quell'Arte a cui certamente sono devoti, se hanno scelto così poco lucrosi uffici anzi che tentare vie più remunerative (la vendita all'asta di vecchi quadri e di giovani imitazioni!), essi combatteranno anche una battaglia per se stessi. Non importa per questo rispetto se il loro titolo sia d'Ispettori principali o di Direttori: quel che conta son le funzioni, non il nome. E quanto al lavoro, sì, vogliamo ammettere che ce ne sia, ma abbiamo sott'occhi l'attività di certi industriali, di certi professionisti, di certi uomini d'affari, e ci pare che vi sia del margine anche dopo esaurite quelle occupazioni che costituiscono, lo riconosciamo, tutt'altro che una sinecura. Potremo sbagliarci; ma non facciamo delle semplici induzioni, abbiamo davanti degli esempî. Il canonico cav. Mannucci, Console del T. C. I., dirige il piccolo Museo di Pienza, da lui stesso ordinato or sono ventitrè anni, e vi dedica cure veramente paterne, fino ad accompagnare egli stesso i visitatori, « fornendo loro un'illustrazione la più storicamente e artisticamente dettagliata ». Sì, quel di Pienza è un Museo minuscolo e i visitatori non troppo numerosi. Ma il Nicodemi di Brescia può dire di se stesso: « Personalmente io mi sono ingegnato in ogni modo di riuscire a questo: per mesi e mesi di ogni anno mi metto nei giorni festivi a disposizione dei visitatori per fornir spiegazioni ed esser guida, molto umilmente, di tutti; studiai le migliori collocazioni degli oggetti, compilai i cataloghi che spero di poter presto veder pubblicati, introdussi, nel modo più semplice e più decoroso, le più elementari comodità ». E il Mauceri, direttore del R. Museo Nazionale di Messina, che scrive di essere in tutto d'accordo con l'autore dell'articolo « I Musei e il pubblico » aggiunge: « Sono stato sempre lieto e felice quando ho potuto vedere un museo pieno di visitatori e quando ho potuto mettere a parte del pubblico la mia coltura. Ho deplorato e condannato sempre il monopolio scientifico o l'intellettualismo egoistico dei superuomini. Come direttore poi del Museo di Messina, ho fatto tutto quello che ho potuto per avvicinare sempre più il pubblico all'Istituto. Le condizioni provvisorie di deposito e la distanza notevole dal centro della città han reso purtroppo ardua la mia opera; tuttavia ho cercato di superare le difficoltà con conferenze nell'Istituto stesso, pubblicità in occasione di visite importanti e dei frequenti restauri alle più significative opere d'arte, pubblicazioni di memorie e conferenze, ecc.: concessione di servizi tranviarii più frequenti e denominazione di *Gazzi-Museo* su di una delle tabelle indicative delle vetture; tutte cose che han dato alla città di Messina, la quale aveva dimenticato, dopo l'immane disastro, di possedere un museo ed un gran museo, la sensazione della sua esistenza e della sua importanza... ».

Ecco quello che si chiama, in lingua povera, *spirito d'iniziativa;* chi non lo possiede, trova sempre qualche pretesto o ragione per giustificare la sua inerzia.

Il R. Commissario del Museo Nazionale di Napoli non sembra certo di esserne privo (gli rendiamo questo omaggio) a giudicare da quanto ci scrive:

« Ho già da tempo pensato di fare, di una grande sala denominata il « Salone della Pianta di Pompei », ed ora chiuso al pubblico, una « Sala di riposo » con criteri del tutto moderni. Mentre all'intorno vi saranno esposti degli oggetti antichi di mera curiosità, e, più in alto, vi farà bella mostra una magnifica serie di acquerelli riproducenti artisticamente monumenti pompeiani, nel mezzo vi sarà la vendita delle riproduzioni artistiche che il Ministero pare voglia affidare all'industria privata, e, in giro, sedie per riposare, tavolini per scrivere o consultare albums, telefono, guide, ecc. ecc. *Al Museo di Napoli, data la sua vastità, è indispen-*

Vittoria S.I.M.S.



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI

MILANO

VIA BROLETTO, 13

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO

CORSO GARIBALDI 104

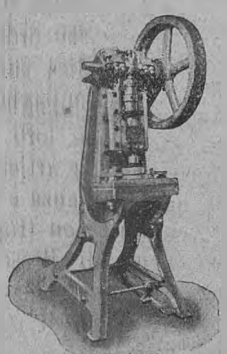
Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta utensili casalinghi terraglie ecc.

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE e FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 **TORINO** VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860



PRESSA A ECCENTRICO INCLINABILE

MACCHINE
ED
IMPIANTI
PER
OLIO - SAPONE
STEARINA
COLLA - ACIDI
CIOCCOLATO
CARAMELLE
DOLCIUMI

POMPE
PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

sabile questa sala di riposo. E fra non molto, quando cioè la Biblioteca Nazionale avrà ceduto il grande e storico salone, ivi, poichè vi sarà solo la decorazione dei famosi arazzi del Marchese del Vasto, illustranti la battaglia di Pavia, sarà agevole tenere un ciclo di conferenze sulla storia dell'arte ».

I Musei e gli stranieri.

Questo accenno alla *Sala di riposo,* ritenuta *indispensabile* per il Museo di Napoli ci richiama a quella parte dello scritto del Borsa che è stata fatta bersaglio al maggior numero di strali; quella in cui egli accennava alle *refreshment rooms,* ai *buffets,* ai *restaurants* annessi ai Musei londinesi. Alcuni vollero intendere che il nostro egregio collaboratore proponesse addirittura che tutti i musei e le gallerie fossero forniti di simili conforti, proprio come ogni onesto spaccio di tabacchi è ormai invariabilmente congiunto a una mescita di liquori. Invece il Borsa aveva chiaramente accennato solo ai grandi musei, alle gallerie che richiedono ore ed ore per la visita. Neanche per questi la proposta trova grazia presso l'Ojetti, che dice « per conto mio, preferisco non vedere fornelli nei palazzi o nelle case dei nostri quadri e delle nostre statue ». A noi, francamente, non sembra una profanazione: come non pensiamo, ascoltando alla Scala il *Nerone* o il *Tristano e Isotta* che la solennità e l'austerità della rappresentazione siano sminuite perchè negl'intermezzi gli spettatori si raccolgono nel ridotto a sorseggiare un'aranciata o un caffè. Ma bisogna pensare a quei viaggiatori (la maggioranza, dunque) che non possono darsi il lusso di trattenersi molti giorni in una città e devono esporsi alla fatica davvero esauriente di esaminare, non con occhio distratto, alcune centinaia di opere. Non tutti hanno l'obbligo di posseder nervi d'acciaio. Specialmente quegli stranieri che sono abituati a trovar in casa loro codeste comodità, ne risentono la mancanza e la deplorano; ma ancor più deplorano altre mancanze, o indecenze, come quelle a cui voleva porre riparo, con saggio proposito, il Direttore Generale delle B. A. E rilevano e deplorano altre incurie, di cui si fa oggettivo ma eloquente delatore il sig. Debeuz, quando così descrive un museo, e non degli ultimi:

« Unica decorazione degli ambienti, le ragnatele annerite dalla polvere, sparse a dovizia per tutti i canti. Dappertutto la nota dominante è la trascuranza e l'abbandono ».

Non generalizziamo, per amor del Cielo! Anzi, ricordiamo tutti dei musei che sono dei modelli di pulizia. Ma ne ricordiamo altri che somigliano troppo bene al brutto esempio citato dal signor Debeuz. E qui il rimedio dovrebbe esser facile: perchè consta di un solo ingrediente: la buona volontà.

Il Vescovo di Urbino.

Al Vescovo di Urbino, il quale le insegnava che pigliar marito era bene, non pigliarlo meglio, la figlia del Principe Colonna rispondeva: « Monsignore, accontentiamoci di far il bene e faccia il meglio chi può e vuole! ».

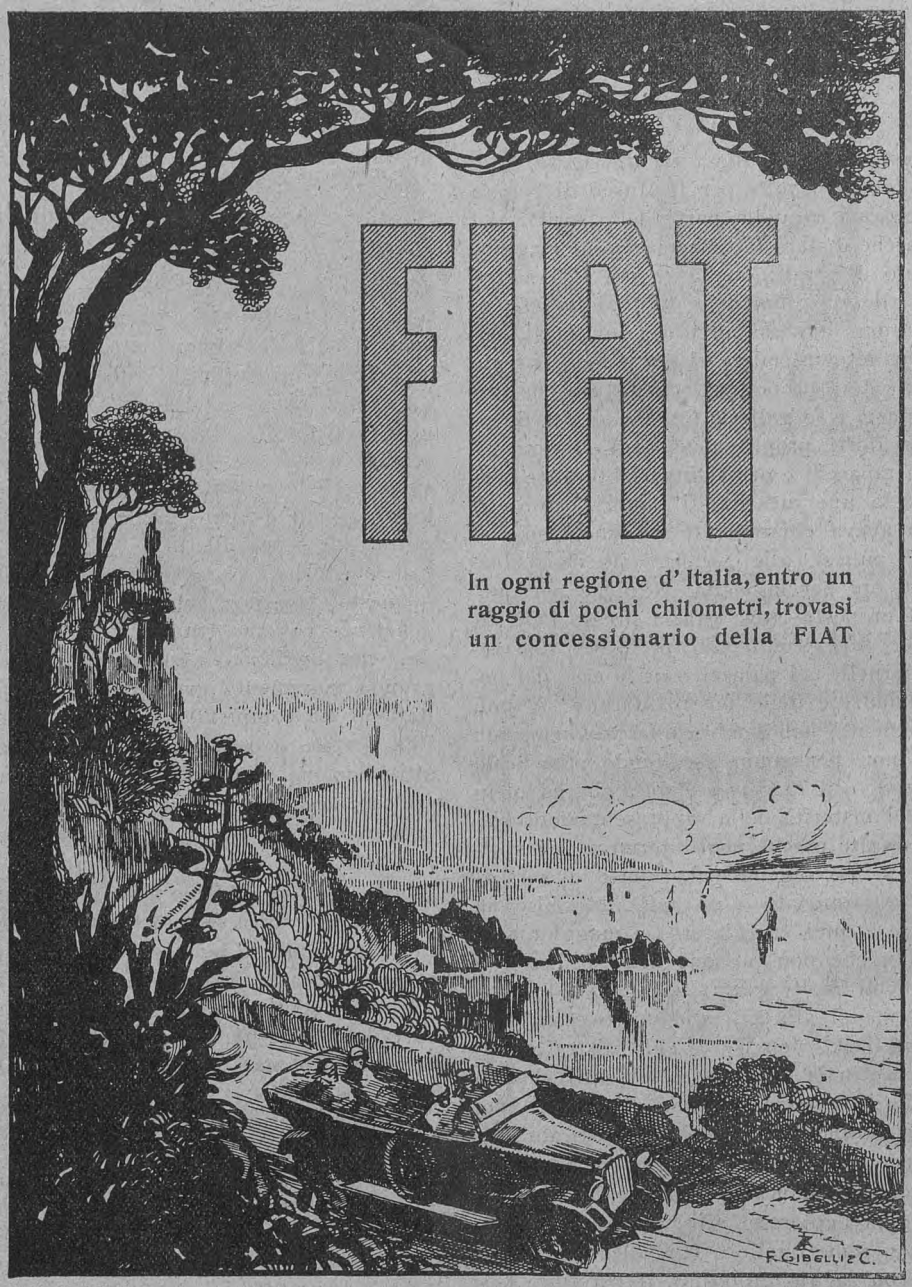
Codesto aneddoto, che il Borsa argutamente riferisce nella già citata sua lettera, sembra a noi possa suggerirci una conclusione, già da tempo desiderata da quei lettori che hanno avuto tanta pazienza di seguirci pur senza diletto.

E la conclusione, come ben si comprende, è questa. Noi non abbiamo fede che tante deficienze possano trovare immediato rimedio, ma crediamo perfettamente che, nel grande movimento evolutivo che il popolo italiano sta compiendo, e che in tante cose l'ha portato a non dover invidiare nessuna altra nazione, giungerà l'ora anche per queste sue raccolte d'arte che tutti gli altri, per converso, ci hanno invidiato, quando non insidiato, e ci invidiano. « Verranno poi i giorni lieti; il Museo sarà allora in una grande, magnifica sede, e lo Stato potrà (come auguriamo da buoni italiani) dar la giusta ricompensa al suo personale che lavora silenziosamente e fedelmente con sentimento sacerdotale per l'arte e la scienza, ed i mezzi anche adeguati agl'Istituti che ne hanno tanto bisogno! ».

Così il Direttore del Museo di Messina, e noi facciamo eco alla sua voce.

Ma fin che i giorni lieti non giungano, cominciamo tutti, comincino quelli che possono e devono, a fare quanto sta in loro. Il Touring considera anche questo come uno dei problemi che grandemente interessano il Paese e seguirà con plauso coloro che meglio si saranno adoperati a risolverlo.

G. BOGNETTI


FIAT
In ogni regione d' Italia, entro un raggio di pochi chilometri, trovasi un concessionario della FIAT
F. GIBELLI E C.

VITA DEL TOURING

I tre doni del 1925.

È possibile che nell'anno di grazia 1925 vi siano degli italiani che non sentano il dovere di associarsi al Touring? È possibile che vi sian persone che non vogliono versare 10 lire per ricevere in cambio merce del valore almeno sei o sette volte maggiore? E non è forse questo il caso di coloro che si associano al Touring? Pagando L. 10 (più L. 2 di tassa d'ingresso) ognuno riceverà gratuitamente nel 1925:

— il 4° volume della *Guida dell'Italia Centrale* illustrante *Roma e dintorni* (850 pagine di testo e 90 di carte e piante, innumerevoli, notizie di interesse pratico, di indole storica, artistica, religiosa, turistica, aneddotica, in gran parte assolutamente inedite);

— l'*Annuario Generale 1925-26*, grosso volume di 1500 pagine contenente innumerevoli dati turistici, statistici, amministrativi, ecc. su tutti i Comuni e *tutte le frazioni* del Regno, le Colonie, i territori finitimi alla frontiera, i paesi a forte emigrazione italiana, ecc.;

— il 4° fascicolo dell'*Atlante stradale* composto di 8 fogli. È la carta turistica per eccellenza. Calabria e parte della Sicilia saranno illustrate in questo fascicolo.

Se volete considerare il valore venale delle pubblicazioni che i Soci gratuitamente ricevono quest'anno, tenete presente che una Guida di mole media (ben minore di quella del nostro volumissimo su Roma) vale oggi circa 40 lire; un Annuario di 1500 pagine altrettanto; gli otto fogli dell'Atlante stradale non meno di 10 lire. Ne risulta un totale di 90 lire, che, se appare enorme di fronte alle poche dieci lirette di quota, lo è ancor più se si pensa che un volume come la nostra *Guida di Roma* o come l'*Annuario Generale* può essere pubblicato solo in quanto un organismo come il Touring riesca a raccogliere l'ingente massa di collaborazioni, di dati, di informazioni necessaria a ciò.

Se i Soci sono persuasi di queste lapalissiane verità si guardino attorno e cerchino fra i propri amici tutti coloro che non sono ancora Soci del Sodalizio. Chiedano loro:

L. 2,— per tassa d'ingresso;
» *10,10* per quota annuale 1925;
» *18,—* per abbon. *Vie d'Italia* 1925.

Totale L. 30,— che possono essere rimesse mediante cartolina vaglia o vaglia bancario all'Amministrazione del T. C. I. (Milano [5] - Corso Italia, 10), oppure versate ad uno dei numerosi Uffici succursali del T.C.I. esistenti in Italia ed all'Estero.

Volete aver facilitata l'opera di progaganda? Chiedete (con semplice biglietto da visita recante la sigla P. C. P.) il *Carnet del propagandista*, contenente dieci schede di associazione e le norme per esercitare una buona azione di propaganda.

Non dimenticatevi di ricordare ai «catturandi» Soci le tre pubblicazioni che essi riceveranno in dono nel 1925. Esse siano

Le tre faville c'hanno i cori accesi.

Le rimesse in denaro.

Ogni rimessa di denaro sia fatta preferibilmente a mezzo di *assegni circolari*. Quando ciò non sia possibile e si debba ricorrere alla cartolina-vaglia, si scriva sempre nell'apposito spazio lo scopo per cui si spedisce il denaro.

Se le comunicazioni richiedono maggiore spazio e si deve scrivere una lettera, si metta *nella stessa busta* l'importo della ordinazione e la lettera. Lo spedire valori separatamente dalle indicazioni relative è causa di tante difficoltà, errori e ritardi nelle operazioni di registrazione, spedizione, ecc. che riescono a danno dei Soci e del Sodalizio.

Ogni lettera, cartolina, cartolina-vaglia, ecc. deve contenere *sempre* nome, cognome, numero di tessera e indirizzo della persona alla quale si riferisce; ma questi dati devono *essere precisi e scritti chiaramente*, onde non sia difficile o impossibile decifrarli. È ottima cosa inviare la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni sociali.

Le novità alla Mostra delle Forniture Alberghiere per il 1925. - Un Concorso per Camere, Bagni e ritirate di Alberghi minori.

La Mostra delle Forniture Alberghiere si preannuncia del più vivo interesse. Il grande palazzo che la conterrà si sta già costruendo al centro della Piazza d'Armi ed ormai lo spazio posto a disposizione degli espositori è quasi tutto accaparrato. Si prevede che il concorso del pubblico sarà notevole, giacchè molti albergatori ci hanno fatto sapere che attendono di visitare la nostra Mostra prima di eseguire acquisti per il rinnovamento o il completamento degli arredi e degli impianti dei propri alberghi.

Una simpatica novità sarà rappresentata da un Concorso che verrà bandito, nell'intento di sottoporre all'attenzione dei proprietari e conducenti di alberghi minori e piccoli del materiale di primo ordine adatto ed economico per l'arredamento delle proprie camere, dei bagni e delle ritirate. Nel prossimo fascicolo daremo per esteso il bando del Concorso cui vogliamo però fin d'ora far cenno, giacchè ci sembra di offrire ai nostri propagandisti un ottimo argomento per l'azione che essi potranno svolgere nelle città minori, negli alberghi di provincia.


La nuova luce
non abbagliante
opale
OSRAM
NITRA
OSRAM
NITRA

Il Touring cura il miglioramento degli alberghi non con chiacchiere, ma con iniziative di cui a nessuno sfuggirà l'importanza. Esso si è preoccupato di migliorare il personale d'albergo creando delle Scuole capaci di addestrare i giovani alle varie funzioni cui essi possono essere chiamati negli alberghi. Ha pubblicato (oltre a numerose opere di propaganda di minor mole) un « Manuale dell'Industria Alberghiera » che è la prima enciclopedia dell'albergatore che sia apparsa in Italia ed il cui successo è segnato dalla diffusione larghissima che al volume fu riserbata. Si è interessato al miglioramento degli alberghi minori per mezzo di un Concorso che verrà ripetuto anche quest'anno ed è dotato di cospicui premi. Ha esercitato anche un'azione diretta di miglioramento, patrocinando il sorgere in Milano di un primo grande albergo per turisti ed appoggiando iniziative analoghe d'altre città. Infine, con la Mostra delle Forniture Alberghiere (unica esposizione del genere in tutto il mondo), si ha contribuito a rendere sempre più facile agli albergatori la scelta dei materiali necessari per il proprio albergo e agli industriali più agevole l'opera di specializzazione tecnica.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

La targa posteriore delle automobili.

La targa ha provocato, in questi ultimi tempi, a molti automobilisti la sorpresa di contravvenzioni veramente insolite per la loro motivazione e addirittura senza precedenti per l'entità delle ammende.

Quando si pensi che per la semplice rottura, accidentale, inavvertita, ininfluente, di un filo di ferro, vi sono stati automobilisti che hanno pagato, a titolo di composizione per sè e per il conducente, la somma di lire 500, non è forse giustificato un senso di sorpresa, di ribellione e di sdegno per tanta enormità?

Tutti sanno che l'ultimo Decreto sulla circolazione stradale è risultato assai gravoso, anzi eccessivo nello stabilire le ammende. La considerevole entità delle cifre dovrebbe perciò consigliare un più attento esame dei singoli articoli e una meditata prudenza nella loro applicazione. E questo purtroppo non si verifica.

Per quale ragione abbiamo, di quando in quando, delle vere ondate di contravvenzioni per un egual titolo? Forse che gli automobilisti vanno escogitando a periodi il modo di frodare il fisco o di eludere qualche disposizione di ordine pubblico: e si danno fra loro la parola per essere concordi nel contravvenire alle leggi in uno stesso modo e in un dato momento?

Ah! no! È un procedimento del tutto inverso! Basta che un agente di polizia stradale scopra che un'interpretazione estensiva od anche assurda di un articolo di legge può dar luogo a una contravvenzione e che un buon numero di automobilisti, presi alla sprovvista sul modo d'interpretare la speciale norma, si sottometta alla conciliazione o all'oblazione, perchè immediatamente quel caso, fin allora eccezionale, si trovi ad essere invece comunissimo: le contravvenzioni piovon giù da ogni parte. La notizia passa subito da colleghi a colleghi, da città a città. Nessuno trattiene più lo zelo dei funzionari: non riescono più ad infrenarli nemmeno i loro diretti superiori. Le cose vanno aggravandosi spesso sino ad arrivare alle proporzioni di uno scandalo. Poi d'un tratto cessano: è intervenuto un reciso giudizio contrario del Magistrato.

Talvolta, invece, è il Magistrato stesso, che, accedendo alla interpretazione dei preposti alla sorveglianza stradale, accelera e aggrava quel diluvio di contravvenzioni. E allora il rimedio non è più trovato dagli automobilisti, se non sottomettendosi a un nuovo ingiusto gravame.

Il caso della targa posteriore è veramente tipico.

L'articolo 44 del R. D. 31 dicembre 1923 n. 3043, che vi si riferisce, dice precisamente così: « Ogni autoveicolo deve essere munito, nella parte posteriore, di una targa metallica di riconoscimento, fissata al telaio in modo permanente, all'atto del rilascio della licenza e a cura della Prefettura ».

Non vi è assolutamente alcun'altra disposizione di legge che si riferisca alla targa degli autoveicoli, nè precedente a quel decreto, nè posteriore.

Pertanto quando noi leggiamo in taluni verbali di contravvenzione queste motivazioni: « per avere il filo di ferro che assicura la targa al telaio rotto così da rendere la targa amovibile », « per avere la targa non fissata al telaio nel modo regolare », « per mancanza del piombino » ecc., dobbiamo considerare se tutto ciò è permesso an-

Automobilisti!

Il ***"PAREBRISE"****, così come è ora,* ***costituisce un serio pericolo.*** *— Nelle vetture chiuse, e specialmente in quelle a guida interna, il pericolo è ancora maggiore. —* ***Se un cristallo si rompe,*** *le scheggie si proiettano tutt'intorno, e guai alle persone che si trovano vicine! Esse difficilmente potranno rimanere incolumi. — Adottando invece il*

« Triplex - Cristallo di Sicurezza »

il pericolo è superato. *— Il "Triplex" anche se colpito violentemente, non si scheggia, e tutti — passeggieri e chauffeur — hanno la certezza di non correre alcun rischio.*

THE TRIPLEX SAPETY GLASS Co. Ltd.
1, ALBERMALE St. - LONDON S. W. I.

ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli N 12-3 - MILANO (9)
Concessionario esclusivo per l'Italia

ACCUMULATORI Dott. SCAINI



BATTERIA SPECIALE PER LANCIA MOD. TRIKAPPA

Gli **ACCUMULATORI Dott. SCAINI** sono ormai **adottati in serie** dalle Fabbriche d'auto italiane:

ALFA ROMEO - ANSALDO - AUREA - BARISON - BIANCHI - CEIRANO - CHIRIBIRI
DIATTO - FIAT - ITALA - ISOTTA FRASCHINI - LANCIA - O.M. - SPA, ecc. ecc.
e dalla francese CITROEN

per avere Luce splendida - Avviamento pronto, facile, sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2 000.000
VIA TROTTER, 10 - MILANO - TELEFONO, 21-336

che dalla più rigorosa interpretazione dell'articolo 44 surriferito.

Sappiamo bene che, per una pratica oramai antica, quando un autoveicolo viene immatricolato presso una Prefettura, riceve la prescritta targa che un funzionario della Prefettura assicura ad una parte del veicolo con un filo di ferro, sigillato infine da un piombino. Ma non vi è stata mai disposizione che stabilisse ciò per legge e che per legge comminasse pene a chi, anche inavvertitamente, lasciasse romperè il filo o perdesse il piombino.

Sarebbe d'altra parte assurdo essere rigorosi sul modo di apprezzare l'attacco della targa, quando nemmeno le disposizioni dello art. 44 del R. D. sono sempre in ogni caso applicabili alla lettera. E valga il vero.

L'art. 44 vuole che la targa sia *fissata al telaio,* perchè il telaio è una parte fissa dell'automobile, a differenza della carrozzeria che è movibile e cambiabile. Ora vi sono attualmente macchine che non hanno più un vero e proprio telaio: un gran numero di vetturette e cyclecars hanno soltanto un mezzo telaio anteriore. In questi casi la targa, che dev'essere posta nella parte posteriore, può essere fissata soltanto alla carrozzeria. E le auto-elettriche, che circolano per le nostre maggiori città, non hanno forse la targa assicurata al coperchio della cassa degli accumulatori, che è la parte più amovibile di tutta le vettura?

La targa deve essere, secondo l'art. 44, fissata *all'atto del rilascio della licenza.* Pertanto, quando si debba procedere a una riparazione, come quella frequentissima al serbatoio della benzina, che esige la rimozione della targa, o un incidente di strada abbia provocato la rottura del famoso filo, la macchina dovrebbe rimanere inutilizzabile, perchè, a rigore, non è più consentita la applicazione di un nuovo piombino. Alcune Prefetture non si rifiutano di applicare un nuovo piombino alle macchine della propria circoscrizione; altre sì. In caso di riparazioni, rimane ad ogni modo sempre una disparità di condizioni fra chi risiede nel capoluogo e chi vi risiede lontano. E in caso di accidente di viaggio occorso fuori della provincia, un automobilista dovrebbe essere costretto a ritornare alla sua residenza per rimettere in perfetta regola la propria macchina. Ma come vi potrebbe ritornare, con mezzi propri, senza il pericolo d'incorrere in una sequela di contravvenzioni, se lungo la strada trovasse scaglionati funzionari così illegittimamente zelanti, come quelli che hanno provocato queste note?

Come si vede, chi s'impuntasse sulla rigorosa interpretazione dell'art. 44 non farebbe che creare una rete d'ingiustizie fra le varie categorie d'automobilisti.

Il significato sostanziale di quell'articolo è solamente questo: che ogni automobile deve essere, all'atto della sua immatricolazione presso la Prefettura, munito di una targa di riconoscimento che, fissata sulla parte posteriore, lo deve accompagnare poi in modo permanente.

L'interpretare la parola « permanente » come « inamovibile » o « indissolubile » è un errore gravissimo, che forse ha origine da altre due erronee credenze: che la targa sia un contrassegno fiscale e che vi possano essere macchine senza targa.

Molti credono che la targa sia un contrassegno fiscale. Non lo è affatto. Il contrassegno fiscale, che attesta il pagamento della tassa annuale di circolazione, è una placchetta metallica che si applica, a cura dell'automobilista, sul tubo dello sterzo. Questa placchetta ha, nell'interesse dell'erario, un valore cento volte superiore alla targa metallica: eppure per essa non è prescritto nè fil di ferro nè piombino.

Altro errore è credere che vi siano macchine senza targa. Non vi sono macchine senza targa, se non quelle nuove, di fabbrica, invendute: e per queste è valevole la targa di prova. Ma perchè un autoveicolo venduto sia usabile, deve essere immatricolato: e coll'immatricolazione gli viene attribuita una targa che lo accompagna poi, in modo permanente, per tutta la sua vita e si distrugge solo quando l'autoveicolo venga distrutto. Non vi sono dunque macchine senza targa: ed è assurdo il sospetto che un automobilista possa distaccare una targa da una macchina per usarla sopra un'altra che ne è già provvista.

La targa ha un valore esclusivamente di riferimento ai dati del libretto di licenza di circolazione. Quando i numeri della targa corrispondano a quelli del libretto, non vi può essere luogo a contravvenzione di nessun genere.

La visibilità della targa è un altro punto che merita di essere considerato.

La prescrizione relativa, pure nell'art. 44, dice: « le targhe devono essere costruite, collocate e mantenute in modo da risultare in ogni caso facilmente leggibili ». Ma anche questa dev'essere interpretata con riferimento ai casi pratici.

Ed è un caso pratico che si verifica di frequente e che non può assolutamente dar luogo a contravvenzione, quello di una targa che dopo un viaggio sopra strade cattive si trovi ad essere illeggibile o quasi perchè coperta di polvere o di fango.

La leggibilità di cui si è preoccupato il legislatore non può essere questa, temporaneamente compromessa da fatti a cui è estranea la volontà e la diligenza dell'automobilista, ma un'altra, di natura diversa e meno accidentale.

Se un automobilista pone dietro alla sua macchina ruote di ricambio, bauli, casse od altro, deve farlo in modo che non sia ostacolata la visibilità della targa. Se questa, per lo scoloramento delle vernici o il distacco dello smalto, per ammaccature o torsioni dovute a colpi e scosse, si deteriori a tal segno da non essere più normalmente leggibile, è giu-

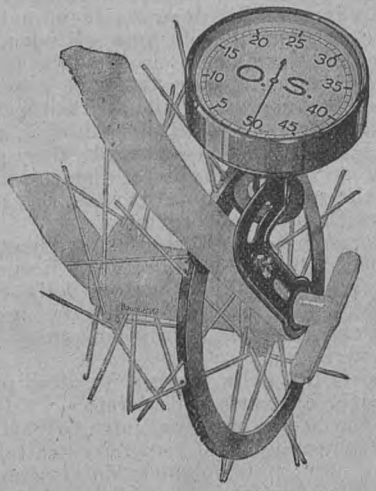
G H M

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER

MONZA

Indicatore di velocità per biciclette

Si applica su qualsiasi tipo di bicicletta in pochi istanti



Agenzia Italiana **O. S.**

Torino - (Stabilimento) Via Baretti N. 30 bis
Milano - (Deposito) Via Bonav. Cavalieri, 6

IP LION IP

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI PER MOTORI DA CORSA E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Via Saluzzo, 15 – TORINO (6)

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) *1924*



Ettore Moretti

MILANO - FORO BONAPARTE 12

IMPERMEABILI

sto che il proprietario sia obbligato a farla riverniciare o sostituire.

Ma, ripetiamo, non mai un automobilista dovrà rispondere di un fatto che nessun suo buon volere è in grado d'impedire, come quello di trovare ricoperte di polvere e di fango targa e vettura, spiacevol cosa imputabile non a chi circola sulle strade pubbliche ma a chi le mantiene in un così deplorevole stato.

Un'altra sorpresa è toccata, in questi tempi, a molti automobilisti: ed essa riguarda l'art. 81 del R. D. sulla circolazione stradale, il quale fa salvo da una parte l'art. 60 del Codice Penale e dall'altra chiama solidale il proprietario dell'automobile nel pagamento delle ammende inflitte al conducente. L'art. 60 del Codice Penale stabilisce che possa essere comminata al principale la stessa pena del subordinato quando quegli colla sua diligenza avrebbe potuto impedire il fatto contravvenzionale.

Se dovesse passar per buona l'interpretazione che alcuni verbalizzanti hanno dato a quell'articolo, nei casi sin qui considerati, arriveremmo al normale raddoppiamento, a carico della stessa persona, delle ammende.

Tutto questo meriterebbe un ben aspro giudizio, parole ben roventi!

Ma atteniamoci ai casi singoli in quistione e rileviamo anche qui il più elementare errore di partenza.

Vi sono contravvenzioni che debbono essere intimate al conducente, perchè si riferiscono al modo di condurre la macchina: e la legge lo dice esplicitamente. Ma di altre contravvenzioni, che sono relative all'autoveicolo in sè, come precisamente quelle dell'art. 44, deve rispondere soltanto il proprietario. E cade allora ogni ragione di applicare l'art. 81 del R. D. e l'art. 60 del Codice Penale, i quali parlano di una responsabilità indiretta del proprietario in quanto esista una contravvenzione intimata al conducente, e non del caso inverso.

Queste considerazioni sono state esposte e sviluppate, insieme a molte altre, in una memoria che l'Ufficio Legale del T.C.I. ha indirizzato ad Autorità Amministrative e Giudiziarie e che mette a disposizione dei Legali del Touring, cui potesse particolarmente interessare.

Avv. Doro Rosetti.

Nell'atto di licenziare queste note ci giunge notizia che a Torino un notevole gruppo di automobilisti, validamente difeso dall'avv. comm. Cesare Gatti-Goria, è stato assolto dalle contravvenzioni intimate per irregolarità di targa. Ci riserviamo di dare qualche maggiore ragguaglio sulla sentenza emessa da quel giudice-pretore urbano avv. Domenico Pisani, che segna un giusto indirizzo per la giurisprudenza in materia.

TURISMO

Gli sports invernali in Italia.

Non è per effetto di sentimenti sciovinistici o perchè il patriottismo faccia velo ai nostri occhi, che ci sentiamo di poter affermare che non solo per dovere gli Italiani devono frequentare le stazioni di sports invernali esistenti nel Regno. La loro preferenza può essere determinata oggi dal fatto che vi sono in Italia delle stazioni organizzate in modo da renderle per nulla inferiori alle più rinomate dell'estero.

Vogliamo soprattutto accennare a Cortina d'Ampezzo dove, a cura dell'Associazione Concorso Forestieri e per la benemerita opera prestata da appassionati degli sports invernali, è sorto e sta sorgendo un complesso di apprestamenti tali da consentire il più largo sviluppo dei diporti sulla neve. Quest'anno gli impianti sportivi artificiali (pattinaggio, pista per slittini e per bob, trampolini da salto ecc.) appariranno in piena efficienza e permetteranno lo svolgimento di gare ed iniziative del più largo interesse. La maggior parte degli alberghi sarà aperta offrendo la possibilità di piacevole soggiorno anche a coloro che si limitano a prender parte come semplici spettatori alle gare sulla neve.

Gli sforzi compiuti da Cortina, ingenti anche come impiego di capitale, meritano di essere apprezzati ed è certo che in quella località affluiranno numerosi tutti coloro che desiderano dedicare qualche giorno ai sani diporti della neve (richiedere informazioni alla citata Associazione Concorso Forestieri).

Oltre a Cortina quest'anno funzioneranno in pieno anche le stazioni invernali di Ponte di Legno, Madesimo, Mottarone, Courmayeur, Bardonecchia, Clavières, Val Gardena, quelle d'Abruzzo ecc.

Nuovi rifugi.

* La Sezione Ticino del C.A.S. ha inaugurato un nuovo *Rifugio Adula*. La capanna sorge alla quota 2000 al Passo Sella Piotta in fondo alla Valle Soia (una valle laterale di Val Blenio). È fornita di 35 brande con materassi, acqua potabile e completamente arredata. Tasse di pernottamento: Soci del C.A.S. e Società affiliate (C.A.I. ecc.) Fr. 1, non Soci Fr. 3. Può essere comodamente raggiunta dal paese di Dangio per la Valle Soia per strada mulattiera in 3 ore, da Olivone per la Valle Carassina in ore 4.30. Serve per tutte le ascensioni nel gruppo dell'Adula, la cui vetta può essere raggiunta in ore 4.

* Il 12 ottobre è stato inaugurato un Rifugio sull'acrocoro del Cris nelle Alpi Giulie, costruito coll'aiuto delle truppe alpine dalla Sezione di Gorizia del C.A.I. Esso sorge ad Est del primo lago del Cris (i laghi sono tre) a m. 1963; è composto di due stanze, cucina e vestibolo e d'un sottotetto; vi possono pernottare una trentina di persone.

Il Rifugio si trova presso il confine jugoslavo nel punto dove avevano avuto intenzione di erigerlo tanto l'Alpenverein quanto la Società alpina slovena, ai piedi del mae-

stoso Monte Solcato (Razor, m. 2601), ed è dedicato al patriota goriziano Antonio Seppenhofer, morto nel 1906 dopo aver lavorato modestamente, ma tenacemente, per la cau-



MONTE CUSNA (2121), LA VETTA PIÙ ALTA DELL'APPENNINO REGGIANO SUL QUALE LA SEZIONE DELL'U. O. E. I. DI REGGIO EMILIA COSTRUIRÀ UN RIFUGIO ALPINO, MEDIANTE UNA PUBBLICA SOTTOSCRIZIONE A TALE SCOPO INIZIATA. DIRIGERE LE OFFERTE ALL'ASSOCIAZIONE PROMOTRICE: VIA MAZZINI, 1 - REGGIO EMILIA.

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

sa nazionale come redattore del « Corriere di Gorizia » e collaboratore della « Patria del Friuli » al tempo del servaggio; egli era stato anche l'apostolo e il precursore dell'alpinismo goriziano e uno dei fondatori dell'Alpina delle Giulie.



Le grandi tappe che condussero all'attuale volo intorno al mondo. — Data l'entusiastica attrattiva suscitata dagli attuali tentativi di voli attorno al mondo, non si presenterà senza interesse un rapido e breve accenno ai più grandi raids aerei che sono stati effettuati finora.

Nel 1919 in seguito all'offerta di un premio di 10.000 sterline istituito dal « Daily Mail » il Capitano John Alcock, assieme al tenente Arturo Whiken Brown, riuscirono a compiere la prima traversata dell'Atlantico, senza scalo, su un apparecchio « Vickers-Vimy » (tipo da bombardamento) munito di due motori « Rolls-Royce ». Partirono il 14 giugno alle ore 16.30 da Terranova e dopo aver lottato con disperata volontà contro le più avverse condizioni atmosferiche, atterrarono l'indomani mattina sulla costa irlandese alle ore 8.40. Il volo fu effettuato senza collegamento con la T.S.F. e fu diretto a mezzo dei soli strumenti di navigazione aerea portati a bordo. Per tentare la medesima traversata era partito da S. John (Terranova) il 18 maggio il maggiore Hawker che per panne al motore fu costretto a discendere in mare, ove ebbe la fortuna di essere raccolto da un piccolo vapore, a circa 1200 km. dalla costa d'Islanda.

Tanto il capitano Alcock che il maggiore Hawker dovevano poi, più tardi, perire tragicamente in seguito ad incidenti aviatori, vittime della loro abnegazione e del loro entusiasmo.

La Marina Americana volle effettuare per prima, per via aerea, il viaggio America-Europa. Partirono con questo scopo quattro idrovolanti quadrimotori « Navy-Curtiss » appositamente attrezzati per l'occasione. Però solo l'apparecchio pilotato dal capitano Read riuscì ad effettuare completa-

Cartoline illustrate „BRUNNER"
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

PNEUMATICI MICHELIN CABLE
PER AUTO-MOTO-CICLO

mente il volo. Partì da Terranova il 16 maggio e dopo diversi scali a Huerta (Azzorre) a Sao Miguel (Azzorre), a Lisbona arrivò a Plymouth dopo 334 ore e 49' di volo.

Il 2 luglio fu il più leggero dell'aria a tentare la conquista dell'Oceano. Il dirigibile inglese R. 34, partito da East Fortune (Scozia) alle 2.43 del mattino, atterrava a Mineota (New York) il giorno 6 alle 15, dopo 108 ore di volo e dopo aver coperto una distanza di 5600 km. Durante il suo viaggio, l'R. 34 fu per parecchie volte in comunicazione, mediante T.S.F., coi vapori delle grandi linee transatlantiche Europa-America.

L'incrociatore aereo lasciò Mineota, per rientrare in Inghilterra il 10 luglio alle 3 e 55' ed arrivò a Pulham il 13 alle 6 e 57' del mattino, impiegando 57 ore per il ritorno cioè la metà del tempo impiegato per l'andata: cosa naturale del resto, perchè i venti dell'Atlantico spirano sempre in direzione Ovest-Est.

Il 1919-1920 fu il periodo dei grandi voli organizzati sia dai Governi sia dai grandi quotidiani a scopo di ricognizione delle vie aeree dell'avvenire.

Si effettuò quindi quello Londra-Cairo-Capo (11.000 km.) compiuto in 46 giorni dal colonnello Van Rynereld e dal ten. Brandt su Vickers-Vimy munito di due motori Rolls-Royce. Partiti da Broockland il 4 febbraio 1920, arrivarono al Capo il 20 marzo, dopo aver inutilizzato due apparecchi durante atterramenti su terreni difficili.

Il raid Inghilterra-Australia, organizzato dal Governo australiano fu compiuto in 29 giorni dal capitano Ross Smith su Vickers-Vimy con 2 motori Rolls-Royce. La partenza ebbe luogo da Hounslow (Inghilterra) il 12 novembre 1919. Gli aviatori arrivarono a Port Darwin (Australia) il 10 dicembre dopo aver percorso 17.500 km.

La Francia organizzò il volo Paris-Dakar che doveva essere effettuato da 3 Breguet con motore Renault 300 HP. Si trattava di attraversare il Sahara, di risalire il corso del Niger fino a Bamniako e di raggiungere Dakar seguendo il Senegal presso a Kayes. Il solo pilota Vuillemin riuscì nell'impresa, partendo da Villacoublay il 28 gennaio 1920 e arrivando a Dakar il 31 marzo dopo 7000 km. di volo.

Il raid Roma-Tokio, organizzato dal nostro Governo, fu compiuto dagli aviatori Ferrarin e Masiero. Ferrarin lasciò Roma il 14 febbraio 1920 e nonostante le immense difficoltà incontrate per la scarsità di mezzi messi a disposizione, arrivò a Tokio il 1° giugno, seguito a qualche giorno di distanza dal Masiero.

Nel 1920 fu compiuto il raid da Lisbona a Rio de Janeiro, effettuato dagli ufficiali portoghesi, capitano di fregata Sacadura Cabral e vice-ammiraglio Cago Continho. Gli



8200 km. che separano le due città furono coperti in 62 ore e 22' di volo.

Ed oggi finalmente abbiamo assistito all'inumane sforzo ed alle meravigliose peripezie dei tenaci aviatori americani che riuscirono a realizzare quel sogno la cui concezione 50 anni addietro sarebbe stata giudicata follia.

Assistenza civile prestata dal servizio aereo danese. — L'inverno scorso in Danimarca fu assai rigoroso. Il freddo intensissimo favorì la formazione di formidabili blocchi di ghiaccio che impedirono in modo assoluto l'ordinario traffico fra il continente e le varie isole, effettuato normalmente a mezzo di vapori di piccolo cabotaggio. Vista la impossibilità di allacciare in qualsiasi modo una comunicazione con le varie isole tagliate fuori dal consorzio umano, le autorità postali richiesero la collaborazione della Aeronautica Militare. Questa assolse il compito in modo così soddisfacente che in seguito le fu pure affidato il trasporto dei viveri, medicinali, lievito, ecc. con evidente grande sollievo di quei poveri isolani ridotti già in disagiatissime condizioni di esistenza. L'entusiasmo di questi per i benefattori aerei fu tale, che per poco, in un'isola, non cagionò un fatale inconveniente.

Una di queste isole era bloccata e senza comunicazione col continente da circa tre settimane. Alla notizia radiotelefonica che ivi sarebbe giunto un velivolo con la posta e vari soccorsi gli abitanti vollero festeggiare ed esprimere la loro riconoscenza al pilota amico.

Infatti, nell'unico piazzale ove era possibile un atterramento, prepararono un campo a modo loro con un gaio intreccio di bandiere, pavesi e festoni; questo inoltre risultò disposto traversalmente al vento. L'atterraggio fu quindi quanto mai disagiato ed il pilota incontrò la massima difficoltà nel cercare di evitare i pali delle bandiere per non danneggiare l'apparecchio. Fortunatamente non si ebbero a lamentare funeste conseguenze e tutto quel materiale venne riposto per altre occasioni.... Durante il periodo invernale i velivoli militari trasportarono 877 pacchi con 8785 kg. di mercanzie varie.

Divulgazione della stampa col velivolo. — Prendendo l'occasione da un convegno politico che ha avuto luogo a Cleveland nel giugno scorso, il giornale americano « New York Herald and Tribune » ha stabilito un servizio speciale aereo per la distribuzione in quella città delle copie del quotidiano. È degno di nota il fatto verificatosi nel giorno dell'inaugurazione: le fotografie del convegno riprodotte per mezzo di un nuovissimo apparato telefonico impiantato dall'« A-

BLOCCHIERA

a mano 300 blocchi o 1500 mattoni al giorno, garantiti

brevetto mondiale

a motore 800 blocchi o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO VIA B. LUINI, 12 -- TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

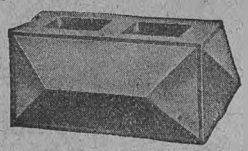
Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



La stessa blocchiera a mano può essere azionata a motore anche dopo anni di lavoro.

L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia su qualunque opera muraria



100 stampi per blocchi paramano



forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

merican Tepehone and Telegraph Company » negli uffici del giornale in New York, vennero stampate nella pagina delle illustrazioni ed arrivarono a Cleveland (che dista circa 660 km. da New York) dodici ore dopo che erano state prese.

ALBERGHI

Rompicapo.

Proponiamo alle menti non affaticate un piccolo quesito da risolvere.

Quando si fanno degli acquisti all'ingrosso, la merce si paga meno che al minuto; quando si viaggia in comitiva, si ha un diffalco sui prezzi normali; quando si è Soci del Touring, si godono innumerevoli ribassi presso i commercianti in genere, colla sola presentazione della tessera, ecc.

Tutto questo corrisponde, press'a poco, al concetto che l'unione fa la forza ed è, sempre all'incirca, uno dei principî fondamentali che hanno dato origine alla forma cooperativa.

Ebbene, chi saprebbe dirci perchè il principio si capovolga nel caso dei pasti collettivi, detti più nobilmente banchetti? Andate a pranzare in due o in tre o in quattro: spenderete, a seconda del ristorante o dell'albergo, una somma più o meno ragionevole: andate in cento o in duecento o in trecento, spenderete molto di più e starete peggio.

La controprova è stata fatta da tre amici nostri che, avendo partecipato al convito offerto a un neo-senatore, colla non modica quota di novanta lire, vollero far lo esperimento di tornare in quell'esercizio e ordinare punto per punto le stesse vivande e gli stessi vini: e spesero cinquantatrè lire a testa, tutto compreso. È vero che sulla tavola c'era qualche fiore di meno: ma per compenso le porzioni erano molto più abbondanti e i cibi più scelti e il servizio non consisteva nel vedersi buttato sgarbatamente sul piatto, come nei grandi banchetti si usa, un pezzetto di roba a scelta del cameriere, che raspa per raccogliere gli avanzi.

Proprio così: vivande più scadenti, porzioni più limitate, servizio alla diavola, e prezzi poco meno che raddoppiati. Perchè?

Noi non lo sappiamo: sappiamo solo che una simile disavventura toccò proprio a noi, a noi del Touring, in quel nostro banchetto commemorativo del trentennio, di cui si dà relazione al principio di questo fascicolo, tanto che da alcuni stomachi giustamente insodi-





stati partì il sospetto che gli organizzatori avessero caricato sulle quote di una maggioranza di paganti anche le quote di una minoranza di invitati. Purtroppo, no: il trattore, che ci trattò male, aveva percepito un numero di quote perfettamente uguale, anche nell'importo, a quelle pagate da o per tutti i commensali. Il conto non tornava solo in questo: che le vivande erano state preparate per un numero minore di persone e furono suddivise su uno maggiore: e il pregio non compensava la scarsa quantità; anzi molti ebbero, durante il pranzo, la sorpresa di vedere che i crostacei si cambiavano in pesci e l'occasione di discorrere dei refrigeranti e del loro imperfetto funzionamento in rapporto alla conservazione delle carni macellate.

Riproponiamo il questito: perchè nei banchetti numerosi si paga di più e si sta, quasi sempre, peggio?

Un albergo moderno ad Alessandria.

Un nuovo e moderno albergo è sorto in Alessandria, prima d'oggi sfuggita da quanti vi dovevano pernottare. Si tratta del Terminus Hôtel che sorge sul Corso Crimea all'angolo della via Trotti. Le camere sono spaziose, mobiliate all'inglese, senza fronzoli d'inutili panneggiamenti ricettacoli di polvere; i pavimenti coperti da Linoleum che non poggia sul piancito ma è incassato in esso ed ha il pregio di essere lavabile, soffice ed elastico più di un tappeto ordinario.

I mobili sono di rovere di Slavonia, in ogni camera acqua calda e fredda; tutte eguali le camere, così al primo, come al secondo, al terzo piano, tutte aprentisi con delle pesanti porte in palissandro rosso su diritti e nitidi corridoi.

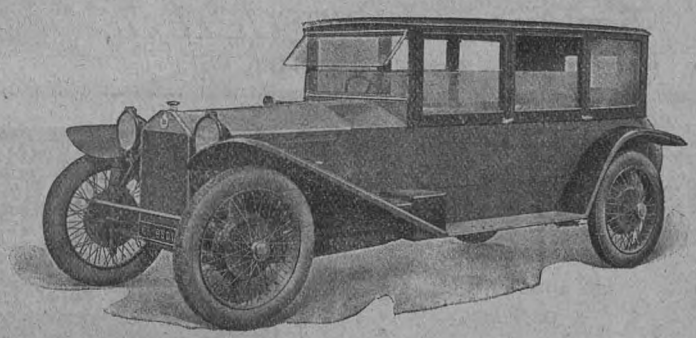
VARIETÀ

Concorso per piccole case montane.

Siamo lieti di dar notizia di una iniziativa che tende a risolvere un problema di interesse squisitamente turistico e che si ricollega ad altra già da noi svolta nell'immediato dopo guerra.

Non dimenticheranno infatti i consoci il *Concorso Marelli* da noi bandito e le cui pubblicazioni riuscirono di interesse pratico così alto, che ancor oggi ci vengono richieste da costruttori ed enti delle regioni devastate dalla guerra.

Il Concorso che ora annunciamo è stato bandito dalla Società « Pro Montibus et Silvis » e dall'« Associazione artistica fra Ama-

LANCIA
"LAMBDA"

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101

tori e Cultori di Architettura », costituite in apposito Comitato, e richiede agli Ingegneri, Architetti ed Artisti emiliani un progetto di piccola casa montana sviluppato secondo moderne norme igieniche e col presupposto che assieme al proprietario possano abitare nei nuovi edifici durante la stagione estiva piccole famiglie di villeggianti e piccole comitive di turisti, servendo anche da piccolo albergo o pensione.

Dette piccole case dovrebbero sorgere nelle zone dell'alto e medio Appennino bolognese, perciò la loro costruzione dovrà rispondere alle condizioni climatiche del luogo e utilizzare i materiali locali, e la loro architettura sarà ispirata alla massima semplicità ed economia, serbando all'aspetto del caseggiato quel carattere rustico, ma non privo di senso artistico, quale ammirasi qua e là nell'Appennino in modo da ambientarsi liberamente e con senso di modernità con le costruzioni esistenti.

L'edificio dovrà essere anzitutto l'abitazione del montanaro e della sua famiglia, con i rustici annessi, come: stalla, fienile, ecc. e inoltre contenere uno o due appartamentini da cedere in affitto, i quali saranno disposti in modo da permettere la maggiore libertà ed offrire le moderne comodità ai villeggianti, tenendo conto delle buone norme sanitarie ed applicando i recenti allestimenti igienici. La cucina potrà essere promiscua negli alloggi più modesti e separata dagli altri. Questi locali dovranno essere disposti in modo che durante la stagione invernale il montanaro possa adibirli a rustiche lavorazioni o piccole industrie.

Il concorrente dovrà presentare entro il 31 gennaio 1925 alle ore 18 alla sede della « Associazione artistica fra Amatori e Cultori di Architettura » presso la R. Scuola di Ingegneria di Bologna, Piazzetta dei Celestini, il progetto firmato o distinto da un motto, nel qual caso il motto sarà ripetuto entro una busta chiusa contenente il nome e l'indirizzo del concorrente.

Il concorso è dotato dei seguenti premi: al progetto dichiarato vincitore L. 1000 ed altre L. 1000 da ripartirsi fra altri due progetti degni di lode.

Per la conoscenza dell'America Latina.

È stato istituito presso il R. Istituto Superiore di Scienze economiche e commerciali di Genova un *Corso libero per l'espansione commerciale italiana nell'America Latina* allo scopo di rendere più attive ed intense le relazioni commerciali dell'Italia coi paesi dell'America Latina.

Il corso libero ha la durata di due anni nei quali saranno studiati il Brasile, le re-

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!

Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6



Palle da Bigliardo

"SELECT IVORINE"

BILLIARD SELECT BALLS IVORINE

Le uniche biglie perfette

Garanzia un anno

Chiedere listino da

ENRICO KNAPPWORST

Milano (26) - Via Canova, 19

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA

MARCA STELLA

POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE

FABBRICAZIONE ITALIANA

PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

gioni del Plata, gli Stati delle Ande, il Messico e le Antille. Saranno tenuti corsi pratici di spagnolo e di portoghese e le materie fondamentali saranno la geografia economica, fisica e politica, l'emigrazione, la merceologia con riguardo ai prodotti di quei paesi, l'organizzazione commerciale, industriale e bancaria, le comunicazioni marittime e terrestri e le istituzioni di diritto pubblico interno della regione che si studia e il diritto internazionale. Potranno essere anche assunti insegnanti scelti fra i professori degli Istituti Superiori del paese studiato, che terranno lezioni nella lingua del paese.

Saranno ammessi al corso i giovani laureati italiani e stranieri e coloro che frequentano la facoltà legale universitaria o l'Istituto Superiore di scienze commerciali; agli allievi verrà rilasciato uno speciale diploma.

Sarà cura dell'Istituto Superiore di Genova promuovere borse di studio a favore di italiani o stranieri e di facilitare i contatti degli allievi italiani con quelli che appartengono ad altri Stati, interessare gli stranieri che soggiornano o transitano in Italia ai rapporti commerciali del nostro Paese col loro e di facilitare il collocamento dei giovani presso case commerciali in Italia e all'estero. Sarà pure cura di facilitare le buone relazioni cogli istituti dei paesi studiati per interessarli alla vita del corso libero.

Per lo studio della vulcanologia.

Siamo lieti di dare notizia che l'*Union Géodesique et Géophysique Internationale*, che comprende sette *Bureaux Centraux Internationaux* per lo studio delle varie branche di quelle scienze, ha designato l'Italia come sede del *Bureau Central Int. de Volcanologie*. Esso è stato attribuito al R. Osservatorio Vesuviano (Resina, Napoli).

La Mostra didattica Nazionale.

La *Mostra Didattica Nazionale*, che s'inaugurerà in Firenze nella primavera prossima, vuol essere un contributo efficace alla coscienza scolastica ed educativa del Paese, la quale dà segni così confortanti di risveglio e di rinnovamento. Essa vuol promuovere una gara d'insegnanti, d'autorità, di enti, di privati, per offrire al pubblico una rassegna viva, documentata, interessante, di quel ch'è la scuola italiana, privata e pubblica, in tutti i suoi gradi, meno l'universitario, in tutti i suoi tipi, professionali e di cultura, in tutte le istituzioni che ne integrano e ne aiutano l'attività sociale ed educativa, una visione chiara dell'ambiente in cui vive e dei modi e dei mezzi onde vive, un quadro sufficiente dei suoi prodotti e dei suoi risultati. L'estero e le colonie devono figurarvi, colla documentazione di quel che anche fuori dei suoi materiali confini la Patria fa per l'educazione dei figli lontani o



delle genti soggette al suo civile dominio. Gare fra insegnanti, enti, espositori, gare educative fra scolaresche, ecc. creeranno intorno alla Mostra un fervido moto d'operoso interesse nazionale per i problemi della scuola, che sono problemi essenziali e decisivi dell'avvenire della Patria.

La Mostra è divisa nelle seguenti sezioni:

I. Finanza. - II. Edilizia. - III. Materiale didattico e arredamento. - IV. Testi scolastici, letteratura e stampa periodica per fanciulli. - V. Igiene ed educazione fisica. - VI. Istituzioni integrative. - VII. Istituzioni prescolastiche. - VIII. Insegnamento primario. - IX. Scuole primarie di carattere speciale. - X. Insegnamento secondario. - XI. Scuole ed Istituti di Belle Arti. - XII. Insegnamento professionale (artistico-industriale, commerciale, agrario). - XIII. Istituti per ciechi, sordomuti, deficienti, ecc. - XIV. Istituti di educazione e d'istruzione pubblica e privata (Seminari compresi). - XV. Scuole italiane all'estero e nelle colonie. - XVI. Bibliografia. - XVII. Mostra retrospettiva dell'insegnamento. - XVIII. Mostra Internaz. di materiale didattico dimostrativo.

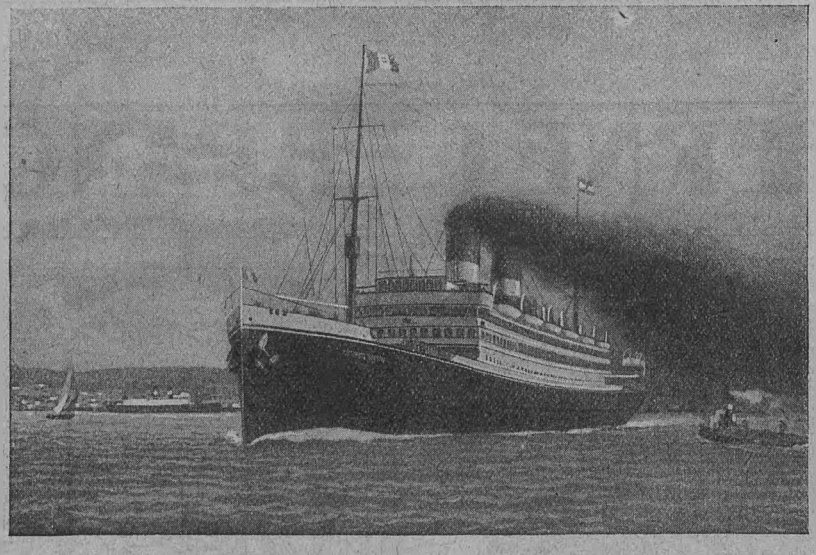
Il Comitato ordinatore ha sede in Firenze, via Cavour 1, ed è presieduto dall'on. Giovanni Calò.

TRA I LIBRI

PENZIG O. - *Flora popolare italiana* - Raccolta dei nomi dialettali delle principali piante indigene e coltivate in Italia - Due volumi, di pag. XVI-542 e 616; 224 illustrazioni - In vendita presso l'Autore, Orto Botanico della R. Università, Genova: Lire 115 (rileg. 130).

Si tratta di una di quelle pubblicazioni — diciamolo subito — che fanno onore al Paese che le mette in luce. V'è troppa gente che ci dichiara incapaci di predisporre opere di vasta e minuziosa preparazione, perchè non ci sia dato di salutare con vivissima soddisfazione un'opera come questa che è il frutto di lunga, vasta e minuta indagine e che costituisce un vero e proprio *corpus* di notizie inedite, molte delle quali se non fossero state fissate in questa enciclopedia finirebbero fatalmente nell'oblìo. Il professore Penzig ha infatti raccolto in ogni parte d'Italia le denominazioni dialettali date dal volgo alle piante spontanee ed a quelle più comunemente coltivate presso di noi.

Non esistendo fino ad ora per la flora italiana alcuna opera complessiva di questo genere, riusciva tutt'altro che agevole allo studioso di poter riferire alla sua vera denominazione nel linguaggio scientifico un nome dialettale qualsiasi. Il Penzig ha raccolto invece in un volume l'elenco alfabetico (in ordine del nome scientifico) delle più comuni piante della flora italiana, segnando in corrispondenza di ciascuna voce i corrispondenti termini dialettali, divisi per regione; nel secondo volume è invece l'elenco alfabetico di tali voci con l'indicazione della regione in cui la voce è usata e della corri-



"COSULICH"

SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE

SEDE CENTRALE: **TRIESTE** - VIA MILANO, 10

Servizi Celeri passeggeri e merci fra Trieste, Napoli e le Americhe

Agenzie in tutte le principali città d'Italia e dell'estero

spondente forma scientifica. È come un supplemento a tutti i dizionari (e per tale ragione non dovrebbe mancare nelle biblioteche delle persone colte) ed è anche un supplemento a tutti i trattati di botanica, giacchè solo dalla esatta comprensione della specie cui si riferisce la pianta da noi conosciuta con un nome volgare può considerarsi perfetta la nostra cognizione botanica. Molte volte la stessa espressione dialettale sta ad indicare piante diverse e non è raro il caso di espressioni diverse per una sola pianta.

Il valore glottologico dell'opera è poi immenso: si può, attraverso questa enciclopedia, studiare la formazione e le trasformazioni dei singoli nomi, ricercare le leggi che determinano tali trasformazioni, eseguire comparazioni fra i dialetti delle varie regioni italiane. V'è infine il valore folkloristico che non deve essere trascurato. Si direbbe che la natura delle varie stirpi e razze che formano la nazione italiana si possa studiare meglio che altrimenti con la scorta di questa raccolta, che, nella nomenclatura data ad elementi tanto vicini alla vita del popolo, mostra le caratteristiche più pittoresche, più curiose, più significative dell'anima popolare.

Il primo volume è adornato da numerose raffigurazioni delle specie vegetali elencate.

Visioni di gloria - I Cimiteri di Guerra dell'Altipiano di Asiago - 62 vedute in fototipia - Bonomo, Asiago 1924: L. 15.

Carta topografica al 100.000 dell'Altipiano di Asiago con l'ubicazione e denominazione dei Cimiteri di guerra e pianta della nuova Asiago - Bonomo, Asiago 1923: L. 5.

Alla carta dell'Altipiano di Asiago, con l'indicazione dei cimiteri di guerra esistenti in quella zona, l'editore Bonomo ha fatto opportunamente seguire un albo di vedute dei cimiteri stessi, in numero di 41. Ambedue le pubblicazioni, in decorosa veste tipografica, rappresentano un degno omaggio alla memoria dei nostri Caduti, un'ottima guida e un ricordo per chi si reca a visitare i sacri recinti di quella regione. Oltre ai cimiteri italiani sono elencati e riprodotti anche quelli inglesi, e per ognuno è indicato il numero delle salme che vi riposano. Sarebbe desiderabile che analoghe pubblicazioni venissero fatte anche per le altre zone del fronte: restituite ormai dappertutto alla pacifica attività della vita civile le terre che furono teatro della lotta, scomparsi di questa a poco a poco tutti i segni e i ricordi, non rimangono ormai, a tangibile memoria del sacrificio compiuto, che i cimiteri di guerra, con tanto amore sistemati e conservati dall'Ufficio per le onoranze alle salme dei Caduti che ha sede in Udine. Ed è perciò da lodarsi ogni iniziativa che miri a diffondere la conoscenza e mantenerne vivi il culto e la venerazione.

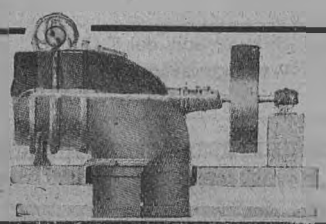
Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI-PORTOMAURIZIO
(IMPERIA)




TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Scarlatti, 17
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

AURINI G. - *Guida di Piacenza e Provincia* - R. Orfanotrofio Militare Nazionale, Torino (via Accademia Albertina 36), 1924: pag. 272, numerose illustrazioni, carte, piante: prezzo-offerta L. 15.

È una pubblicazione che non solo riempie una lacuna, non solo costituisce un nuovo modello offerto a quanti desiderano far conoscere la propria regione, ma ha anche intrinseci pregi che meritano di essere segnalati. Lode quindi a chi ha organizzato la collezione (delle «Guide regionali illustrate») ed al nostro egregio collaboratore G. Aurini che ha dato mano alla pubblicazione di questo volume. Eccone il sommario: Cenno storico e storico-artistico. - La città: i Palazzi - I monumenti - Le Chiese - Museo e Gallerie - Biblioteche e Archivi - I dintorni di Piacenza. - Itinerari: Piacenza-Nibbiano; S. Nicolò-Agazzano; Piacenza-Bobbio; Piacenza-Bettola; Piacenza-Bardi; Piacenza-Alseno; Piacenza-Cremona. - Notiziario degli uffici ed esercizi della città - Piacenza industriale, agricola, commerciale - Guida amministrativa.

DEL-PIANO P. F. - *Nella valle e sui monti in cerca di uomini e di cose* - pag. 192, 50 illustrazioni.

Si tratta di una interessante raccolta intorno alle antichità, alle bellezze naturali, alle memorie storiche e artistiche, alle più curiose costumanze della Valle di Viù, redatta con grande accuratezza, illustrata con numerose fotografie e disegni, presentata in forma assai elegante.

RIBASSI AI SOCI

GIORNALI E RIVISTE: Milano: *La Festa*, rivista settimanale di letteratura, arte, varietà, moda, attualità, educazione (riccamente illustrata): sconto del 10 % ai Soci del Touring sull'importo dell'abbonamento annuo: da L. 50 a L. 45. Chiedere numero di saggio all'Amministraz., via S. Sofia, 5 - Milano (14).

Statistica dei Soci al 30 novembre 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	**N. 221.371**	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 42.000	
	N. 179.371	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 30 novembre 1924 . .	„ 52.966	
Totale Soci annuali		**N. 232.337**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 45.539	
Idem al 30 novembre 1924 . .	„ 9.354	
	„ 54.893	
Totale Soci al 30 novembre 1924		**N. 287.230**



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T.C.I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** – Extra Sublime di Prima Pressione . **L. 10.50** Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 250.— alla cassa
„ „ 25 „ „ „ . . „ 125.— „

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

*NB. - Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto **pagato** (fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco **a domicilio** inviare L. **Cinque** in più per ogni Damigiana.*
*Il porto del **sapone** è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.



SOTTO UN IMPERMEABILE

AQUILA

HUTCHINSON

SIETE AL SICURO
dalla PIOGGIA e dall'UMIDITÀ

SOCIETÀ ITALIANA INDUSTRIA GOMMA HUTCHINSON
MILANO - Via Solari, 27

I
AS

Gli italianissimi, i perfetti

Compassi I. A. S.

sono i preferiti dalle maggiori scuole italiane

I
A S
marca italiana

presso tutti i rivenditori - Ottici - Cartolai

"LA FILOTECNICA"
Ing. A. SALMOIRAGHI S. A.
MILANO

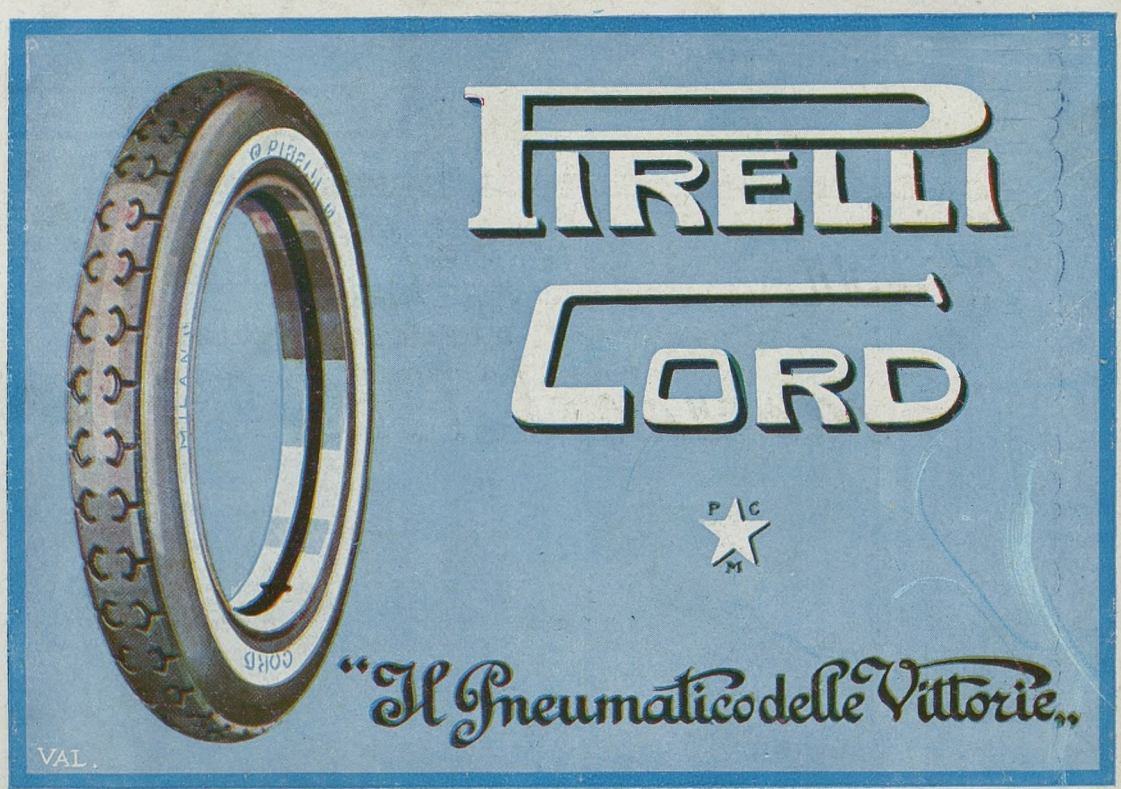
ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)





Arti Grafiche Modiano & C - Milano.

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 2 COPIE 160.000 FEBBRAIO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



A TAVOLA BEVETE
ACQUA NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

PER LA
CONSERVAZIONE
E LO **SVILUPPO**
DEI
CAPELLI
E DELLA
BARBA
USATE SOLO



L'acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

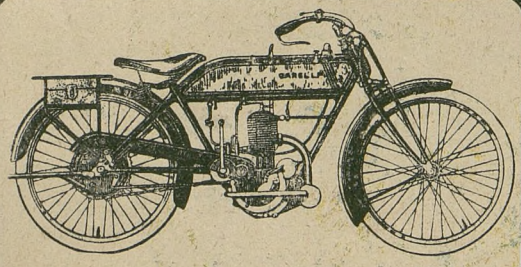
Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE**, e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire.

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una morbidezza speciale.

Riassumendo: l'acqua **CHININA-MIGONE** toglie la forfora, ripulisce i capelli, dà loro forza e vigore, ed infine loro imparte una fragranza deliziosa.

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Tiretti Cord

quanto di meglio potete possedere

TIPI TURISMO E NORD SUD

Prezzo Lire 6975.—

VENDITA A RATE

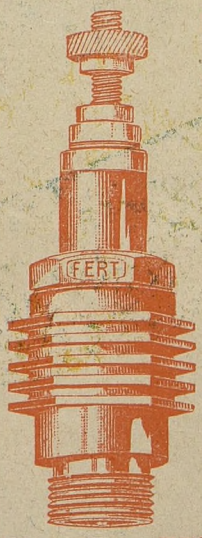
Rivolgersi agli Agenti e alla

Soc. An. MOTO GARELLI - MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

IN TUTTI I PASSI AMERICANI



NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite o mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

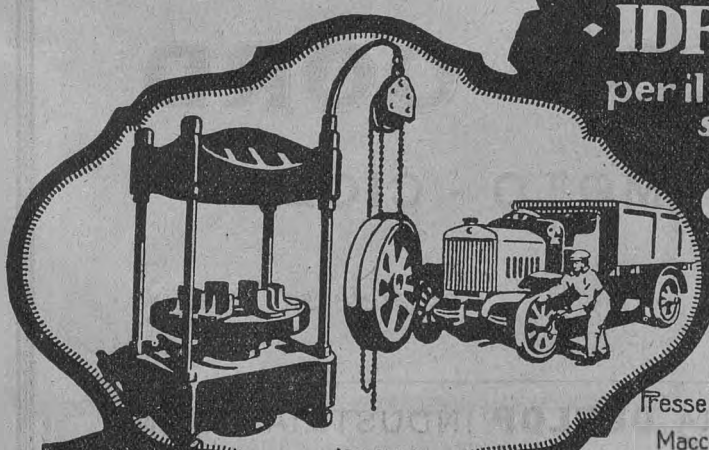
Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT **GENOVA** Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112.

CIOCCOLATO
PERUGINA
Perugina

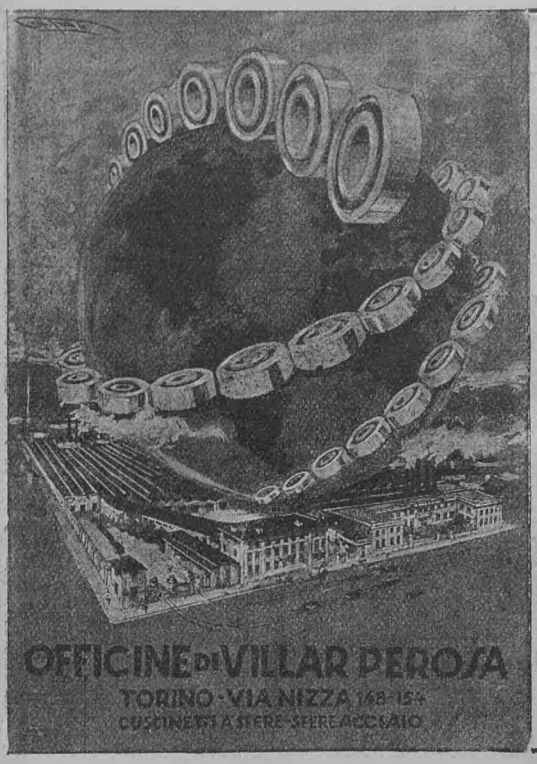
PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo
smontaggio
delle
GOMME
PIENE



PRODUZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous
22

CESARE
GALDABINI & C
GALLARATE



Rappresentanze e Depositi:

Torino . . . . - Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza, 148-154
Cuneo. . . . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Emanuele II
Alessandria - ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33
Novara . . . . - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Corso Garibaldi, 1
Biella . . . . - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15
Ivrea . . . . . - ZERBINO & BRESSANO - C.so C. Nigra
Milano . . . . - Negozio di vendita: Via P. Umberto, 25 Ing. CELSO CAMI - Via A. Appiani, 15
Genova. . . . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20
Padova . . . - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11
Trieste . . . . - «SACAMA» GIOV. FERLUCA & C. - Via XXX Ottobre, 4
Bologna . . . - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15
Firenze. . . . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis
Roma . . . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309 311
Napoli. . . . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24
Catania . . . - FRATELLI ZUCCO - Via Etna, 175
Palermo. . . - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40
Cagliari . . . - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi «SATAS»

Montate

PNEUMATICI

DUNLOP CORD

AUTO - MOTO - CICLO

e sarete soddisfatti !!

SOCIETÀ ITALIANA **DUNLOP** INDUSTRIA GOMMA

DIREZIONE GENERALE
MILANO (19) – Via G. Sirtori, 1 A

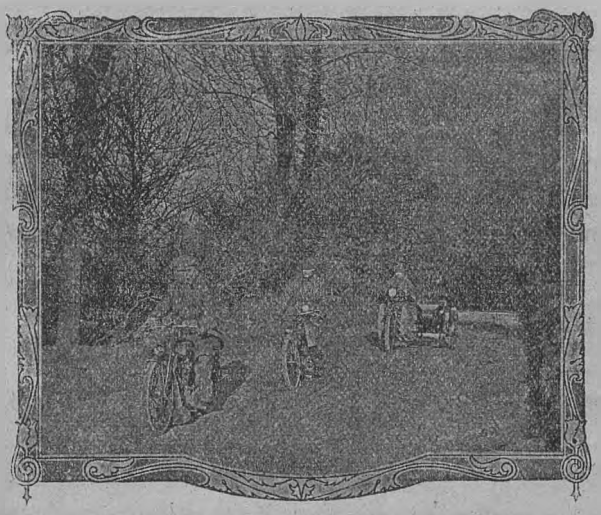
FILIALE
ROMA (21). . – Viale Castro Pretorio, 116

"TOURING OIL"

Soc. Anon. Lubrificanti

EMILIO FOLTZER - GENOVA

L'OLIO CLASSICO PER AUTO



AGENTI GENERALI

MAX TÜRKHEIMER & C.

MILANO (7)

Via Lanzone, 22

ARIEL

E

ROYAL ENFIELD

sono le motociclette inglesi più rinomate

I loro tipi **1925**

a valvole laterali

ed a valvole in testa

SONO PREFERITI

per costruzione moderna e perfetta

per convenienza di prezzo

Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS

PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. **AJMAR**

Sportsmen

MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

ISTANTANEE PERFETTE

NESSUN INSUCCESSO

IN VENDITA OVUNQUE

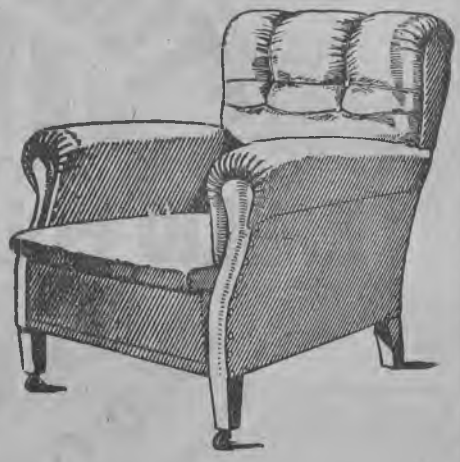
SOCIETÀ ANONIMA TENSI

MILANO

LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA DI PRODOTTI SENSIBILI

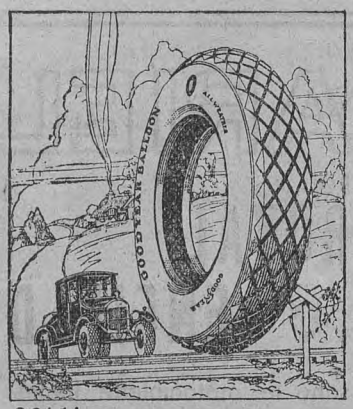
POLTRONA FRAU

(MARCA DEPOSITATA)



TORINO

VIA PALAZZO DI CITTÀ 6



3-24-14

Bastano tre sole parole per indicare il valore di un Pneumatico

Ottima qualità .. .. GOODYEAR
Prezzo conveniente .. .. GOODYEAR
Ottimo servizio .. .. GOODYEAR

Acquistate subito i Pneumatici GOODYEAR e vi convincerete !!

La parola GOODYEAR è indice di "Buon Consumo,,

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

GOODYEAR

LUCCA **Orlandi Landucci & Lupori** **MILANO**
Foro Bonaparte, 16

Filiali in: BOLOGNA - FIRENZE - GENOVA - ROMA - PADOVA - TORINO - UDINE

JEAVONS
PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE
Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE
Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio
Agenti per l'Italia:
Ditta Cesare De Marchi
Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO



JEAVONS
BREVETTATA IN TUTTO IL MONDO

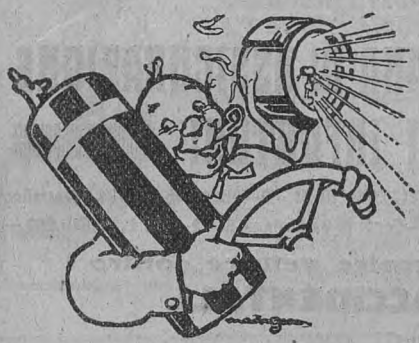


Coi Pneumatici **BALLOON**
adottate l'AMMORTIZZATORE a olio **"DERIHON,,**
Il migliore perchè
NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUÒ SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE
Agenzia Esclusiva per l'Italia:
Corte & Cosso - Torino
Via Roero di Costanze, 2 (già Cavallerizza)

SALVOIL
Il miglior Olio per automobili
ATTILIO SALVADÈ & FIGLI
GENOVA - NAPOLI

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE Wa
per AUTOCARRI FIAT e SPA





Automobili - Autobus
Motocicli - Imbarcazioni
trovano la loro illuminazione veramente
PRATICA - SICURA - ECONOMICA
solo con le
BOTTIGLIE e gli APPARECCHI
MAGONDEAUX
ACETILENE DISCIOLTO
Assoluta sicurezza di luce - Perfetto controllo di spesa

Chiedere listini ed istruzioni alla
Società Italiana **APPARECCHI "MAGONDEAUX" - MILANO**
Via Vivaio, 8 - Telef. 20-957
ed alle sue ***AGENZIE GENERALI:*** BOLOGNA - *Garage Errani*, Via degli Albari, 4
BRESCIA - *Garage Cantoni*, Via Saffi, 3 — COMO - *B. Ghizzoni*, Via Vittorio Emanuele, 22
GENOVA - *Soc. Commerciale Ligure*, Via Roma, 8 int. 7 — PADOVA - *Emporio dell'Auto*, Via Roma, 9 — VICENZA - *A. Fanton*, Via Piancoli, 6 — ROMA - *Anzino & C.*, Via Mercede, 52

PUBBLICITÀ GRIONI-MILANO

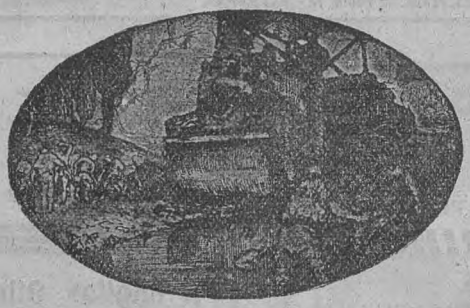
SOCIETÀ ANONIMA

PURICELLI

STRADE E CAVE

MILANO

VIA MONFORTE, 44



ROMA

VIA DELL'UMILTÀ, 48

PALERMO

PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati.

Miniere, Cave e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada



Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)

Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato 400 sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N.	66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	»	223	» » »	150.745,—
» Slittamenti	»	25	» » »	15.360,—
» Ribaltamenti	»	30	» » »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	»	28	» » »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	»	9	» » »	22.060,—
» Lancio di sassi	»	13	» » »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	»	6	» » »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

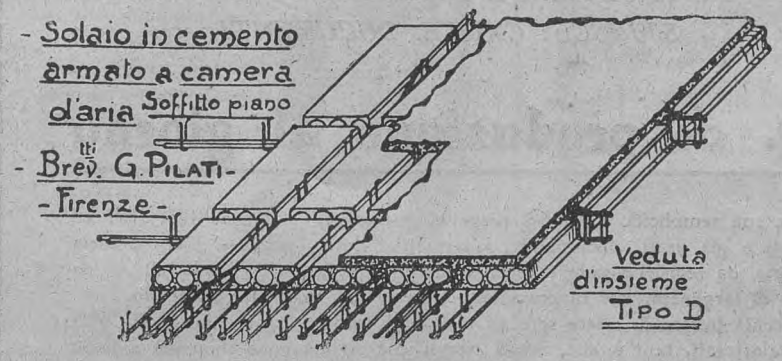
Società Ital. Brevetti Edilizi Pilati

Solai in cemento armato a camere d'aria e soffitto piano. — Pareti a scompartimenti d'aria stagna. Vespaio e sottotegola isolanti. — Copertura incombustibile e scomponibile. — Soffitti praticabili.

Costruzioni economiche, antisismiche, igieniche, incombustibili, insonore

Brevetti **G. PILATI** - Firenze

ASSOLUTAMENTE I MIGLIORI



Adottati dalle F. F. S. S.
Istituti Scolastici
Stabilimenti Industriali
Cinematografi e Teatri
Case signorili e popolari
Seminari, Caserme, Hotels
Manicomi

MASSIME ONORIFICENZE

ROMA - MILANO
FIRENZE - LIVORNO
BRUXELLES
BARCELLONA - PARIGI

CONCEDONSI OVUNQUE LICENZE — PER SCHIARIMENTI RIVOLGERSI: **S. I. B. C. P.**

Via Tito Speri, 8 - FIRENZE - Telefono N. 51



È un fatto che l'

INGRANAGGIO A VELOCITÀ
STURMEY ARCHER

durerà più a lungo di qualsiasi bicicletta e renderà facile la vostra marcia in ogni circolazione

Domandare notizia sugli ingranaggi per biciclette a

STURMEY-ARCHER GEARS Ltd.
NOTTINGHAM

PROMÉTHÉE

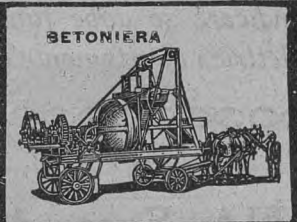
ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28

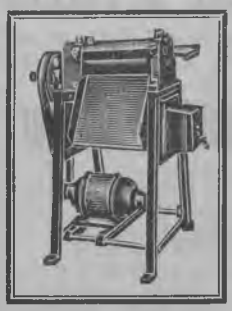
BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO, MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
— Via Domodossola, 11 —



"RECORD"

MACCHINA CELERE AUTOMATICA, PER LA FABBRICAZIONE DI TRUCCIOLI DI CARTA PER IMBALLAGGIO, PER DISTRUGGERE E RITAGLIARE IN MINUTISSIME STRISCE: CARTE, DOCUMENTI, ecc.

350 Kg. di produzione al giorno

Questa macchina nella sua semplicità offre dei pregevoli vantaggi. — Rende illeggibili ed inservibili scritti segreti e già usati, documenti, danari fuori corso, ecc. — Lavora carta comune come pure carta da registri vecchi e carte d'ufficio fuori uso ritagliando strisce da 2 - 3 millimetri di larghezza, che rappresentano l'ideale del materiale d'imballo.

I rifiuti e la carta vecchia invece di essere sprecati e dispersi mercè la macchina RECORD vengono utilizzati e valorizzati, tant'è che questi ritagli che si ottengono sono più a buon mercato dei truccioli di legno. — È usata nei grandi Uffici, nei Ministeri e nei grandi Stabilimenti, rappresentando essa una grande praticità ed utilità.

Il lungo e continuo uso non la deteriora affatto.

Rappresenta per coloro che vogliono occuparsi della fabbricazione di ritagli di carta per imballo una buona fonte di guadagno. I ritagli di carta che si ottengono possono servire oltre che per materiale d'imballaggio, per pulire macchine, così da risparmiare strofinacci e cascami di pulitura.

I ritagli che si ottengono dalla carta seta si adoperano per imballare frutta, dolci, cioccolato, confetture, porcellane, argenterie, ecc. ecc.

Si può ritagliare la carta sciupata e sdruscita, senza bisogno di renderla liscia e piana.

I coltelli non richiedono nessuna arrotatura. — Luce di lavoro e tavolo introduttore mm. 350.

Larghezza dei coltelli trinciatori mm. 350.

Produzione giornaliera oltre 350 Kg. ritagli di carta in otto ore lavorative.

FORZA OCCORRENTE: per ritagli della larghezza di 2 mm. 1 HP; della larghezza di 3 mm. 1 $^1/_2$ HP.

GIRI DELLA PULEGGIA: 750 - 850 per minuto.

CINGHIA: 280 × 60 mm.

VOLUME DELLA MACCHINA: profondità 77 cm.; larghezza 82 cm.; altezza 128 cm.

PESO: circa 150 Kg.

Nell'ordinazione indicare se deve funzionare a trasmissione od a forza elettrica direttamente col proprio motore.

AGENTI PER LA VENDITA:

CASA ITALIANA Succ. di L. PERGOLA

5, VIA TREBBIA - **MILANO** - TELEFONO 50-612

TORINO - FIRENZE - ROMA

Pro-phy-lac-tic

Il rinomatissimo spazzolino da denti conosciuto da tutti in tutto il mondo. Esso pulisce fra dente e dente, non ne spazzola solo la superficie. I fascetti di setole dentellati, sono adattati alla forma dei denti e la parte anteriore terminante a punta arriva fino agli ultimi molari.

Deposit. generali per l'Italia:
FARMACIA INGLESE
ROBERTS & Co.
FIRENZE



AUTENTICO SOLO SE IN QUESTA SCATOLA GIALLA

PRO-PRA



Argenteria Krupp

Posate e Servizi da tavola
Utensili da cucina in nichel puro

OGGETTI FANTASIA MARCA LEONE CHIAVE ED AQUILA

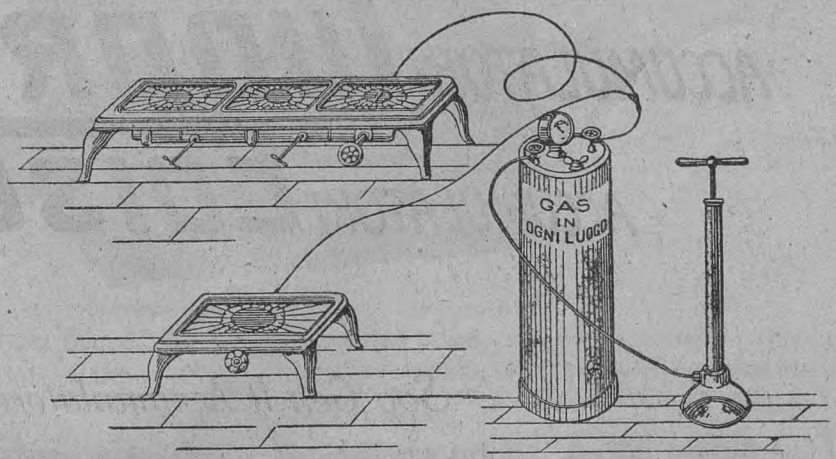
Società Anonima
Italiana Metalli Argenteria Krupp
MILANO . Via Pergolesi 8-10

STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)

GAS IN OGNI LUOGO

LUCE E CALORE SOTTO OGNI ASPETTO E PER OGNI USO
CON BENZINA DA AUTOMOBILE

TUTTE LE APPLICAZIONI DOMESTICHE E INDUSTRIALI



CUCINE A **1, 2, 3,** FIAMME - COMODE - ELEGANTI - SICURE - TRASPORTABILI

BREVETTI TALMONE

TORINO (4) - CORSO FRANCIA, 25 - **TORINO (4)**



SUPERPILA

SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2.000.000

Stabilmenti Pilla e Leclanché

FIRENZE

•

Batterie Elettriche speciali per **Radiotelefonia e Radiotelegrafia**

Batterie Elettriche per lampade tascabili – lampade a torcia portatili fanalini per cicli.

Pile a secco, Semisecco e Liquido. – Sistemi speciali Pilla e Leclanché – Tipi adottati dai Telefoni, Telegrafi e Ferrovie dello Stato – Funzionamento regolare garantito – Massima durata.
Le pile che non danno il risultato previsto dalla garanzia sono ricambiate. Delle pile a liquido si vendono separatamente anche i pezzi di ricambio

Chiedere listini gratis alla ***Soc. Superpila*** *- Casella Postale N. 254 - FIRENZE*
per qualsiasi tipo di **batterie** e **pile elettriche**

Fornitrice di tutti gli Enti Statali – Laboratori privati
Osservatorio scientifico di Padre Alfani

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

Automobilisti!

Il parebrise, così come è ora, costituisce un serio pericolo. — Più pericolosi ancora sono i cristalli delle vetture chiuse, specie se le vetture sono a guida interna. — Ad ogni rottura di cristallo le scheggie si irradiano tutt'intorno, e guai alle persone che si troveranno vicine: non potranno salvarsi. — Questo pericolo sarà assolutamente inesistente se si adotterà il

"TRIPLEX"

il "Cristallo di Sicurezza"

che non va in pezzi e non fa scheggie anche se colpito violentemente con sasso, con bastone o con martello. — Tutti coloro che si trovano sulla vettura - passeggeri e chauffeur - sono al sicuro da ogni pericolo. Diamo ogni garanzia al riguardo

Automobilisti!

Sebbene il prezzo del ***"Triplex"*** *sia mitissimo, noi vi diciamo: « Quando si tratta della vostra salute, non fate mai questione di prezzo. Il cristallo* ***"Triplex"*** *costa assai meno del chirurgo! Non ascoltate gli imprudenti e gli incuranti: non saranno certamente essi che al momento buono andranno all'ospedale per voi...!*

ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli N. 12 - MILANO (9)

BENZILENE
"DI PRODUZIONE NAZIONALE"

S'impiega egregiamente in luogo della benzina nei motori a scoppio di qualsiasi tipo ed ha fra i suoi componenti principali l'Isoprene ed in parte minima l'alcool.

Ma nulla ha di comune con gli altri carburanti dello stesso tipo, mentre contiene prodotti essenziali aggiunti con funzione ben definita, atti a conferirgli i suoi altissimi pregi.

In una parola è superiore alla benzina stessa:
per farne uso non occorrono modificazioni di sorta al motore od al carburatore di qualunque macchina;
con esso il motore sviluppa in modo sensibile una maggior forza;
sono eliminati i fenomeni d'autoaccensione;
in rapporto al consumo ed a parità di condizioni esso è minore affatto pel Benzilene;
non lascia residui carboniosi e depositi di sorta;
in conseguenza di ciò, è ovvio, la durata ed il rendimento del motore aumentano in ragione inversa della nessuna traccia di incrostazioni, caratteristiche queste ultime della benzina e dei comuni carburanti;
l'accensione è più forte e più pronta;
costa meno..
Benzilene, italianissimo!

E fattore economico assoluto, significa emancipazione dall'estero, è prodotto essenziale della difesa della Nazione.

AGENZIA DEL BENZILENE
MILANO - VIA DELLE VALLAZZE, 117

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI



BATTERIA SPECIALE PER LANCIA MOD. TRIKAPPA

Gli **ACCUMULATORI Dott. SCAINI** sono ormai **adottati in serie** dalle Fabbriche d'auto italiane:

ALFA ROMEO - ANSALDO - AUREA - BARISON - BIANCHI - CEIRANO - CHIRIBIRI DIATTO - FIAT - ITALA - ISOTTA FRASCHINI - LANCIA - O.M. - SPA, ecc. ecc,
e dalla francese **CITROEN**

per avere Luce splendida - Avviamento pronto, facile, sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2 000.000
VIA TROTTER, 10 - MILANO - TELEFONO, 21-336

ANNO XXXI Sommario del Fascicolo di Febbraio N. 2

Escursione nazionale ai Campi di battaglia, pag. 113. — Le saline di Cagliari, *A. Taramelli*, pag. 115. — Le più annose piante d'Italia, *L. Montemartini*, pag. 123. — Roma, *L. V. Bertarelli*, pag. 134. — Il Museo Correale di Sorrento, pag. 145. — Feltre, *A. Pompeati*, pag. 147. — Una sala dimenticata, *B. Brunelli*, pag. 159. — Ascesa del «Gebel Hàmed» m. 1141 nell'Eritrea occidentale (Missione Corni-Calciati-Bracciani 1923), *C. Calciati e L. Bracciani*, pagina 167. — Le grandi fonti della ricchezza nazionale. L'industria dell'azoto, *A. Orefice*, pag. 175. — Il Castello dei Rossi in S. Secondo Parmense, *F. Bernini*, pag. 185. — Un nuovo importante servizio per gli automobilisti Soci del T. C. I., L. V. B., pag. 193. — Vita del Touring, pag. 195. — Notizie ed Echi, pag. 203. — Soci benemeriti del T.C.I., pag. 219. — Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I., pag. 220. — Alberghi affiliati al T. C. I., pag. 222. — Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I., pag. 222. — Statistica dei Soci al 31 dicembre 1924, pag. 224.

Direzione Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 2 | Febbraio 1925

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

ESCURSIONE NAZIONALE AI CAMPI DI BATTAGLIA

Primavera del 1925. Dieci anni dal giorno in cui, rotti gli indugi, l'Esercito italiano riprendeva la marcia iniziata a Goito, a Palestro, al Mincio. Dieci anni dal principio dell'ultima guerra che ricondusse nel grembo della Patria le città fedelissime. Tutta Italia celebrerà il decennale delle epiche giornate di guerra, e non troverà neppur questa volta assente il Touring Club Italiano. Se, dopo Vittorio Veneto, esso aveva per primo in memorabili escursioni guidato vere falangi di italiani a conoscere le nuove terre tridentine e giulie, nel 1925 intende condurre pur vaste schiere di Soci verso le stesse terre, sacre al culto di ogni italiano.

Ben diverso spettacolo s'offrirà però all'attonito sguardo dei nuovi pellegrini: non più ruderi informi e cumuli di macerie, strade e ponti distrutti, ma case, chiese, opifici, ponti, paesi, come per un miracolo risorti ed un fervore di vita che pulsa con alacre ritmo. Mirabile esempio della tenace operosità della razza!

Se i vivi hanno cercato di cancellare dalle lor case l'impronta della terribile bufera noi, in devoto pellegrinaggio, andremo a ritrovarne il volto nei cimiteri e nei monumenti di guerra: sull'Altopiano d'Asiago, ove dormono affratellati i soldati di tre eserciti alleati, sulle balze del Grappa, all'ombra dei cipressi d'Aquileia, nella sterminata città dei morti di Redipuglia, nelle selve di bianche croci che lambiscono l'Isonzo, su su nei romantici cimiterini fra gli abeti del Cadore e le eccelse praterie delle Dolomiti.

Non solo la memoria dei morti onoreremo (ed in alcuni luoghi il devoto pellegrinaggio assurgerà a vera e propria solenne commemorazione) ma anche l'eroismo dei vivi. Condur-

remo gli italiani a visitare le contese posizioni di Asiago, la formidabile galleria del Grappa, i passaggi del Piave lungo il Montello, caverne, doline e trincee del Carso sitibondo, i labirinti scavati nei fianchi del Sabotino e le trincee aperte nella rossa mota del Collio Goriziano, le alture di Santa Lucia di Tolmino, la stretta di Plezzo, le gole fortificate del Fella, i nidi d'aquila scavati dagli alpini sui dirupi delle Tofane. Insomma, con opportune diversioni lungo camionabili e mulattiere e valendoci della guida di una schiera di valorosi ufficiali ed ex-combattenti, visiteremo le posizioni più aspre e più caratteristiche della nostra fronte di guerra.

***

Il progetto di questa Escursione Nazionale è grandioso: si tratta di un itinerario che si svolge lungo 1500 chilometri di strada, che saranno percorsi tutti mediante rapide e comode automobili di lusso (torpedoni). Abbiamo bloccato per il nostro servizio l'intero parco della Società Atesina di Trento. E ci siamo anche preoccupati, nello studio dell'itinerario, di assicurare ad esso varietà ed interesse turistico, che non sarà per certo inferiore all'alto interesse patriottico della manifestazione.

Se si pensa che, partendo da Rovereto per Folgaria, in mezzo a praterie smeraldine, l'altopiano di Lavarone, sparso di villaggi, coronato di monti nevosi, la cupa Val d'Assa, raggiungeremo l'Altopiano di Asiago; sosteremo nella turrita Bassano; visiteremo Aquileia romana con la suggestiva basilica, gli antichi sotterranei, rimessi in luce dai soldati della IV Armata ed il museo impensatamente ricco di tesori; sosteremo a Trieste; ci inabisseremo nelle grotte di Postumia, meraviglia che nessuno si stanca di riammirare; e Gorizia coi suoi giardini ed i suoi fiori pure ci ospiterà; su su per la vallata dell'Isonzo, lambendo le falde del Monte Nero e del Rombon valicheremo il Predil e raggiungeremo a Tarvisio l'estremo confine d'Italia, bagnato dalle acque della Drava danubiana.... si potrà ben dire che l'escursionista passerà di sorpresa in sorpresa.

Eppure è forse da Tarvisio che avrà inizio la serie delle tappe di più vivo interesse turistico. Ricordiamo solo dei nomi; ognuno d'essi è irresistibile richiamo: il Canal del Ferro, la Carnia, Cima Sappada, l'alta vallata del Piave, S. Stefano di Cadore e, oltre l'orrido di Cima Gogna, la vallata dell'Ansiei e Misurina, col lago ceruleo d'acque in una cerchia di monti asperrimi; infine, superato il Passo delle Tre Croci, l'ampia conca di Cortina d'Ampezzo. Su per l'ardita strada di Falzarego al Passo, squallido intaglio fra bianchi dirupi dolomitici; giù di qui fra i muraglioni spaventevoli di monti strapiombanti alla valle del Cordevole e su ancora per raggiungere, fra il ghiacciaio della Marmolada e gli strapiombi del Sella, il Passo di Pordoi. La discesa lungo la Val di Fassa sarà una volata fra boschi e praterie amenissime: il Passo di Costalunga ci condurrà a Carezza (ove si godranno... i conforti d'una perfezionata arte alberghiera) e le gole di Egga, tagliate nei porfidi, a Bolzano. Ma non siamo ancora al termine della fantastica corsa nei regni delle meraviglie. Valicheremo ancora la Mendola attraversando le solenni, solitarie abetine, scenderemo dalla lungimirante Anaunia nella Valle del Noce e, risalendola, eccoci al Tonale. Qui in cospetto dei colossi dell'Adamello e della Vittoria di Brescia, risorta ad onorare gli eroici Caduti, i due intenti dell'Escursione sembreranno compenetrarsi: la celebrazione delle fortune d'Italia si associerà alla commossa esaltazione delle bellezze del nostro Paese.

Dal Tonale ridiscenderemo a Malé e di qui per il Campo di Carlo Magno e Madonna di Campiglio, nascosta fra boschi immensi, alla Valle del Chiese, alla stupenda gola del Sarca ed infine, oltre il romantico Lago di Toblino, a Trento, culla e tomba di eroi.

***

Undici giorni durerà il viaggio, che si svolgerà alla fine della seconda quindicina di giugno e nei primissimi di luglio. Numero di partecipanti limitato dalle possibilità dei mezzi di trasporto e soprattutto d'alloggio (non poche difficoltà si prevedono su questo punto). Organizzazione... « alla Touring »!

I Soci che vogliono prendere parte alla grande escursione ci richiedano il programma. Non potrà essere approntato subito, ma lo invieremo appena possibile in ordine di richiesta. Al solito, un biglietto da visita con la sigla E. N.



(Fot. F.lli Pes, Cagliari)

UN BEL TRAMONTO SUI BACINI DELLE SALINE DI CAGLIARI.

LE SALINE DI CAGLIARI

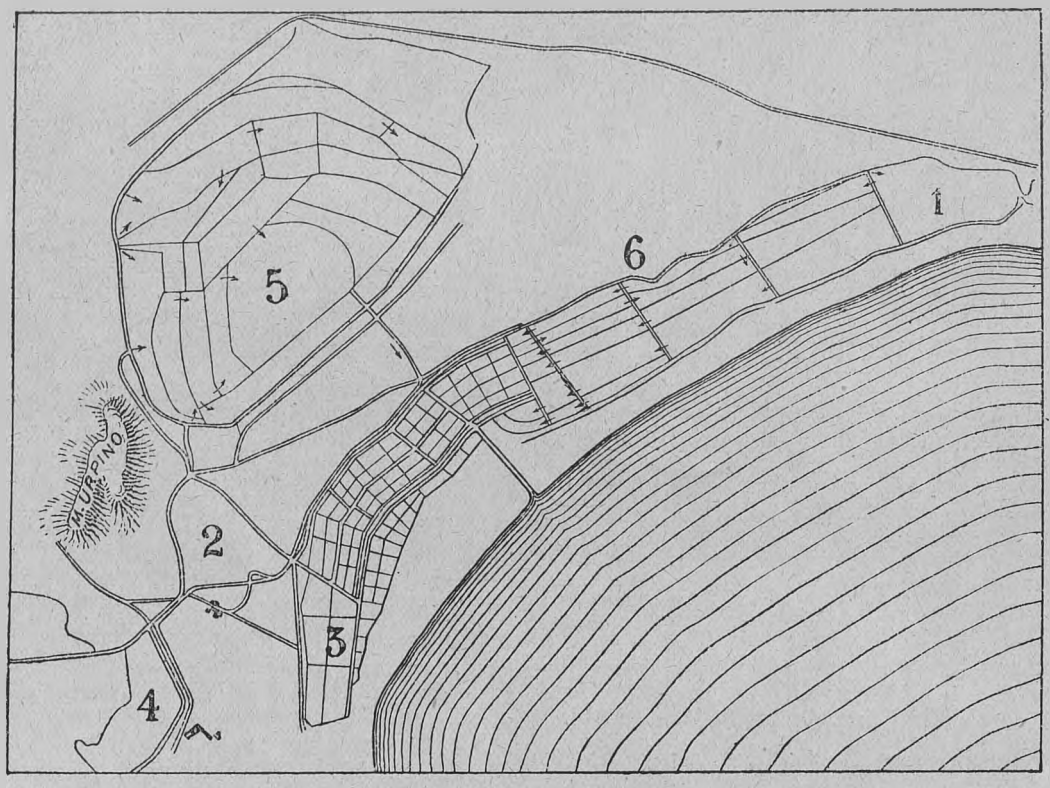
Chi nel settembre affocato scende col treno delle Ferrovie complementari dalla regione collinosa del Partiolla, riarsa dal lungo periodo estivo, e raggiunge il piano campidanese, vede profilarsi dietro i vigneti di Monserrato e di Pirri, prima di giungere a Cagliari, una serie di bianchi cumoli, scintillanti di fresco candore nello sfondo d'intenso azzurro del Golfo di Quarto S. Elena. È il sale della grande salina di Cagliari, detta di Molentargius.

Essa è vecchia quanto la storia e forse più che la storia della Sardegna. L'inscrizione trilingue, punica, greca, romana di Pauli Gerrei, uno dei più antichi ed importanti documenti epigrafici della Sardegna, conserva il ricordo di una dedica del liberto Cleone, servo dei salinieri, alla divinità salutare di Sardegna Esculapio Merre, l'antica divinità protosarda che in tempo romano aveva assunto l'aspetto esteriore del Dio medico e solare Esculapio. Molti anni più tardi, verso il declinare dell'impero romano, tra il quarto ed il quinto secolo d. C., troviamo ricordati gli addetti alle saline, gli *immunes salinarum,* che in nome di Cristo fanno la consacrazione, probabilmente di un'area sepolcrale, per i salinieri, in vicinanza della chiesa di S. Saturnino di Cagliari, ora SS. Cosma e Damiano, in località ricca di avanzi sepolcrali ed epigrafici della prima epoca cristiana. L'importanza delle saline di Cagliari è ricordata attraverso tutta la storia: diritti regali e feudali, immunità comunali si alternano si intrecciano si contrastano attorno a queste saline, fonte di ricchezza incessante. Oggidì esse sono, come tutte le saline sarde, di proprietà demaniale e gestite dallo Stato, per il quale rappresentano un reddito imponente.

***

La descrizione breve che qui presento si riferisce alla grande salina di Molentargius, ad est di Cagliari; ma la città ha un'altra salina, assai meno importante ad ovest dell'abitato, alla Scafa, all'orlo dello stagno di S. Gilla. Questa salina, già comunale, è composta di pochi bacini e sembra minacciata dallo svolgimento non molto lontano dell'edilizia cagliaritana.

Il principio fondamentale della salina di Molentargius, come di tutte le saline marine, è semplicissimo e vecchio come la storia



PIANTA DELLA SALINA DEL MOLENTARGIUS DI CAGLIARI.
AL N. 5 È LO STAGNO DI MOLENTARGIUS, DA 1 A 6 A 3 PASSANO LE ACQUE CONDENSATE SINO AI GRANDI BACINI DELLE CASELLE SALANTI.

della civiltà umana, che si può dire si accompagna all'uso del sale marino. Al cocente sole del lungo estate meridionale è affidata l'evaporazione di un sottile strato di acqua marina; ma l'applicazione di questo principio si andò lentamente perfezionando con una serie di provvedimenti diretti soprattutto ad ottenere una maggiore purezza nel sale ed un risparmio della mano d'opera, specialmente quando, nel dopo guerra, per concezioni umanitarie e politiche bene spiegabili, si andò eliminando gradatamente l'impiego dei condannati.

La piccola piantina sopra riprodotta faciliterà al lettore la comprensione del semplice ma ingegnoso meccanismo della salina. L'acqua del mare aperto è condotta naturalmente entro il vasto specchio dello stagno di Molentargius, n. 5 della figura, situato un buon tratto entro terra e difeso per mezzo di canali collettori dalle acque piovane e di scolo delle circostanti campagne. In questo specchio d'acqua tranquillo e non molto profondo si inizia la evaporazione ed il concentramento dell'acqua marina, che si fa più satura, passando da uno scomparto all'altro dalla periferia al centro dello stagno. Dall'ultimo scomparto l'acqua, già molto condensata, è condotta a mezzo di pompe ai bacini litoranei, dove si spande, prima nella vasta distesa 1, poi in quelle allungate, 6, passando dall'una all'altra, sino a raggiungere le cosiddette caselle salanti, bacini regolari, dai margini netti e dal fondo costantemente curato, dove l'acqua sotto l'incessante sferza del sole passa dalla densità di 25° a quella di 30° gradi Beaumè, fra le quali precipita, in massima, il cloruro di sodio, il sale da cucina.

La scelta della località di Cagliari per lo scopo di una redditizia e stabile salina è sovra ogni altra opportuna, sia per la topografia della spiaggia, bassa, con retrostante stagno, lontana dai monti ed aperta ai venti secchi del nord, in clima di scarsa precipitazione acquea e di lunghe giornate



(fot. F.lli Pes, Cagliari)

IL VECCHIO SISTEMA DI ACCUMULAMENTO DEL SALE MEDIANTE LE CARRIOLE.

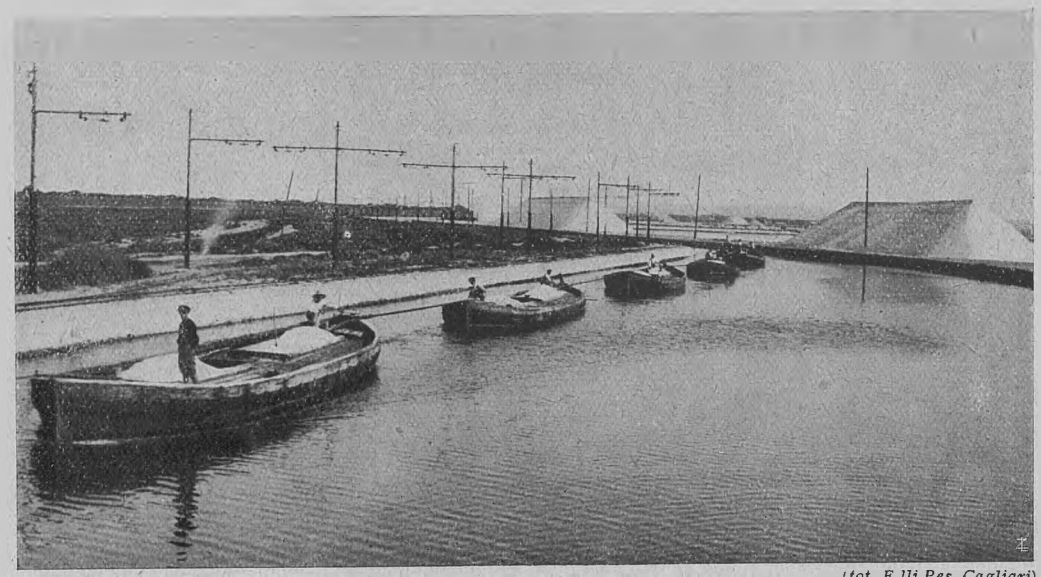
serene di un lungo periodo di siccità, che spesso si stende da maggio ad ottobre. Queste favorevoli circostanze hanno fatto sì che la salina di Cagliari sia diventata la prima d'Italia, e, aggiunge con orgoglio il Direttore ing. Mazzoleni, una delle più importanti saline del mondo.

Dopo che il cloruro di sodio è depositato nelle ultime caselle salanti, convogliate al mare le acque residuali, ricche di altri sali, rimane sul fondo il sale, cristallizzato e quasi puro. Per il momento gli altri sali delle così dette acque madri non sono utilizzati che in minima parte, così mi assicura con un sospiro di rammarico l'egregio ingegnere, che non può nascondere la sua qualità di acuto osservatore ed innovatore. Per ora si limita l'opera della Direzione all'estrazione del solfato di magnesio per mezzo dei freddi invernali; ma sono già avanzati gli studi



(fot. F.lli Pes, Cagliari)

LA FLOTTIGLIA DELLE BARCHE DA CARICO.



(*fot. F.lli Pes, Cagliari*)

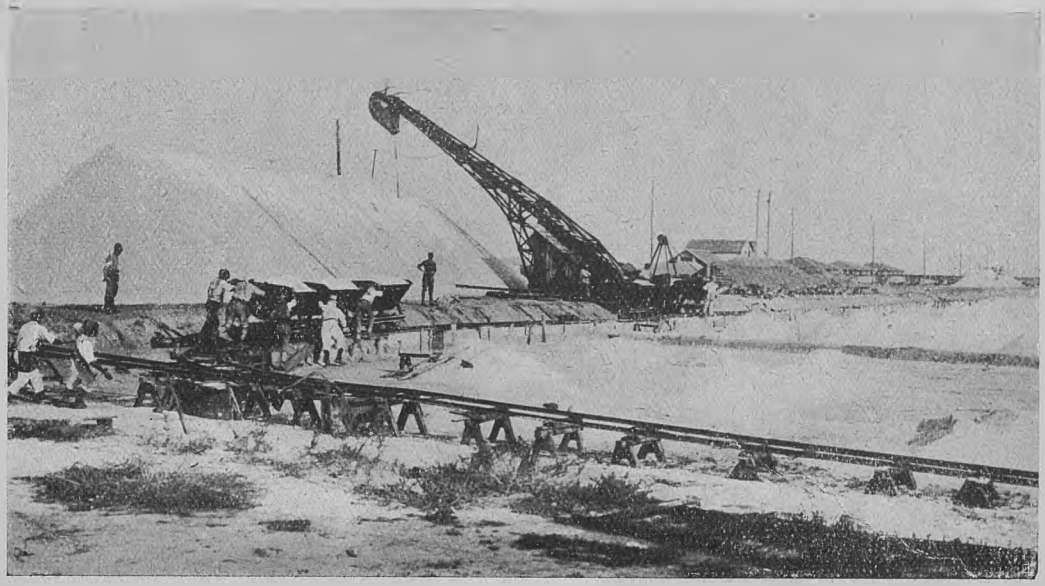
LE BARCHE TRASCINATE DALLA TRATTRICE ELETTRICA COL LORO CANDIDO CARICO SCENDONO LUNGO IL CANALE VERSO IL MARE.

per la separazione dei composti potassici. In questi ultimi tempi si sono applicati i risultati di questi studi per l'estrazione del cloruro di magnesio, che viene impiegato da una ditta di Milano per le mattonelle *Sorel*, le lucenti e leggiere piastrelle smaltate, ottenute impastando di soluzione di questo sale la segatura di legno e la magnesite. Le cucine e le camere da bagno e le ritirate, specialmente delle navi moderne, avranno un largo impiego per questo elegante e sano rivestimento impermeabile.

Ma lo Stato non è industriale e lascia all'iniziativa privata lo sfruttamento di queste ricchezze ed è questo appunto il campo cui si dedicherà la Società per le Bonifiche della Sardegna, la quale ha ora avviato grandiosi lavori per il prosciugamento dello stagno di Santa Gilla, vale a dire per limitare l'attuale specchio della grande laguna cagliaritana e preparare estese saline razionalmente adattate, per la produzione di tutti i sali, in ispecie potassici, utilizzando in molteplici applicazioni redditizie l'inesausta ricchezza del mare, che sino ad ora ritornava infeconda in grembo al gran padre oceano.

Il prodotto sovrano della salina cagliaritana è quindi per ora il cloruro di sodio, che, raccolto dal fondo dei bacini salanti, è accumulato sui margini e poi riunito in grandi cumoli a sezione triangolare. Questi cumoli vengono formati in piccola parte ancora col vecchio metodo delle carriole che in lunghe teorie si distendono una dietro l'altra, salendo gradatamente lungo piani mobili in legno; ora però per mezzo di elevatori meccanici i cumoli si formano con grande velocità e regolarità, come è visibile dalla nostra figura. I cumoli possono resistere a lungo all'azione degli agenti atmosferici per la protezione di una crosta compatta che si forma alla superficie, sotto la quale il sale si conserva in tutto il suo candore. Al momento in cui sono richiesti i carichi dal continente, si spezzano le croste ed i cumoli vengono rapidamente demoliti; con i recenti mezzi dei nastri meccanici vengono caricate le barche con una media di 200 quintali ogni mezz'ora. All'antica trazione a braccia dei condannati oggi è sostituita la trattrice elettrica, che corre sul binario e trascina sino a sei barche per volta lungo l'acqua tranquilla del canale maestro che sbocca al mare. Il convoglio, non più triste, scende lento e sicuro sino alla foce dove è preso a rimorchio da un vaporino che in breve ora lo accompagna al porto. Di qui parte per tutte le destinazioni designate dalla direzione delle gabelle e si sparge per gran parte della penisola.

Tutti questi mezzi meccanici hanno con-



(*fot. F.lli Pes, Cagliari*)

IL SALE VIENE MECCANICAMENTE ACCUMULATO.

ferito una grande sveltezza nella raccolta e nella spedizione del sale, cosicchè si potrebbe giungere a caricare a bordo, nei giorni di calma sino a 1000 tonnellate al giorno. In media la produzione annua delle saline di Cagliari è di 1.500.000 quintali all'anno, ma in questi ultimi anni essa fu notevolmente superata e furono perfino raggiunti i 2.200.000 q.li. I condannati che prima avevano tutti i lavori di spurgo dei canali, di estrazione, di traino, di caricamento del sale sulle barche e sulle navi, ora sono ridotti a poco più di un centinaio e non compiono che i lavori più leggieri, mentre il grosso dell'opera è affidato a liberi lavoratori, squadre di ex-combattenti del Campidano, che si specializzano nei vari lavori, precipuo fra questi il caricamento dalle barche alle navi, che è uno dei più curiosi spettacoli della tranquilla vita del porto di Cagliari. Per varie volte al giorno il lento traino delle barche a rimorchio del vaporetto dalla foce del canale delle saline doppia la punta del molo orientale e si accosta sotto bordo ai grandi vapori salinieri. Appena avvenuto l'attracco, ha principio il vertiginoso lavoro della catena di ceste che si riempiono sul ponte della barca e da mano a mano sono issate sul ponte del vapore e rovesciate entro il boccaporto; mentre un altro sollecito vertiginoso « passamano » restituisce alle barche le ceste vuote, che si riempiono di nuovo per risalire colme del sale scintillante, gli stivatori stendono il carico nelle stive. Il mezzo è ancora l'antico, ma una disciplinata esperienza, passata in eredità dai galeotti ai lavoratori liberi ed attirati dal pagamento a cottimo, ottiene i risultati di una macchina a nastro, di non facile applicazione nel porto di Cagliari. I visi adusti dei « *bastagi* » sono in pochi minuti madidi di sudore, ma il lavoro prosegue in silenzio, incessante, reso accanito dall'emulazione con la barca e con la squadra vicina e più ancora dal miraggio del guadagno, e non cessa che quando tutto il carico della barca ha preso posto nel vasto ventre del saliniero che gradatamente affonda la sua chiglia nell'acqua cheta del porto. Ed allora il corteo delle imbarcazioni si ricompone, e riprende più leggiero la via della salina, per nuovi carichi, per nuovo lavoro.

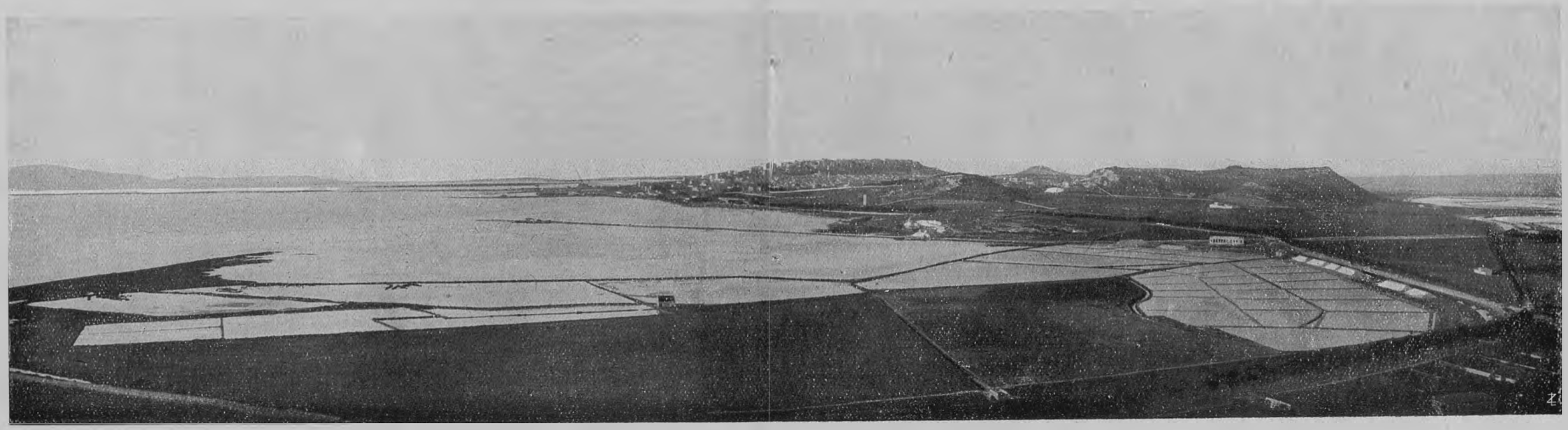
Viene fatto di domandarsi: dove va tanto sale? Anzitutto esso si dirige ad alimentare i grandi depositi statali di Savona, Genova, Livorno, Civitavecchia, Castellammare, Reggio Calabria e spesso anche Venezia; da questi depositi si spande nel relativo retroterra, che come si comprende è una buona parte del Regno.

Le saline di Cagliari non si limitano alla produzione del sale grezzo ed impuro,

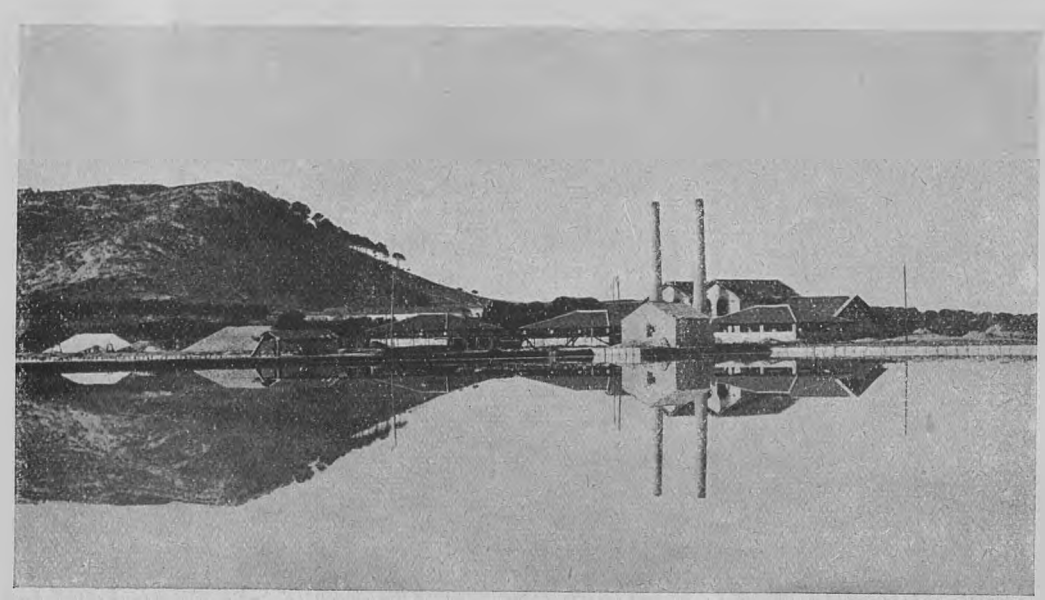


IL GRANDE STAGNO DEL MOLENTARGIUS CHE MISURA 420 ETTARI DI SUPERFICIE E NEL QUALE AVVIENE LA PRIMA EVAPORAZIONE DELLE ACQUE MARINE

ma preparano anche il sale raffinato e depurato mediante un apparecchio speciale, perfezionato dell' ingegnere Mazzoleni, valente Direttore delle saline. A mezzo di esso il sale polverizzato dalla macina, viene immesso in una vasca dove è tenuta in agitazione una soluzione satura di cloruro di sodio. La corrente del sale polverizzato è depurata completamente dal cloruro di magnesio, che è amaro e solubile anche nell'acqua satura di cloruro di sodio, mentre questo non può sciogliersi nell'ambiente già sa-



LA PICCOLA SALINA DI LAZZARETTO COLLA VISTA DEL SALE ACCUMULATO. IN FONDO «SU CASTEDDU MANNU» E LA RADA.



(*fot. F.lli Pes, Cagliari*)
NELLA SUPERFICIE DEL BACINO SI RISPECCHIA IL GRUPPO DEGLI EDIFICI PRINCIPALI DELLA SALINA.

turo ed esce dalla vasca candido come neve, depurato e pronto ad essere impacchettato e spedito in ogni parte del Regno. Ed è così che l'indispensabile alimento si diffonde in tutte le mense di tanta parte dell'Italia, e si sparge dovunque il prodotto del bel mare, del gran sole vivo della spiaggia cagliaritana, lindo, salubre e puro, meglio di ogni altro sale di qualsiasi miniera, vanto ed orgoglio di questa importante e benemerita Amministrazione statale.

Ma non alle sole cucine nostre è diretto questo prodotto del mare di Sardegna; esso alimenta numerose industrie: si può dire anzi che le principali industrie siano debitrici alle saline di Cagliari di un loro indispensabile elemento.

Ricordiamo per primo l'enorme consumo fatto dalla pastorizia, sia per l'alimentazione del bestiame che per la confezione e maturazione del formaggio; non meno largo è l'impiego del sale come refrigerante. Sono del pari tributari della salina le fabbriche del sapone, quelle dei prodotti della soda per le acque gazose e similari. Larghissimo uso è fatto dalle concerie per le prime lavorazioni dei cuoi e delle pelli; le grandi fabbriche di conserve vegetali e carnee non potrebbero funzionare senza questo indispensabile prodotto. I sali amari sono usati nella salagione delle budella ed entrano come ausiliari preziosi nella fabbricazione dei vetri e delle stoviglie in centinaia e centinaia di stabilimenti italiani.

Per quanti rivoli, come il sangue nelle arterie e nelle vene, fluisce in mezzo agli uomini, questo mirabile elemento, che dal seno del mare, come un dono divino, semplice e puro, modesto e di poco costo, si spande sulla terra, simbolo di sapienza, testimone sempre vivo di una delle più antiche e sempre utili conquiste dell'uomo!

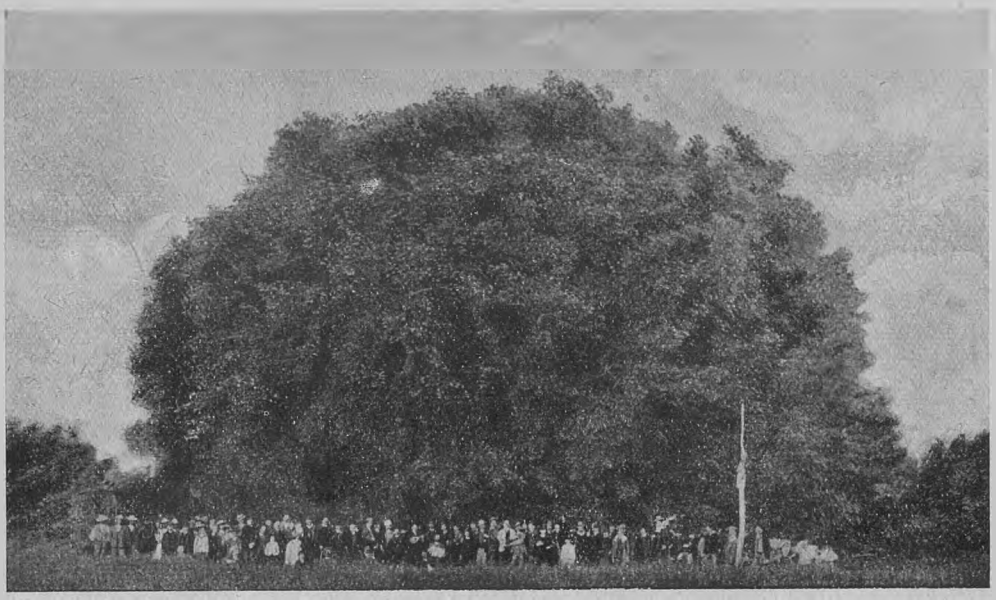
A. TARAMELLI.

(Le belle fotografie che accompagnano questo scritto sono dei F.lli Pes di Cagliari).

---

10 + 2 = 80

Volete la soluzione di questo indovinello? Ebbene, fatevi dare da un amico dodici lire e ditegli: « Due di queste lirette sono per la tassa di ammissione al Touring, dieci per la quota annuale 1925. In cambio, amico caro, riceverai: un grosso volume di 850 pagine, con un centinaio fra carte e piante (la *Guida di Roma e dintorni*), del valore venale di L. 40; un altro volumone di 1500 pagine (l'*Annuario Generale dei Comuni e delle Frazioni*) del valore di L. 30; infine 8 fogli di una magnifica carta turistica (l'*Atlante Stradale*), del valore di almeno L. 10. Tira le somme e vedrai che con 12 lire ne ricevi per un valore di 80. Denaro impiegato al 667 %. Roba da pescecani! ».



OLMO DI LANDO, DETTO OLMO BELLO, PRESSO SENIGALLIA.

LE PIÙ ANNOSE PIANTE D'ITALIA



SANT' ORSO (VICENZA)
I PIÙ ALTI CIPRESSI D'EUROPA.

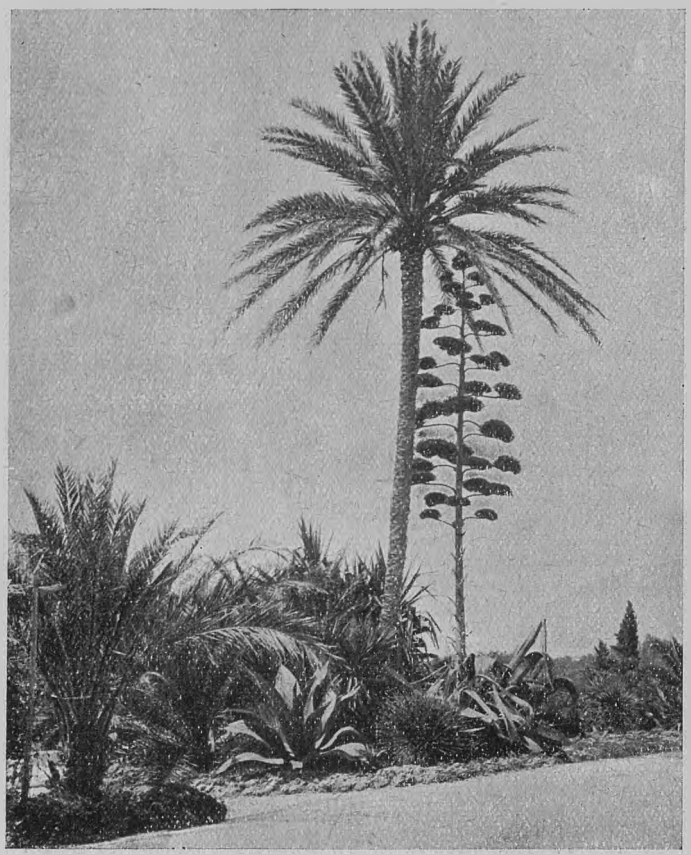
QUANTO tempo può vivere una pianta?

Vi sono delle piante che dànno fiori e frutti una sola volta, si esauriscono nel produrli e muoiono quando li hanno maturati: così il frumento, il granoturco, il girasole, la canapa, il lino, il fagiolo, il pisello, il pomodoro e mille altre piante, coltivate o spontanee, la cui vita, dalla germinazione del seme fino alla maturazione di nuovi semi cui tiene dietro la morte, dura un solo periodo vegetativo, ossia pochi mesi. E così pure altre piante che, pur vivendo più di un anno, finiscono anch'esse quando vanno in fiore e fruttificano: ricordo fra queste la barbabietola da zucchero che nel primo anno di vita forma la grossa radice zuccherina, e nel secondo, se lasciata nel terreno, va in fioritura e poi muore; e ricordo pure le agave che sulle coste del nostro Mediterraneo fioriscono dopo 15-20 anni di vegetazione (1) ma spremono, quasi, ed esauriscono tutta la vita nelle colossali infiorescenze che segnano il seccare delle piante.

Altre piante invece fioriscono e dànno frutti più di una volta.

Di queste, alcune ad ogni fioritura, che corrisponde ad un periodo di vegetazione, perdono tutte le parti aeree che sono fuori terra e conservano in vita soltanto le sotterranee (radici, bulbi, tuberi, rizomi, ecc.) dalle quali, dopo un periodo di riposo, provengono, come nella patata, nelle dalie, nelle cipolle, nei gigli, nei giaggioli, ecc., nuovi rami con foglie e fiori; altre conservano,

(1) A torto le agave che vegetano spontanee sulle coste del Mediterraneo vengono da alcuni chiamate le *aloe dai cento anni*, quasi ad indicare che fioriscono ogni 100 anni di vita. Nella loro patria, il Messico, queste piante fioriscono e muoiono a 5-6 anni; da noi il loro ciclo è irregolare: vegetano 15-20-30 anni senza dar fiori; non fioriscono mai contemporaneamente nè ad una data età, non si conoscono le cause o le condizioni per cui ognuna di esse, indipendentemente dalle altre che le sono vicine, ad un dato momento entra in fioritura; ma sempre la formazione dell'infiorescenza segna la fine della pianta.



GRUPPO DI AGAVE E DI PALME LUNGO LA RIVIERA DI PONENTE. A DESTRA UN'AGAVE HA SVILUPPATO LA SUA INFIORESCENZA ALTA QUASI COME LA «PHOENIX» E LE SUE FOGLIE AVVIZZISCONO E SECCANO; MENTRE APPENA A SINISTRA UN'ALTRA AGAVE CONTINUA E CONTINUERÀ FORSE ANCORA PER PARECCHI ANNI A VEGETARE SENZA DAR FIORI.

anche dopo la maturazione e caduta dei frutti, tutte le loro parti che continuano a vivere e vegetare, per dare ogni anno nuove foglie, nuovi fiori, nuovi frutti. È a queste ultime piante che si riferisce la domanda posta qui sopra: quanto tempo possono vivere?

Teoricamente si può rispondere che la loro vita non ha limite, perchè in esse la parte che vive è sempre giovane e costantemente e periodicamente si rinnova.

Se noi seghiamo trasversalmente il grosso fusto di un albero più che secolare il quale colle centinaia di anelli che ci presenta fa testimonianza degli anni vissuti (nei nostri climi un anno per ogni anello), vediamo che la massa del legno non è tutta di una medesima tinta: la gran parte degli anelli interni sono colorati più intensamente, mentre pochi anelli esterni, ultimi formati, costituiscono attorno a quelli come una fascia periferica a tinta chiara. La massa interna forma, come è noto, il cosidetto *duramen,* la fascia esterna è l'*alburno.* Orbene, mentre in questo ultimo salgono alle foglie i succhi nutritizii assorbiti dalle radici nel terreno, e si depositano, durante l'estate, le sostanze organiche elaborate dalle foglie stesse e non consumate; il *duramen* è invece legno morto, non ha nessuna funzione fisiologica necessaria alla vita della pianta, e serve solo come sostegno meccanico, tanto vero che può anche mancare (quanti fusti vecchi di salici, di gelsi, di ippocastani, di castagni, di platani od olivi vediamo completamente cavi!), senza che per questo cessi la produzione di foglie e di fiori: diminuisce solo la resistenza che il fusto oppone al vento o ad altre azioni meccaniche che tendano a schiantarlo, ma in tale sua funzione esclusivamente meccanica il *duramen* può essere sostituito da sostegni estranei, da riempimenti di cemento, ecc.

Ogni anno si forma all'esterno del corpo legnoso un nuovo anello giovane di *alburno,* mentre l'anello interno, più vecchio, muore, si colora, si trasforma e va a ingrossare il *duramen:* e così l'albero diventa vecchio e sempre più grosso (1), ma anche negli esemplari millenarii, come negli ulivi dell'orto di Ghetsemani presso Gerusalemme, che sono ancora gli stessi alla cui ombra Gesù pregava e ammaestrava i discepoli, la parte che vive, lo si è già detto, è giovane e di pochi anni. La morte dell'intero individuo

(1) Non sempre la grossezza del tronco è proporzionale all'età di una pianta, perchè lo spessore degli anelli legnosi che si formano anno per anno non solo varia da essenza ad essenza, ma per una medesima essenza varia da stazione a stazione, a seconda delle condizioni esterne di vegetazione in cui ogni individuo è cresciuto, e in un medesimo albero è anche diverso da un anno all'altro a seconda dell'andamento delle stagioni. In certe piante, gli anelli legnosi raggiungono neanche lo spessore di un millimetro: si è trovato p. e. un fusto di ginepro con 8 centimetri di diametro e 544 anelli; e un fusto di azalea con due centimetri di diametro e 46 anelli!

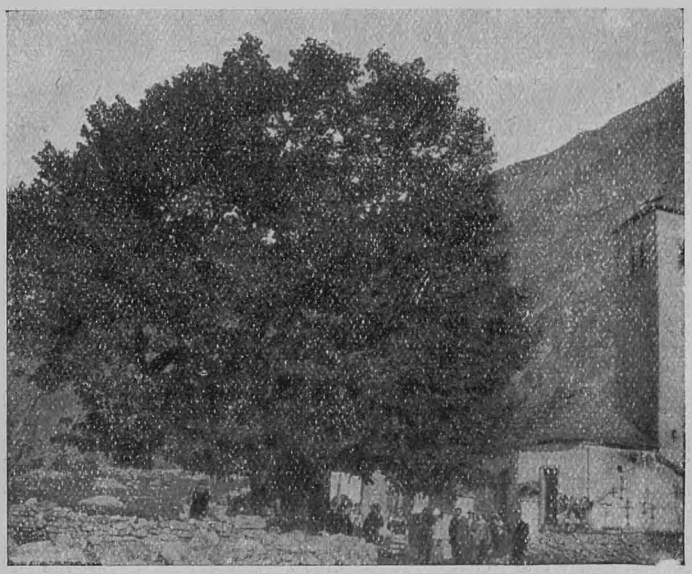


(*fot. Alinari*)

PANNA IN MUGELLO - VECCHIO TRONCO DI CASTAGNO, CAVO NELL'INTERNO.

non sopraggiunge per senilità, come negli degli animali, diventa sempre più bello. animali, ma per cause esterne, quali p. e. potrebbero essere il vento che schianta, i parassiti che attaccano e distruggono i diversi organi, la mancanza di spazio, conteso spesso anche da altri alberi, che impedisce di crescere, ecc

Quando nessun agente esterno interviene, e quando soprattutto non interviene, a troncare l'opera della natura, l'uomo, guidato dai bisogni della civiltà (non sempre interpretati senza grettezza, talora purtroppo sostituiti da spirito di vandalismo malvagio), l'albero continua a vivere e invecchiando, anche qui a differenza



IL TIGLIO DI MACUGNAGA ACCANTO ALLA CHIESA VECCHIA.



In alto: L'OLMO DI S. GERVASO, DETTO «OLMO DEL FOSCOLO» A PAVIA - *In basso:* LA BASE DEL TIGLIO DI MORUZZO CON UN GRUPPO DI ABITANTI DEL PAESE.

Di tali alberi che vissero coi nonni dei nostri nonni e che sono incamminati quasi verso l'eternità, ne abbiamo in ogni regione d'Italia: alcuni furono dichiarati monumento naturale, altri sono ancora esposti al capriccio degli uomini.

Sarebbe utilissimo averne un elenco illustrativo completo: è stato chiesto sin dal 1907, su proposta del prof. L. Vaccari, dalla *Pro Montibus;* ne parlarono parecchie volte lo stesso prof. Vaccari ed il prof. Pampanini alla *Società Botanica Italiana;* se ne interessarono il *Ministero di Agricoltura,* quello dell'*Istruzione,* il *Touring,* il *Club Alpino,* la *Società degli Agricoltori Italiani,* ma, che io mi sappia, non venne ancora fatto.

In attesa che si faccia, il ricordare su questa pubblicazione alcuni di tali alberi monumentali e il richiamare su di essi l'attenzione del pubblico, potrà forse giovare a conservare loro la vita. E provocherà forse l'invio di nuove fotografie e di dati, per cui sarà più facile la redazione dell'elenco desiderato.

***

Il tiglio di Macugnaga. — A Macugnaga, accanto alla chiesa vecchia, sorge un tiglio il cui tronco ha alla base una circonferenza di m. 8.25.

Vuolsi sia della stessa epoca della chiesa vicino alla quale sorge e cioè del secolo XIII; certo è che alla sua ombra si sono trattati per varii secoli gli interessi della popolazione e si tenne una importante fiera con intervento del podestà di Vogogna, il quale sotto le frondi dell'albero teneva banca per una diecina di giorni. E poichè la fiera ebbe la sua maggiore importanza nel secolo XVI e solo dopo un terribile incendio del 1639 e una disastrosa inondazione, dell'anno successivo, del torrente Tambach fu abbandonata, è da supporre che già allora il tiglio fosse colossale: ciò è con-





(*fot. Alinari*)
LA QUERCIA DEL TASSO, SUL GIANICOLO A ROMA, CHE HA VISSUTO PARECCHI ANNI COL FUSTO COMPLETAMENTE CAVO, SOSTENUTO DA TRAVI.
In alto: COME ERA FINO A POCHI ANNI OR SONO.
In basso: COM'È OGGI.

fermato dal murello vecchissimo che ne circonda alla base il tronco.

Il tiglio di Macugnaga è conosciuto in tutta la vallata: i montanari lo prendono come indicatore delle stagioni e dicono p. e. che a primavera non bisogna svestirsi, fin che il tiglio si veste. I suoi fiori sono raccolti per fare degli infusi... che dovrebbero avere maggiori virtù di quelli degli altri tigli.

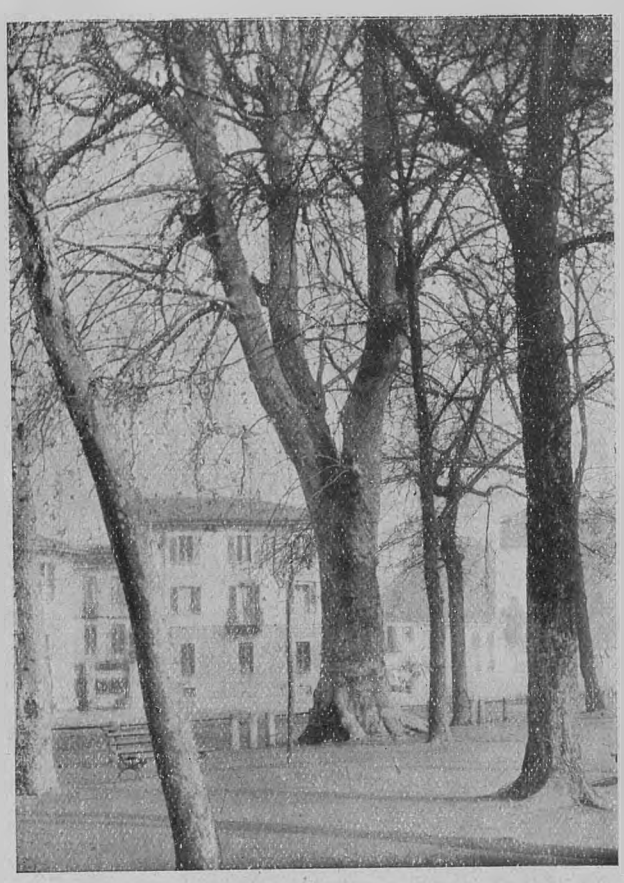
Diciotto anni fa, nella notte dal 7 all'8 novembre 1906, un ciclone investendo la chioma, ne divelse i due terzi superiori: malgrado questo, l'albero, quando è rivestito di foglie, appare sempre maestoso.

Il tiglio di Moruzzo. — Anche a Moruzzo v'è un tiglio sotto il quale usavano raccogliersi, nei secoli scorsi, gli abitanti del paese per trattare gli affari più importanti.

Veramente erano parecchi i tigli davanti al castello ed erano detti *i tigli delle vicinia*. Ne parlano le cronache del 1200, ed in diversi atti notarili del 1300, conservati nell'Archivio Notarile di Udine, troviamo dichiarato che furono redatti *sub tileo*.

Ora ne esiste ancora uno e la popolazione lo tiene come oggetto d'affetto. Si pensa abbia almeno sette secoli di età!: il suo tronco, ad un metro dal suolo, misura m. 5.70 di circonferenza.

Certamente i tigli sono tra gli alberi che più invecchiano: nei trattati di selvicoltura si dà come massimo dell'età da essi raggiunta 500 anni, ma tanto il tiglio di Ma-



In alto: UNO DEI PLATANI SECOLARI RIMASTI IN VITA DELLA VECCHIA ALLEA DI PAVIA - *In basso:* IL PLATANO DI CAPRINO VERONESE.

cugnaga quanto quello di Moruzzo superano tale limite. Viene invece attribuita l'età di 400 anni ad altro tiglio storico che vegeta davanti la chiesa di S. Orso ad Aosta e che è oggetto di ammirazione da parte dei visitatori dell'interessante chiostro.

Il platano di Caprino ed altri platani secolari. — A Caprino Veronese venne dichiarato monumento naturale questo avanzo di un antico parco.

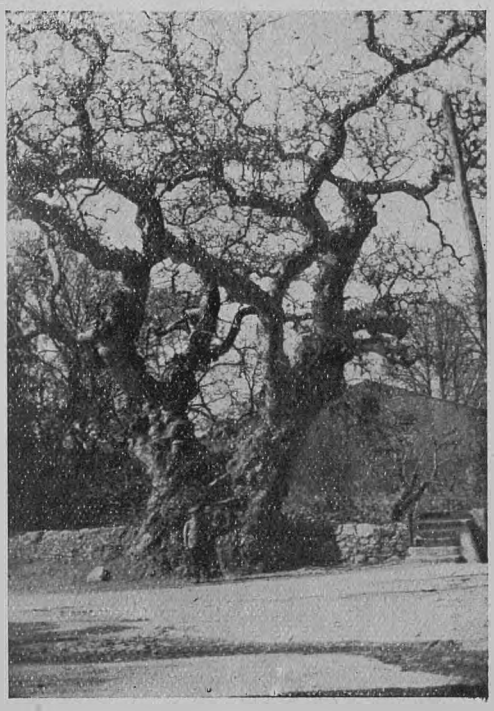
Sorge sulla sponda sinistra del torrente Tasso ed è il più bello e simpatico ornamento di quella vallata.

Il dott. G. Fasoli, che ce ne ha favorito la fotografia, ritiene sia il più grande ed il più vecchio d'Italia. Certamente mentre i trattati dànno un massimo di m. 15,40 di circonferenza osservato per questi alberi (non è detto dove), il platano di Caprino ha già raggiunto i 13 m. La sua età non è inferiore a tre secoli.

Di platani secolari o quasi secolari se ne trovano in molte città, poichè questa essenza è diventata, insieme all'ippocastano, l'ornamento principale e più diffuso dei pubblici passeggi. Era già nota e coltivata anche dai Romani i quali, si dice, ne inaffiavano le giovani piante col vino.

Ma pur troppo, forse appunto perchè sono comuni, non vengono nè apprezzati nè ritenuti degni di conservazione.

Ricordo, per affetto alla terra natia e colla speranza di arrestare una opera di distruzione dolorosa, alcuni pochi platani rimasti superstiti della allea di piazza Castello in Pavia (il pubblico passeggio) che fu piantata nel 1809. I loro compagni furono tutti abbattuti (forse perchè diventavano troppo grossi!) or sono 30-40 anni, ed i pochi rimasti e che contano ormai 120 anni di vita, malgrado le frequenti barbare potature, sono tra gli alberi più maestosi che si possano presentare. Il più grosso ha a mezzo me-



tro dal suolo m. 7,55 di circonferenza: un altro ha inglobato quasi, nella sua base allargata, un paracarro che originariamente era stato piantato forse a m. 1,50 da esso.

Nell'Orto Botanico di Pavia un platano maestoso che conta 148 anni di vita, ha un fusto con la circonferenza di m. 7,05, ma non essendo stato potato, è cresciuto ad un'altezza imponente e si vede in distanza col suo fogliame, al di sopra degli altri alberi e degli edifici vicini.



IL PIOPPO FARNESIANO DI COLORNO.

L'olmo di Lando presso Senigallia, ed altri olmi secolari. — Anche l'olmo è tra le essenze che possono dare alberi-monumento.

Gli antichi la avevano dedicata a Morfeo e ritenevano la sua ombra la più adatta a dormire. La disposizione distica delle sue foglie, che si trovano lateralmente ai rami, dà alla chioma un aspetto caratteristico, che si riconosce a distanza.

Cito avanti tutto l'*olmo di Lando*, detto anche l'*olmo bello*, nel comune di Ostra presso Senigallia.

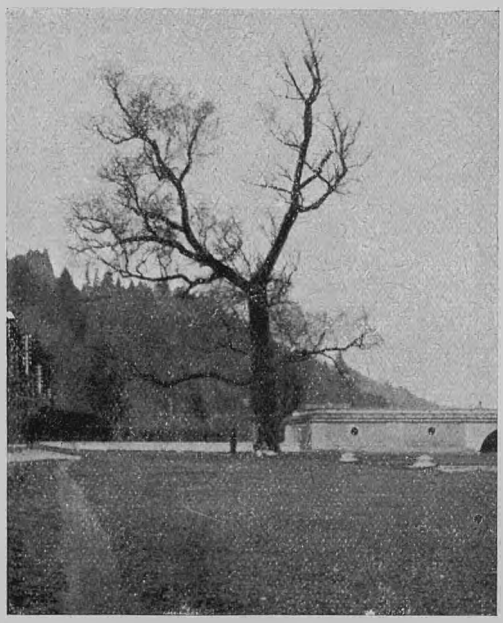
È l'ultimo o uno degli ultimi olmi di una antica selva esistente tra i fiumi Nevola e Misa, abbattuta in gran parte nella seconda metà del secolo XVII. Il suo nome di *Olmo di Lando* deriva dalla famiglia colonica che da secoli coltiva quel terreno.

La base del suo tronco ha la circonferenza di m. 5,50; la chioma, maravigliosamente completa, è alta m. 28, ha un diametro di 35 m., ed una periferia di m. 110. Sotto di essa può ripararsi una intiera popolazione. Desidero sia ricordato tra gli olmi (un semplice ricordo, perchè trattasi di un albero abbattuto nel 1901) un magnifico esemplare che ha ornato a Pavia per quasi un secolo e mezzo (1760-1901) la piccola piazza di S. Gervaso. La fotografia che ne fu conservata, benchè dimostri l'orribile sistema di potatura cui era sottoposto, dà ancora un'idea della imponenza dell'albero.

Era conosciuto col nome di *olmo del Foscolo* perchè si riteneva che alla sua ombra il poeta (che fu professore all'Università di Pavia) avesse riposato e pensato i suoi carmi; ma in uno studio recente sull'epistolario del



CEPPAIA DEL CASTAGNO DEI CENTO CAVALLI.
(fot. Grassi-Cristalli - da Monografia Etna dell'Ist. It. Arti Grafiche, Bergamo)



L'ACERO DELLA « MADONNA DELL'ACERO » NELL'APPENNINO BOLOGNESE.

poeta il dott. Ghisio ha dimostrato che non fu questo l'albero del quale egli ha parlato.

Questo olmo è morto proprio per malattia. Nei crepacci che v'erano alla base del tronco si era insinuato un fungo parassita (*Fomes ulmarius*, studiato e descritto dal prof. Cavara) il quale ne aveva distrutto la parte interna del legno e ne minava tutta la base. Con una operazione di chirurgia vegetale fu estratto un corpo fungino del diametro di 70 cm. con 15-20 cm. di spessore, si è scalpellato e disinfettato tutto il legno che pareva ancora infetto e si è riempita la enorme cavità così ottenuta con sostanze estranee disinfettate anch'esse: ma la cavità era ormai troppo grossa perchè la base così ridotta del fusto potesse conservare la capacità di sostenere, specialmente quando era investita dal vento, l'immensa massa soprastante, e l'albero dovè essere abbattuto per ragioni di sicurezza degli edifici circostanti.

Ora in mezzo alla piazzetta fu piantato un altro olmo che, se diventerà maestoso, conti-

nuerà anche lui, forse, a rubare (e sarà rubato due volte) il nome di *olmo del Foscolo*.

Il vero *olmo del Foscolo*, o almeno quello cui allude il poeta nelle sue lettere, esiste invece a Como, in Borgo Vico, in località che viene appunto indicata col nome l'*olmo*. Questa pianta fu essa pure collocata però al posto di pianta più vecchia, e si risale così fino ad un antico *olmo di Plinio* che pare sia rimasto in vita parecchi secoli.

L'acero della Madonna dell'Acero. — Conosciutissimo nell'Appennino Bolognese, in comune di Lizzano di Belvedere, è un acero sotto il quale il 5 agosto di ogni anno convengono in festa, da ben tre secoli, Bolognesi, Modenesi e Toscani.

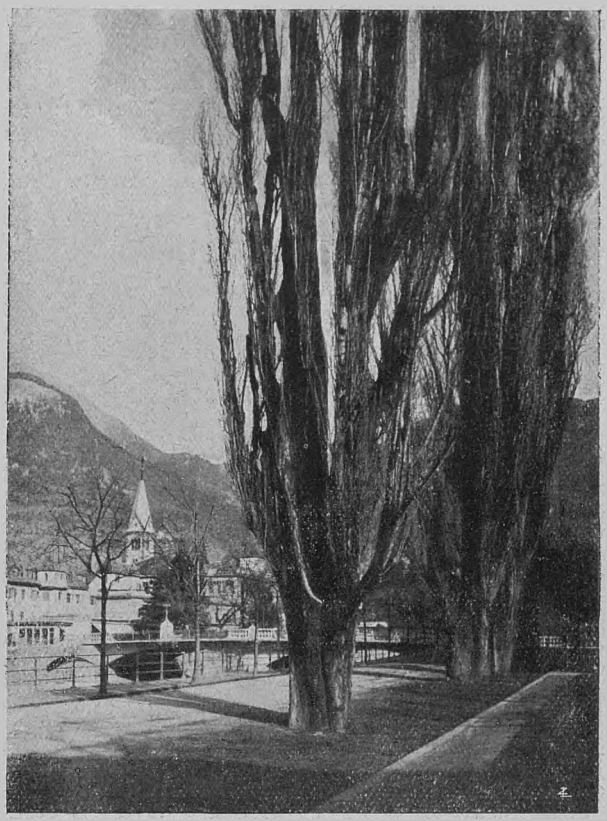
Una tradizione dice che nella seconda metà del secolo XVI un pastore ha trovato ivi un'immagine della Vergine appesa ad un vecchio, grosso e cadente acero: sul ceppo di quell'acero i terrazzani vollero innalzare ed innalzarono infatti un oratorio, che fu poi ingrandito, e da allora cominciarono i pellegrinaggi religiosi che diventarono poi le feste annuali campestri dei nostri tempi.

Crebbe vicino all'oratorio la pianta attuale, che probabilmente è una derivazione di quella più antica del secolo XVI.

L'ingrandimento dell'attuale oratorio risale almeno a 250 anni fa; l'oratorio originale è dunque più antico e non è improbabile che più antica sia anche la pianta. Da essa la località è sempre stata indicata col nome di *acero*.

Il pioppo farnesiano ed altri pioppi colossali. — Nella villa ducale di Colorno, in provincia di Parma, esiste un pioppo, detto pioppo farnesiano, che ha 250 anni circa di età ed un tronco con oltre sei metri di circonferenza.

Come è noto, i pioppi sono tra gli alberi il cui tronco cresce più rapidamente: tale proprietà è caratteristica specialmente del Pioppo del Canadà, il quale, appunto per questo e per le proprietà speciali del suo legno, venne da poco introdotto in Italia ed è coltivato per l'industria della carta.



(*fot. Joffé, Merano*)
I PIOPPI SECOLARI DI MERANO, LUNGO LA PASSEGGIATA ALLA STAZIONE.

Merita però, dal nostro punto di vista, una speciale menzione il *Pioppo cipressino* o *Populus pyramidalis*, detto anche *P. italica*, che per la forma snella ed elegante si presta ad ornare i viali. Se ne incontrano spesso dei vecchissimi esemplari, quasi sempre appaiati o a quattro a quattro, ad indicare le più antiche ville patrizie nell'Emilia ed in Toscana. Raggiungono talvolta dimensioni colossali.

Imponenti sono anche i pioppi secolari di Merano i cui fusti hanno tutti parecchi metri di circonferenza.

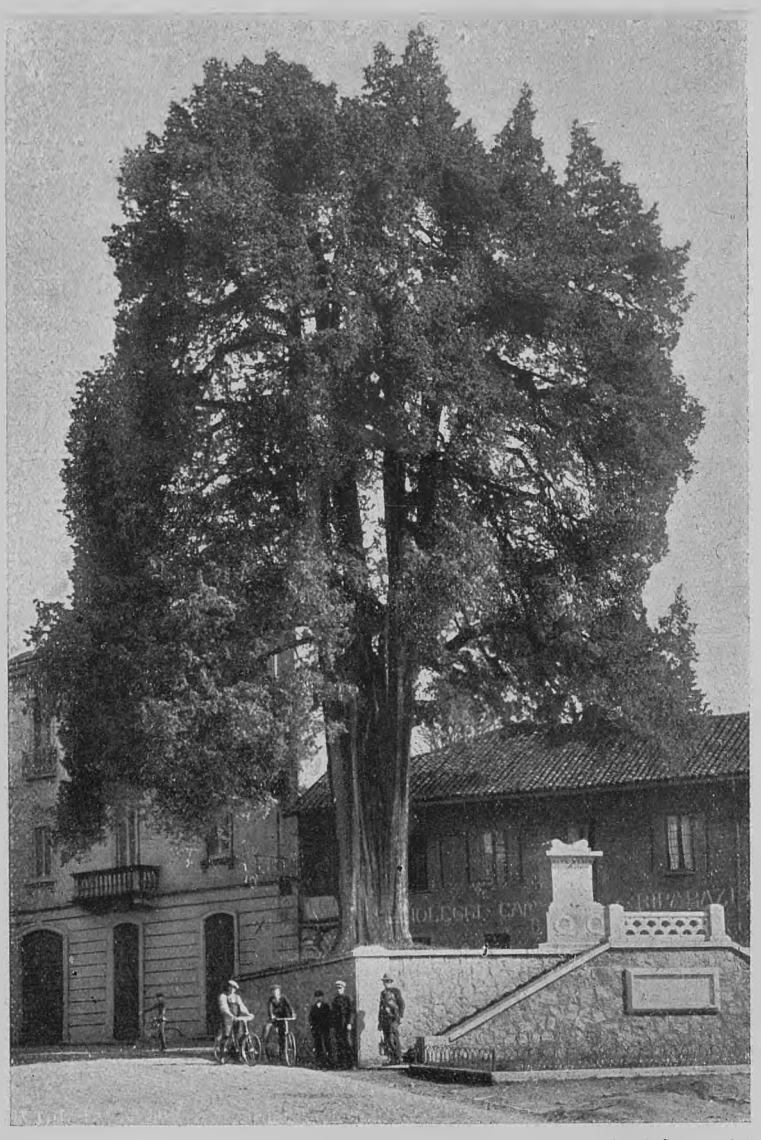
La quercia secolare del Parco Giuliari. — Anche le querce, tanto la rovere che il cerro, sono alberi che diventano spesso colossali e vengono considerati come simbolo di forza e di vecchiaia.

Non v'è provincia nella quale sieno boschi di querce che non presentino qualche

esemplare di tali piante conosciuto e venerato, quasi, dalla popolazione per la sua vetustà.

Ricordo, perchè dichiarata *monumento naturale*, la colossale quercia (*Quercus austriaca*, una varietà del *Q. Cerris*) del parco Giuliari in comune di Costermano, in provincia di Verona.

Il suo fusto misura m. 4,50 di circonferenza, e la sua altezza era già di 40 metri al principio del secolo scorso, quando venne misurata dagli agenti della Repubblica di Venezia in cerca di legname per costruzioni navali. I rami e tutta la chioma si trovano in un buonissimo stato di conservazione in grazia delle cure della contessa Giuliari che ha lottato con successo contro i molti parassiti animali e vegetali che invadono i rami di tutti gli alberi vecchi.



(fot. E. Zamboni, Somma L.)

IL CIPRESSO MILLENARIO DI SOMMA LOMBARDO, SOTTO IL QUALE FU ERETTO IL MONUMENTO AI CADUTI.

Il castagno dei cento cavalli. — Fra tutti gli alberi che pur possono invecchiare va ricordato il castagno, cui nei trattati di silvicoltura si attribuisce la possibilità di arrivare a duemila anni, con un tronco di 20 metri di diametro.

È pianta originaria dell'Asia centrale che si è però largamente diffusa, fino dai tempi antichi, in tutta l'Europa e viene anche coltivata per i suoi frutti e per l'abbondante tannino contenuto in tutti i suoi organi.

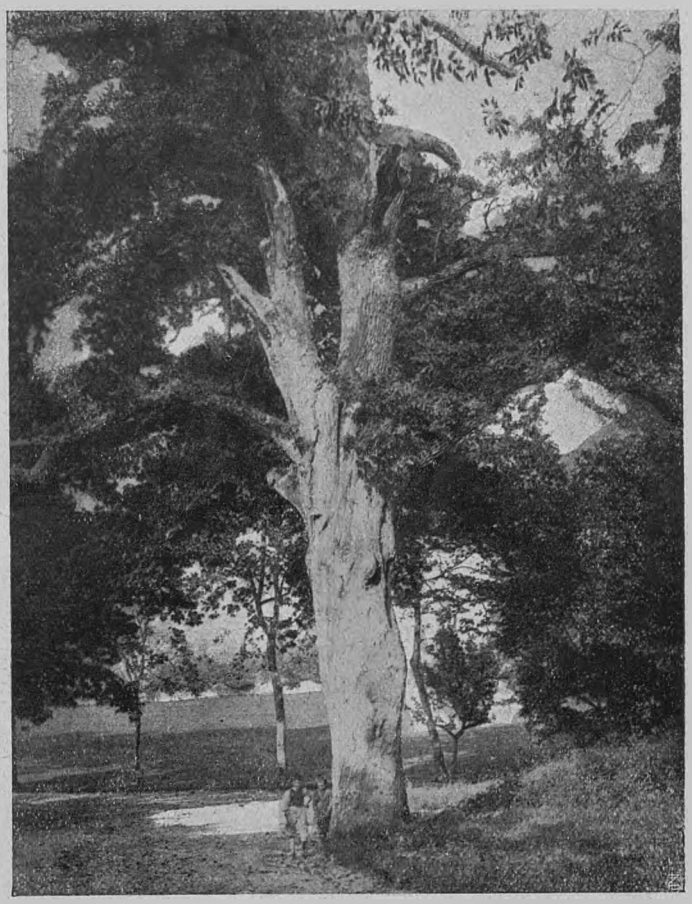
Può vivere anche in pianura (e ne avevamo, ed abbiamo ancora, esemplari bellissimi nelle campagne di Vigevano, in piena pianura lombarda), ma prospera egualmente nella regione submontana, tanto nelle Alpi che negli Appennini, arrivando fino al livello inferiore della zona del faggio, cioè fino ad 800-900 m. s. m., spingendosi nei climi meridionali, come p. es. sull'Etna, fino oltre i 1200 m.

È appunto sull'Etna che troviamo il più vecchio castagno che si conosca, pur troppo destinato a scomparire presto.

Cresce presso S. Alfio (Giarre).

Aveva alla base del tronco 60 metri di circonferenza e pare fosse già tanto grosso circa 300 anni or sono quando la regina d'Aragona si fermò alla sua ombra con tutto il suo seguito di cavalli e cavalieri, onde il nome di *castagno dei cento cavalli*.

Ora il vecchio tronco non solo è divenuto cavo come diventano sempre i tronchi dei vecchi castagni, nei quali il duramen si altera facilmente, ma si è anche enormemente fessurato e scomposto, tanto che ne rimangono solo diversi residui ed in mezzo ad essi si è potuto far passare una strada!



LA QUERCIA SECOLARE DEL PARCO GIULIARI A COSTERMANO (VERONA)
(da una fotografia fornita dal sig. V. Pellegrini)

Il cipresso di Somma Lombardo. — Terminiamo la breve rivista di oggi con questo che è il più vecchio ed il più forte e che insieme ai nonni delle età più remote ci ricorderà, d'ora in avanti, i figli più vigorosi che sono caduti nella recente grande guerra di popoli: il cipresso millenario di Somma, al quale hanno certamente tante volte pensato i caduti, il cui nome volle la popolazione fosse scolpito sotto di esso.

Non si hanno notizie precise sulla sua origine: ha 35 metri di altezza e un fusto con più di cinque metri e mezzo di circonferenza, e poichè il cipresso cresce lentissimamente (gli anelli di legno che forma ogni anno sono sottilissimi), appare fondata l'opinione che sia più che secolare.



SECOLARE PINO DI S. COSMO PRESSO CITTANOVA.

È benissimo conservato, sano, destinato a vivere altri secoli, ornamento della piccola piazza del paese che gli dà il nome.

Notisi che il cipresso è tra le piante che più possono invecchiare. I trattati di silvicoltura parlano di duemila anni, con un massimo di tre metri di diametro del fusto e di 52 metri di altezza. I più alti sono quelli della Villa Bartocello di S. Orso.

L. MONTEMARTINI.

ROMA

Il Presidente del Touring ed autore dei volumi della Guida d'Italia *dà notizia nelle pagine che seguono delle caratteristiche della nuova fatica condotta a termine nell'anno in cui da tutto il mondo si rivolgono gli sguardi alla città eterna. Il volume di* Roma e dintorni *che verrà gratuitamente distribuito ai Soci del Touring nel 1925, costituisce un'opera di tale rilievo — come massa di collaborazione e notizie raccolte e come imponenza di diffusione — da potersi ritenere fra le maggiori cui il Touring diede mano nel suo primo trentennio di lavoro. Abbiamo perciò pensato che a questo primo articolo di presentazione del nuovo volume della Guida potesse accompagnarsi la presentazione di un'opera, frutto essa pure di lungo studio e di grande amore. Si tratta di una eccezionale primizia giacchè solo nella primavera apparirà, presso l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo* (1) *il volume pure intitolato a Roma, che al testo di Luca Beltrami accompagnerà le superbe illustrazioni predisposte dal pittore Giuseppe Mentessi, delle quali, grazie alla cortesia dell'Autore e degli Editori, possiamo offrire appunto, in formato ridotto, alcuni saggi.*

Ecco alcuni dati sulla Guida di « Roma e dintorni » del T. C. I. attualmente in corso di stampa (2).

Alla stampa dell'opera si lavora indefessamente: impegno tecnico grandioso.

L'ho intrapresa fin dal giorno in cui il Consiglio del Touring approvò la proposta di una Guida d'Italia. Si riteneva allora che la descrizione intera dell'Italia potesse essere contenuta in sei volumi all'incirca. Ma le prime regioni (Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, nel 1914) dimostrarono subito che l'attuazione del piano avrebbe condotto assai più lungi, tale è la ricchezza turistica del nostro Paese. Infatti « Roma e dintorni » forma il XII volume e ne mancano ancora due altri (l'Italia Meridionale) a completare la serie.

Roma però può essere considerata come il coronamento anticipato dell'opera. Il soggetto è preminente fra tutti. Nessuna città italiana si sentirà umiliata se la si considera come gemma minore intorno alla principale.

Il fascino di Roma deriva ai connazionali da ragioni in parte diverse e più grandi che agli stranieri. A ciò che vedono tanto il turista italiano quanto lo straniero, si aggiunge per noi un più nascosto, profondo e potente motivo di ammirazione e di attaccamento. Per molti, meno colti, è un sentimento per così dire istintivo e quasi inconscio. Pei più colti l'eloquenza di Roma non ha misura. Ciascuno di noi sente a proprio modo che Roma è erede del popolo dominatore, il quale, tramontata nei secoli la forza delle armi, lasciò in sempiterno impressa in tutto il mondo la propria potenza nel pensiero, nel diritto; sente che Roma è il focolare del Cristianesimo, che la plasmò nel seguito a tutte le grandezze. E sente anche con orgoglio nella maturazione politica dei tempi odierni che Roma è simbolo dell'unità italiana e della risurrezione nazionale, la quale riporta ancora una volta l'Italia nel mondo ad un posto glorioso.

Sappiamo tutti che Roma mantiene superlativamente agli occhi del turista la sua fama di *caput mundi*.

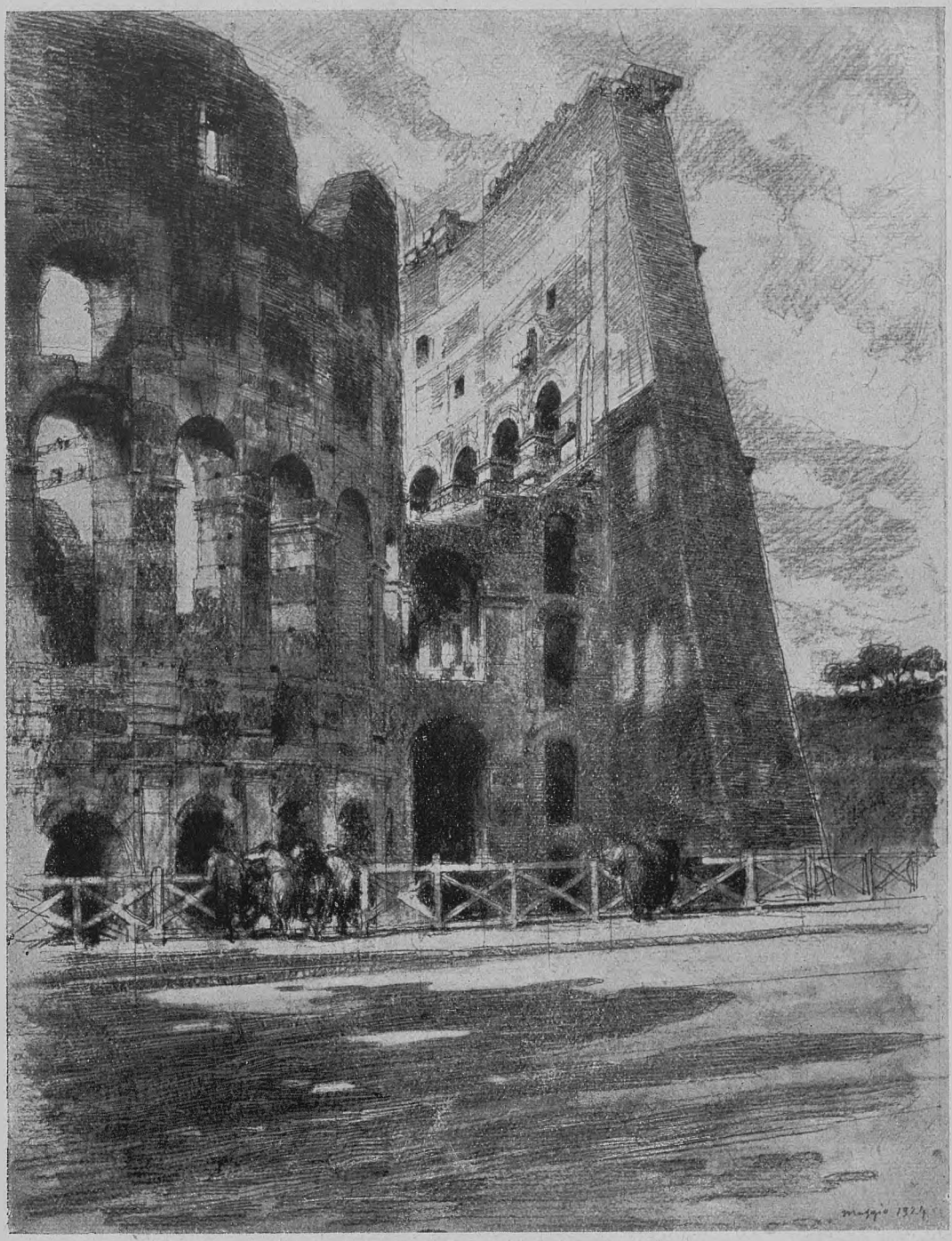
Ma come condurre ciascuno dei quasi 300 mila Soci del Touring alle meraviglie dell'Urbe secondo i particolari gusti suoi?

Impossibile. E potè ben dire Napoleone che questa parola esiste solo nel dizionario degli imbecilli: sta invece che una Guida non può accontentare tutti, non foss'altro che per le proporzioni.

Il senatore Q., coltissimo d'arte, caldo amatore di ogni cosa bella d'ogni tempo, mi diceva due anni sono in un colloquio: « Per Roma vada a fondo, arrivi a tutto. Giacchè accade il fatto inaudito che un libro italiano, si stampi in 200.000 copie (oggi il senatore avrebbe dovuto dire 320.000) ne approfitti per far sapere a tutti che cos'è Roma: non soltanto il Colosseo o il Pantheon, S. Pietro o il Laterano, il Museo Vaticano o il Capitolino, cioè l'abbicì di ogni turista più greggio e più sbadato, ma il resto, il meno visto, ciò che conosciuto diventa più suggestivo, quasi una rivelazione personale ».

D'altra parte il signor G., un uomo d'affari insigne tra i più intellettuali d'Italia, uno di quelli che sentono nettamente la necessità di diffondere la coltura, come spinta

(1) Per maggiori notizie intorno alla grande pubblicazione d'arte vedi in questo stesso fascicolo, a pag. 211.
(2) Quando sarà pronta verrà spedita in quest'ordine: Capoconsoli e Consoli, Soci Vitalizi, Soci Annuali.



IL COLOSSEO.

(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Montessi, testo di Luca Beltrami » che sta per essere pubblicato dall'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo e di cui è detto a pag. 211).

alla fattività intelligente in ogni campo sociale, mi diceva a sua volta: « Le Guide del Touring sono magnifiche, ma bisogna tener conto di quelli che in una città anche gran-



AVANZI DEL TEMPIO DI SATURNO NEL FORO ROMANO
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Mentessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 211).

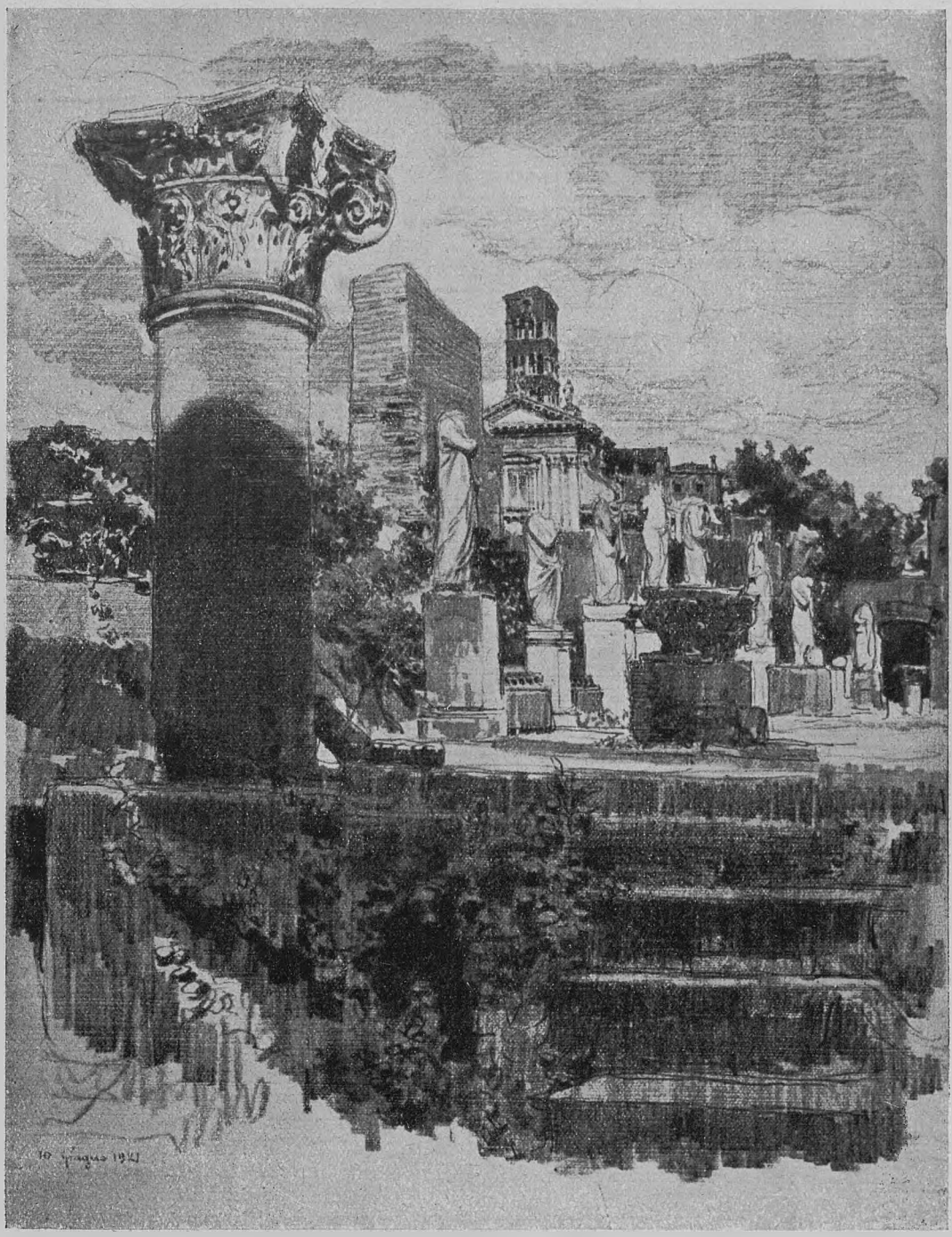
un'unica pubblicazione, ho ritenuto di prendere una via di mezzo, che del resto, in certa misura, può soddisfare anche i frettolosi, perchè le notizie delle Guide del Touring sono presentate in modo — capitoli, sommari per selezionare le singole parti, caratteri di stampa — da potersene facilmente separare le più importanti dalle accessorie e di perfezionamento.

Certo Roma è tutt'altra città che ogni altra nostra, e non è lecito a nessun italiano di ignorarlo. Noi andiamo d'altronde, spesso o almeno parecchie volte in vita a Roma per mille ragioni: pellegrinaggi nazionali o religiosi, affari pubblici o privati, partecipazioni a rappresentanze e simili. I ribassi ferroviari frequenti e ingenti per le più diverse cause, permettono anche le gite turistiche familiari. Nel fatto Roma è la città più visitata dagli italiani, anche dai meridionali, a motivo della posizione geografica.

Accade così che il « viaggio di Roma » come lo fa lo straniero che scende forse una volta in Italia con la sposa o l'agenzia e inserisce Roma nel suo itinerario, è più raramente fatto dagli italiani, i quali vanno invece alla capitale varie volte e il più spesso anche occasionalmente.

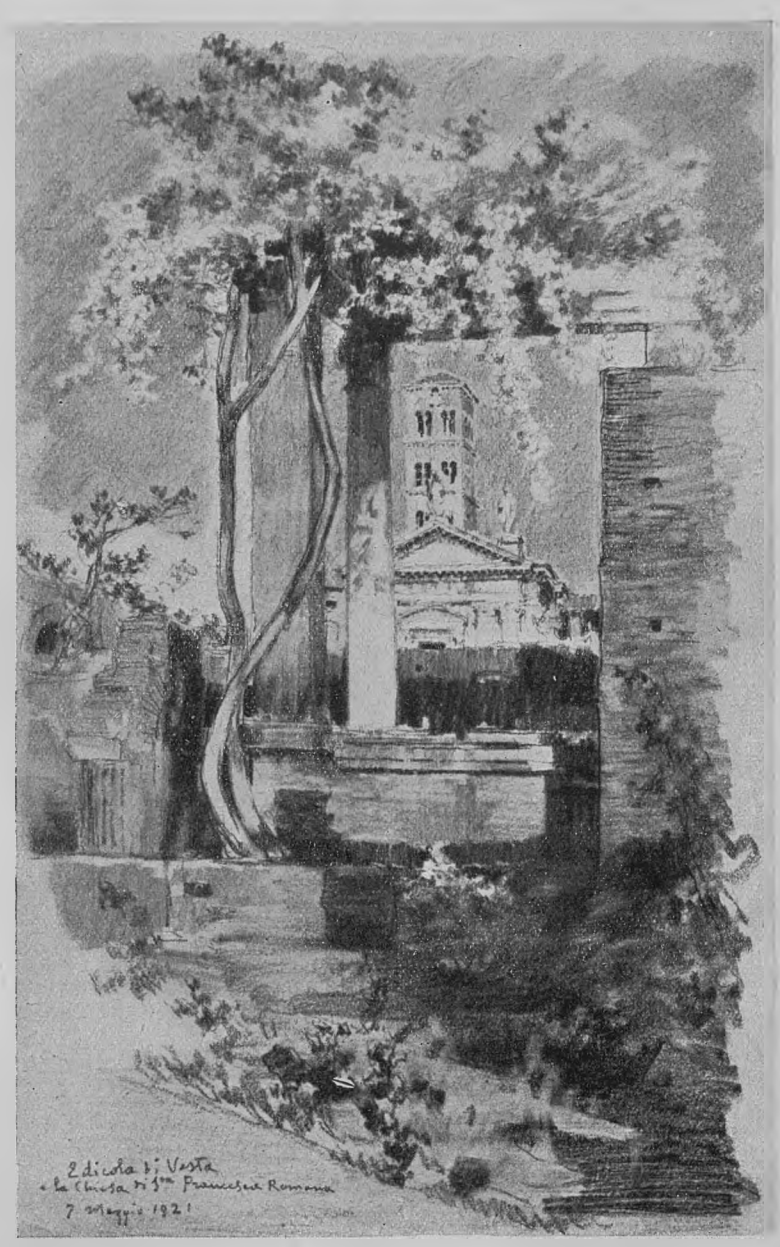
de, anche a Roma, hanno bisogno di sbrigarsi in pochi giorni ».

Evidentemente entrambi i punti di vista sono fondatissimi. Ma essendo impossibile (anche a costo di incorrere nel disprezzo della sentenza napoleonica) di avvicinarli entrambi in



CASA DELLE VESTALI.
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Mentessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 211).

E nell'occasione vi conducono pure la moglie ed i figliuoli. E così, dopo un primo sguardo di orientamento, finiscono a fare in più fiate una visita a spizzico, ma che, cosa per cosa,



EDICOLA DI VESTA.
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Mentessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 21*).

potrebbe essere abbastanza profonda se assistita dal concetto iniziale di voler conoscere un po' bene questa nostra grande e bella Roma, perchè è stretto dovere di tutti noi.

Dal giorno della pubblicazione della Guida del Touring, questa benefica direttiva sarà senza dubbio adottata da molti.

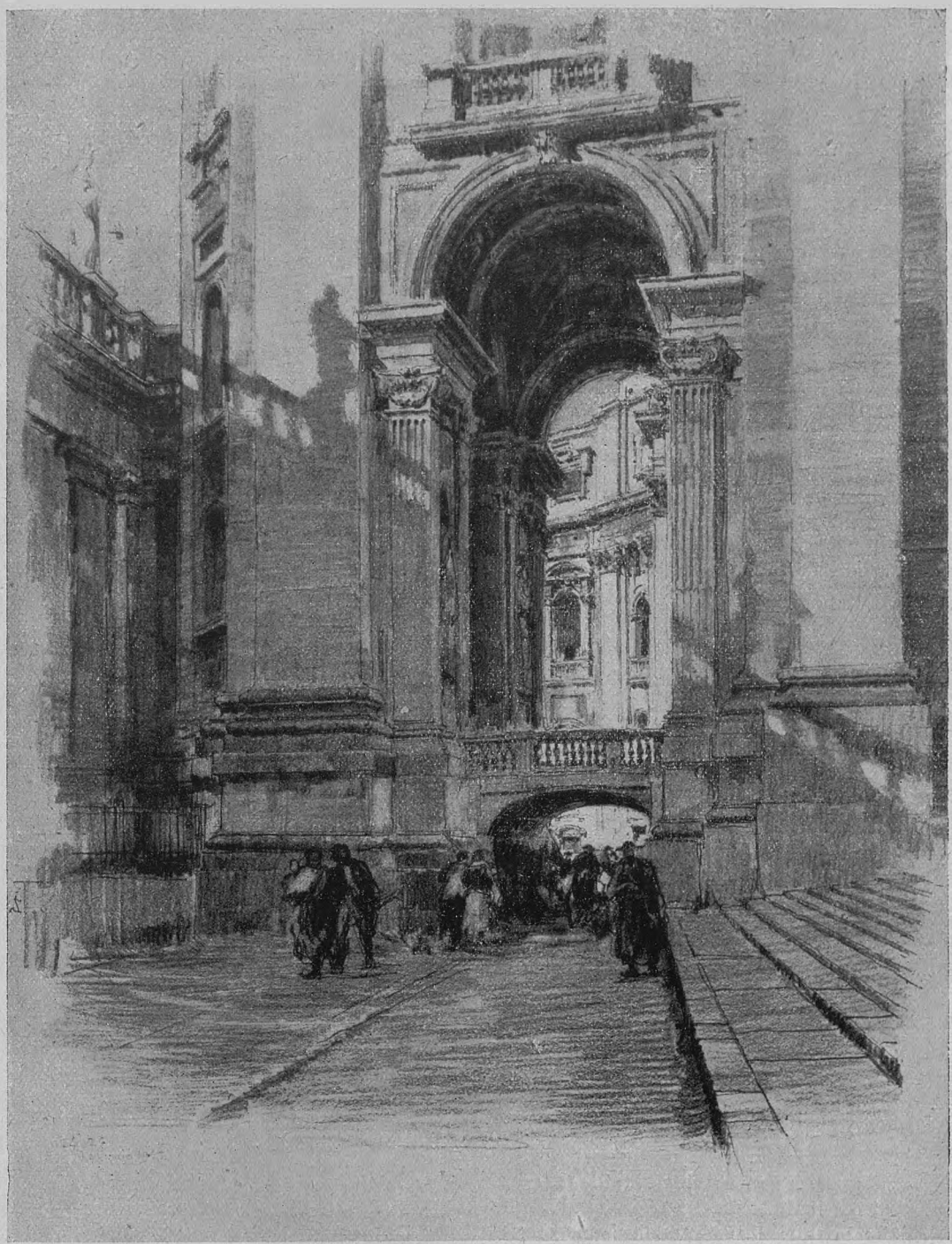
***

Roma, come tutte le città, ma essa in particolare, non si può conoscere guardandola soltanto cogli occhi; per bene comprenderla occorre una preparazione dello spirito. Mi sono perciò preoccupato che la nostra Guida potesse aiutare tutti senza eccezione i Soci del Touring, anche gli affrettatissimi secondo desidera l'uomo d'affari G. e senza lasciarli troppo lontani dalle tendenze del senatore Q.

Perciò la Guida propriamente detta è preceduta da una serie di capitoletti che si debbono meditare a casa propria, prima di mettersi in viaggio. Sono sicuro che saranno letti e riletti con vivo piacere: siccome non sono opera mia, posso con piena libertà assicurare che costituiscono altrettanti piccoli gioielli: l'interesse ne sprizza come luce viva: saranno gustati anche da chi per il momento non pensa affatto al viaggio di Roma. Sarà d'altronde questo anche uno stimolo ai dormienti.

Non piace ai Consoci avere un poco di informazioni anticipate su questa parte introduttiva del volume? Credo di sì ed eccomi a rispondere alla loro curiosità.

1. - C'è un *vocabolarietto* breve, breve, che spiega i nomi oscuri che s'incontrano ad ogni didascalia di museo o descrizione di monu-



SOTTOPASSAGGIO ED AMBULACRO DI S. PIETRO.
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Montessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 211).

mento: amazonomachia, bucranio, canopo, situla, stilobate, ecc. Che è mai tutto ciò? Chi lo sa, non ha bisogno di leggere e salti le dieci pagine.

2. - C'è un rapido *cenno storico della città*. Storia civile che tutti hanno a memoria? E sia pure, sebbene si possa sospettare che il « tutti » debba accettarsi con beneficio d'inventario. Dunque moltissimi tenderanno a correr via. Ma se cominciassero a sorbirsi la prima pagina, si sentiranno attanagliati anche per le seguenti. Non ci sono firme; avrebbero dovuto essere più d'una perchè il capitoletto è di vari esimi collaboratori.

3. - Quattordici vivaci paginette consacra a *l'Arte romana* G. Q. Giglioli, l'illustre archeologo passato ora da Roma all'insegnamento nell'Università pisana. Paginette, ma poderose e pittoresche nella forma, sintesi sicura delle epoche lontane in cui la civiltà etrusca da settentrione e quella ellenistica da mezzogiorno, si trasformarono in arte romana. Questo studio ha un ciclo ben definito: si vorrebbe continuasse, tanto riesce gradito; ma, naturalmente, si ferma al principio del IV secolo, quando la capitale dell'impero fu trasportata da Costantino sul Bosforo, ove l'arte di Roma impresse il suo suggello alle prime creazioni bizantine.

4. - Questa preparazione spiana la via e rende limpida e chiarissima l'interferenza delle *Antichità cristiane in Roma*, nello sviluppo pagano, di cui il prof. G. Mancini parla nelle 16 pagine seguenti. Tutto è inteso a facilitare al turista la comprensione dell'ambiente e dei caratteristici monumenti cristiani antichi che visiterà. Rapide notizie sulla diffusione del Cristianesimo in Roma, sulle associazioni di culto che vi si svilupparono, sulle persecuzioni, sull'origine, l'escavazione, l'uso e l'abbandono dei cimiteri cristiani della città, sulla loro attuale esplorazione e manutenzione e sull'arte cristiana che vi si sviluppò, formano un luminoso capitoletto, che dirada le tenebre misteriose di quegli ipogei, di cui poi la Guida ha le particolareggiate descrizioni e anche due magnifiche carte illustrative.

5. - *La Roma artistica del medioevo e dei tempi moderni* è un originale studio (26 pagine) di cui il titolo dice la trama, firmato da Adolfo Venturi, il mago della penna precisa come lo stilo che incide la tavoletta, smagliante come il pennello di un pittore di impressione. Letture che sarà intimo godimento ed illuminerà musei, palazzi e tutta la Guida.

6. - *La trasformazione edilizia di Roma*, di A. Muñoz, sovraintendente ai monumenti di Roma. È (19 pagine) uno sguardo stupendamente sintetico nell'insieme, analitico se lo si riferisce a ciascuno dei secoli che sono presi in esame, sul divenire edilizio della città. Con un interesse sempre continuo vi si vede la Roma Quadrata trasformarsi a mano a mano allargandosi nel recinto serviano, poi nell'età di Augusto subire una grande trasformazione. La città di mattoni — per usare l'espressione di vanto dello stesso Cesare — si cambiava in una di marmo. Poi (e una cartina lo dimostra) Roma crebbe fino alla cinta aureliana e la Roma imperiale raggiunse uno splendore ed una magnificenza mai viste quando ebbe — si dice — forse due milioni di abitanti. Poi via via si inizia la decadenza, avvengono le invasioni barbariche, cui seguono il Rinascimento, i secoli del grande sviluppo artistico, il periodo successivo di stasi fino all'annessione al Regno d'Italia e alla trasformazione contemporanea.

Non saprei meglio paragonare questa rassegna che ad una cinematografia a quadri dissolventi, che raccogliesse l'una dopo l'altra le testimonianze gloriose del genio italiano, dai più antichi ruderi fino al grande monumento al Padre della Patria.

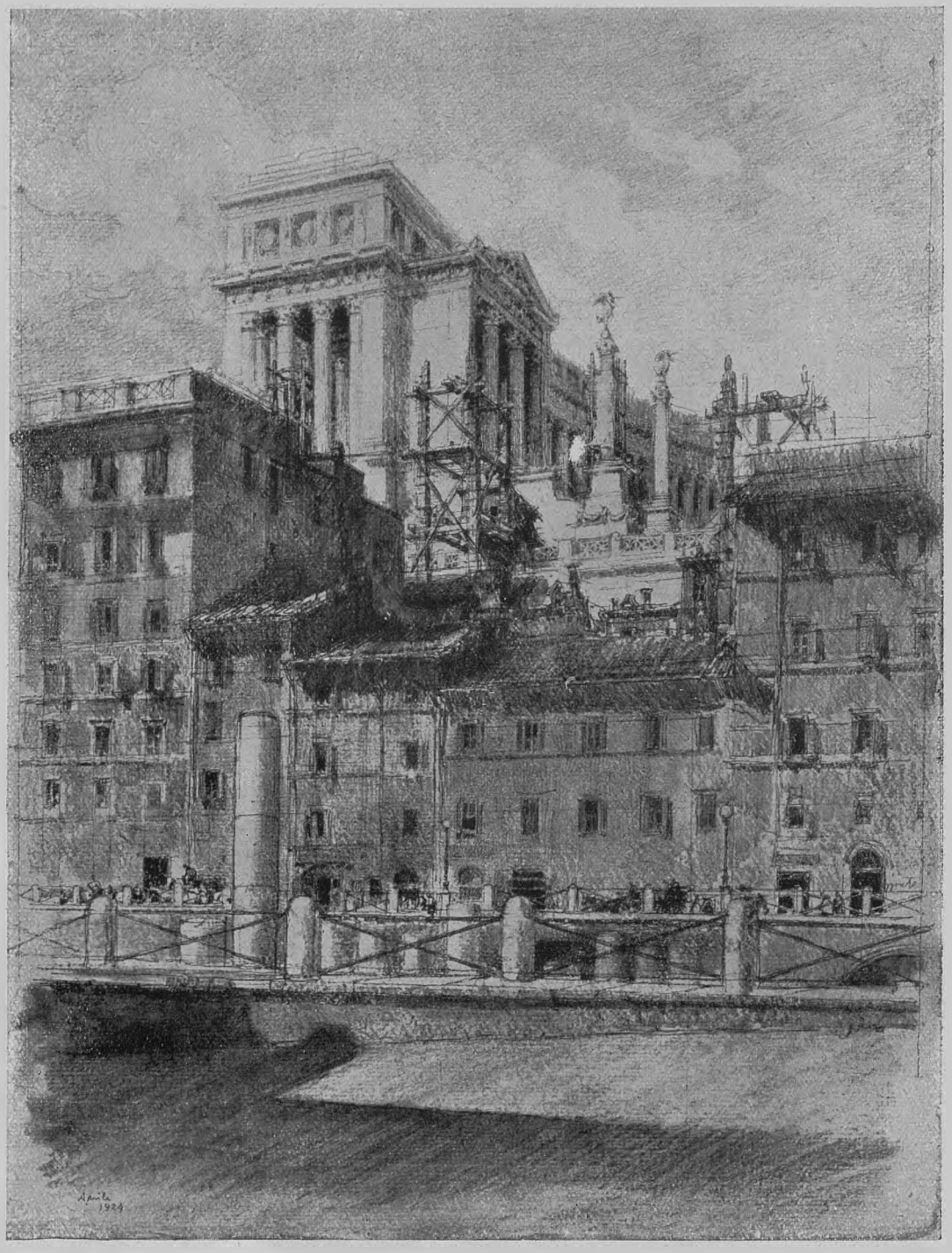
7. - A dare un carattere del tutto pratico al capitoletto precedente, giovano come corollario alcune pagine del nostro valoroso dottor C. Grigioni, nelle quali, con incisivi commenti, si riaccennano i principali ruderi, edifizi, monumenti, inquadrati nello scritto del Muñoz, ma non più in modo generico, bensì nominativamente e col richiamo delle pagine in cui ogni oggetto è descritto nella Guida. Nulla perciò di più conclusivo e praticamente utile.

8. - *Le collezioni artistiche ed archeologiche di Roma*. Sono 20 pagine, che raggruppano sotto uno sguardo complessivo la massa colossale delle raccolte romane spiegandone gli scopi, i collegamenti, i rapporti di complemento reciproco. Per stringere in così breve spazio, con chiara visione e con pratiche osservazioni un argomento tanto complesso — guida nella Guida — occorreva un conoscitore profondo dell'ambiente: nessun migliore pilota per orientare il turista del prof. A. Bertini Calosso, direttore incaricato della Galleria e del Museo Borghese, uno dei nostri più competenti, vivaci, attivi collaboratori per il volume di Roma.



S. PIETRO - COLONNE TORTILI MODELLATE DAL BERNINI.
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Mentessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 211).

9. - *Usi e costumi romani, cerimonie e feste.* Uno spirito osservatore, in stretto contatto colla coltura — parlo del prof. Luigi De Gregori, bibliotecario dell'Istituto di Archeologia a Palazzo Venezia, — quanto, per sue abitudini, colla vita romana del popolo e colle



MONUMENTO A VITTORIO EMANUELE DAL FORO TRAJANO.
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Mentessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 211).

manifestazioni ufficiali ecclesiastiche e civili ha scritto per la nostra Guida 30 pagine magistrali per densità e ricchezza: s'intende che ogni riga è un riferimento a ciò che può inte-

ressare il turista. L'elenco delle feste popolari e il calendario, per così dire, delle più solenni cerimonie religiose di tutto l'anno, nelle singole chiese, in particolare di quelle pasquali, natalizie ecc. è il più utile e ben presentato che si possa desiderare. Feste tipiche e curiose (con luoghi, data, ore) tradizioni, folklore, intreccio di riti, cerimonie, gazzarre, passano sott'occhio in curiosa fusione. Il capitoletto sarà gustato ed anche permetterà a molti di profittare delle date opportune, che altrimenti sarebbero loro sfuggite, per assistere a qualcuno dei tanti aspetti speciali della vita di Roma.



FRA I CIPRESSI DEL PALATINO.
(Saggio, in formato ridotto, di una delle tavole del volume « *Roma* - disegni di G. Mentessi, testo di Luca Beltrami » di cui è detto a pag. 211).

10. - Amerigo Scarlatti o, se si vuole, Carlo Mascaretti, il notissimo bibliografo, scrittore di infinite curiosità, ci ha dato *Biblioteche ed Archivi:* 12 paginette preziosissime. È nostro orgoglio che Roma appaia quale è, centro mondiale di coltura. Quei turisti che vogliono nella loro visita alla città profittare di raccolte speciali (alcune uniche al mondo), possono trovare nella Guida dati sufficienti per sapere come giungervi. Circa 80 sono le biblioteche e gli archivi elencati, con la fisionomia di ciascuno, i suoi scopi, la sua consistenza, ecc. con orari, modo di essere introdotti, ecc.

Non si tratta — è bene notarlo — di uno stralcio dagli Annuari della Pubblica Istruzione, i cui dati sono incompleti ed arretrati, ma del risultato di una minuziosa inchiesta diretta del Touring, che ha modificato e precisato una quantità di notizie.

11. - Nello stesso ordine di idee fu curata un'altra non meno originale e interessante inchiesta, circa gli Istituti ed Enti religiosi o laici di coltura e di istruzione che possono interessare il turista a qualsiasi titolo: di ciascuno vi sono dati brevissimi ma succosi, forniti i più dagli enti stessi. L'insieme di questi circa 105 focolari di lavoro, forma un quadro imponente della centralizzazione in Roma di attività potentissime nel campo in-

tellettuale — ecclesiastico o laico — dell'educazione e della propaganda. L'inchiesta è dovuta al nostro Giuseppe Vota.

12. - Riccardo Bachi, lo statista ben noto ai lettori della Guida del Touring, ha un *Cenno demografico ed economico su Roma* (10 pagine).

13. - Completamente nuova per la maggior parte dei Consoci sarà l'esposizione quasi telegrafica (10 pagine) intitolata *Il Sommo Pontefice, la sua Corte ed il Governo della Chiesa*, che Mons. Saverio Ritter dell'Ambrosiana, con piena competenza e chiarezza assoluta, fa passare sotto gli occhi. Si definiscono e si spiegano i corpi armati pontifici, la Corte ecclesiastica e laica con le sue cariche dai singolari titoli e le funzioni di ciascuna; il Sacro Collegio Cardinalizio con le sue suddivisioni; l'Episcopato pure con le sue distinzioni; la Curia con le numerose funzioni delle Congregazioni cardinalizie, dei Tribunali e degli Offici: schema di materia astrusa e non nota, messo in evidenza nei suoi congegni sapienti e secolari, che sarà letto con curiosa e proficua attenzione.

14. - Il comm. De Sanctis, Direttore Generale al Ministero della Real Casa, fa una brevissima esposizione parallela che si riferisce a Casa Reale.

15. - Antero Belletti presenta in 40 pagine la cronologia dei Papi, con numerose indicazioni studiatissime cosicchè costituirà un quadro di notevole originalità e forse, nella sua concisione, il più completo pubblicato finora. L'argomento è tutt'altro che semplice e piano. Esiste una cronologia ufficiale che fu continuamente ripetuta senza variazioni malgrado studi più o meno recenti che giustificavano parecchie modificazioni notevoli. Nel 1904 (sotto Pio X) l'*Annuario Pontificio* pubblicò uno studio critico del Padre Ehrle, ora Cardinale, già Bibliotecario della Vaticana, erudito di fama mondiale, il quale stabiliva molte novità acquisite, ma successivamente l'elenco ufficiale non venne variato. Le conclusioni del Belletti formanti la nostra cronologia collimano con quelle del P. Ehrle, salvo circa un papa (S. Anacleto) e l'elenco dei papi avignonesi e dei pisani. Abbiamo fatto esaminare questo studio da un dotto scrittore e studioso di cose vaticane addetto alla Segreteria di Stato ed esso ne approvò pienamente l'indirizzo. Sessanta stemmi dei Pontefici, che rimontano a quello di Urbano VI ornano il capitoletto; di questi stemmi quelli dei Papi anteriori al 1623 sono disegnati prendendoli direttamente dal Platina. Di fronte ai Pontefici vi sono, colle opportune date di rapporto, gli elenchi degli Imperatori Romani (fino al 476) e successivamente degli Imperatori d'Oriente, dei Re Goti, Longobardi, Franchi e Italiani, degli Imperatori d'Occidente, di Germania e d'Austria, dei Re di Francia da Filippo il Bello in poi, e dei Re della Terza Italia.

***

Se la base di questo magnifico complesso di notizie è strettamente scientifica e di precisione assoluta, la misura e la forma furono espressamente intese alla divulgazione. Tutto fu intonato agli scopi della Guida: niente trattati e all'indice ogni pesantezza e tutte le dogmatiche e i metodismi; ogni pagina, ogni riga devono dire qualche cosa di profondo o di utile ma solo pel turista e devono piacere al turista e servirgli nel viaggio. Ne deve venire fuori un turista agli antipodi di quello leggendario, che parte in un sacco e torna in un baule. Il Socio del Touring non è così.

Lo sforzo mio per raggiungere questo scopo così essenziale fu continuo, d'onde la pressione che ho esercitato sugli Autori. Credo che il risultato sarà apprezzato dai lettori, riconoscenti a tanti luminari che hanno entusiasticamente data al Touring la propria scienza, scendendo dalle altezze cattedratiche al piano un po' meno elevato sul quale si tiene d'ordinario il turista ed ove li volli, con la seduzione dell'invito, e all'occorrenza con mano forte, condurre.

***

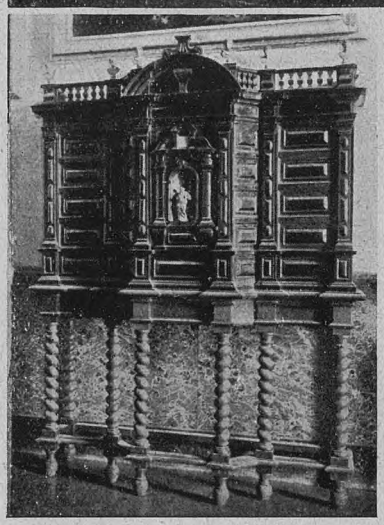
E a questo punto la Guida comincia.

Sì, soltanto dopo questa preparazione essa comincia i propri itinerari.

Ne parlerò nel fascicolo prossimo de *Le Vie d'Italia*.

L.V. BERTARELLI.





IL MUSEO CORREALE DI SORRENTO

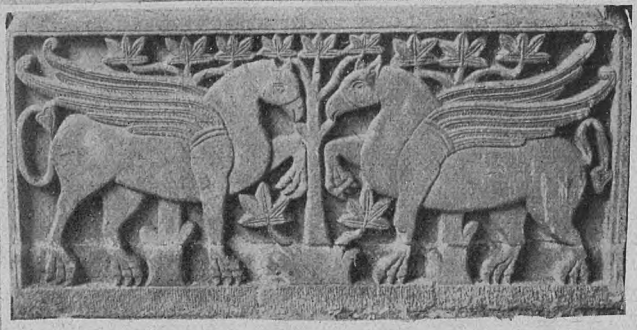
Alle altre innumeri attrattive della incantevole spiaggia delle Sirene s'è aggiunta quella del *Museo Correale* aperto lo scorso anno al pubblico, e raccogliente le memorie greche e romane, opere ed oggetti d'arte esistenti in Sorrento, legati alla città da due amatori d'arte: i patrizi sorrentini conte Alfredo e cav. Pompeo Correale. Le raccolte, di eccezionale valore, furono ordinate dal direttore ing. duca Carlo Giovane di Girasole, con l'ausilio del R. Ispettore dei monumenti Manfredi Fasulo.

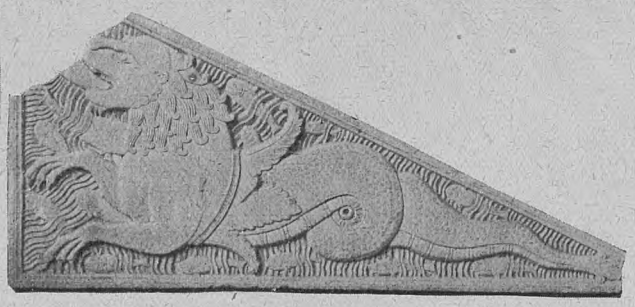
Al terreno del secentesco palazzo Correale (facente parte del legato costitutivo del Museo e che è situato sullo sfondo di un secolare giardino) sono riuniti i marmi greci e romani di proprietà municipale. Interessanti le epigrafi ricordanti la *Surrentina Respublica,* i *Decuriones Municipesque Surrentini,* ed altre che ricordano l'esistenza di teatri e di un foro in Sorrento (la zona ancor oggi chiamata *Fuoro*). Al primo piano, oltre i mobili, quadri, stampe, bronzi e ceramiche, sono stati anche raccolti una collezione delle opere di Bernardo e Torquato Tasso, manoscritti e pubblicazioni di storia locale, ecc. Al secondo piano sono pure altri mobili, specchiere, dipinti — antichi e moderni —, statue, ecc. Le opere non sono presentate al pubblico nelle consuete vetrine allineate lungo le pareti, ma appaiono come un tutto solo con i signorili ambienti di cui costituiscono l'ornamento ed il completamento.

Pubblichiamo qualche fotografia per dare una idea ai lettori dell'interesse del piccolo











scelto Museo e per spronare altre città italiane a seguire l'esempio di Sorrento.

A pag. 145 ecco, *in alto,* la preziosa raccolta di porcellane cinesi; *in basso,* un grazioso mobile napoletano del sec. XVII.

Qui, *in alto,* un altorilievo rappresentante la Battaglia delle Amazzoni; *al centro,* dei frammenti decorativi romanici, rappresentanti degli ippogrifi; *in basso,* altri frammenti con una aquila sveva ed un leone alato.

Oltre alla visita del Museo e della Biblioteca, ai visitatori è offerta un'altra attrattiva. Per l'ombroso viale possono raggiungere il Belvedere da cui appare — magica visione di bellezza — il panorama incantevole del golfo partenopeo.

(Da notizie e fotografie favoriteci dal Socio Manfredi Fasulo, R. Ispettore Onorario dei monumenti di Sorrento).



(*fot. M. Recalchi, Feltre*)

PANORAMA DI FELTRE.

FELTRE

Il Piave, questo bel fiume balzato alla gloria e consacrato all'affetto degli Italiani tra le aspre vicende della guerra e le prove dell'eroismo più puro, è ricordato di solito, per una spiegabile semplificazione, come la linea di battaglia che per un anno divise le nostre forze dalle forze austro-ungariche, e, obbedendo alla volontà preveggente di Luigi Cadorna, segnò il limite invalicabile per il nemico e la base per noi dello sbalzo risolutivo verso Vittorio Veneto. La memoria degli Italiani, la storia, il mito amano questo Piave imporporato del sangue più generoso: ed è giusto.

Ma questo non è tutto il Piave, che, risalito ad di là del Montello, al di là del Ponte di Vidòr, si stende ancora fra i monti, per gole e per valli, su su, oltre Belluno, fino alla verdissima pace del Cadore, dov'è la sua origine.

E il magico nome di *Cadore,* che indica tutto l'alto bacino del Piave, suona come un gran nome gentilizio nella nomenclatura delle grandi regioni alpine. La storia, anche, lo ha glorificato, la poesia lo ha esaltato. Fra il Cadore, invece, e il basso Piave, anzi fra il Cadore e l'ultimo tratto del medio Piave (quello che va da Quero a Nervesa), vi è tutto un lungo settore del bel fiume, che è poco noto e meno popolare. I grandi scenari naturali sono più su: le vaste risonanze storiche più su e più giù. Eppure questa regione intermedia, che non ha gelosie, che assiste con sorridente curiosità al passaggio estivo dell'inesauribile corrente turistica, vòlta all'assalto del paradiso cadorino, o delle aspre gole che portano agli alti centri dolomitici di Val Cordevole e di Val Cismon, offre anch'essa una sua bellezza tutta prealpina, fatta di molli colline e di sfondi rupestri, di montagne tondeggianti a pascolo e a bosco e di vette nude e dentate, di abbandoni pianeggianti e di arcigne muraglie grige, animata dal richiamo fresco dei paesi e dei campanili, dall'occhieggiare delle ville, dall'ammiccare delle *casère,* sparse sui pendii fin dove giunga la povera ricchezza dell'erba.

Dell'ampia valle del medio Piave da Busche a Belluno è già stato scritto brevemente, poco fa, su questa rivista: e altri potrebbe scrivere di Belluno, città forte e gaia, che vigila sul Piave la porta (anzi, l'antiporta) del suo Cadore.

Io voglio qui ricordare Feltre, che precede Belluno di una trentina di chilometri, e che ....non è neppure sul Piave, ma è legata ad esso non solo dalla geografia, non solo dal fatto che vi si gettano i suoi torrenti, raccolti da un modesto fiumicello, la Sonna, ma soprattutto dai suoi traffici che seguono, a monte e a valle, costantemente la linea del fiume, sia per ferrovia sia per la strada carrozzabile. È insomma, questo ritrarsi di Feltre cinque o sei chilometri di qua dal Piave, una civetteria involontaria, dovuta all'intromettersi di un piccolo monte, il Miesna, che si è piantato sgarbatamente fra il Tomàtico e il fiume, costringendo questo a girare al largo, e creando un corridoio per la Sonna.



(*fot. M. Recalchi, Feltre*)

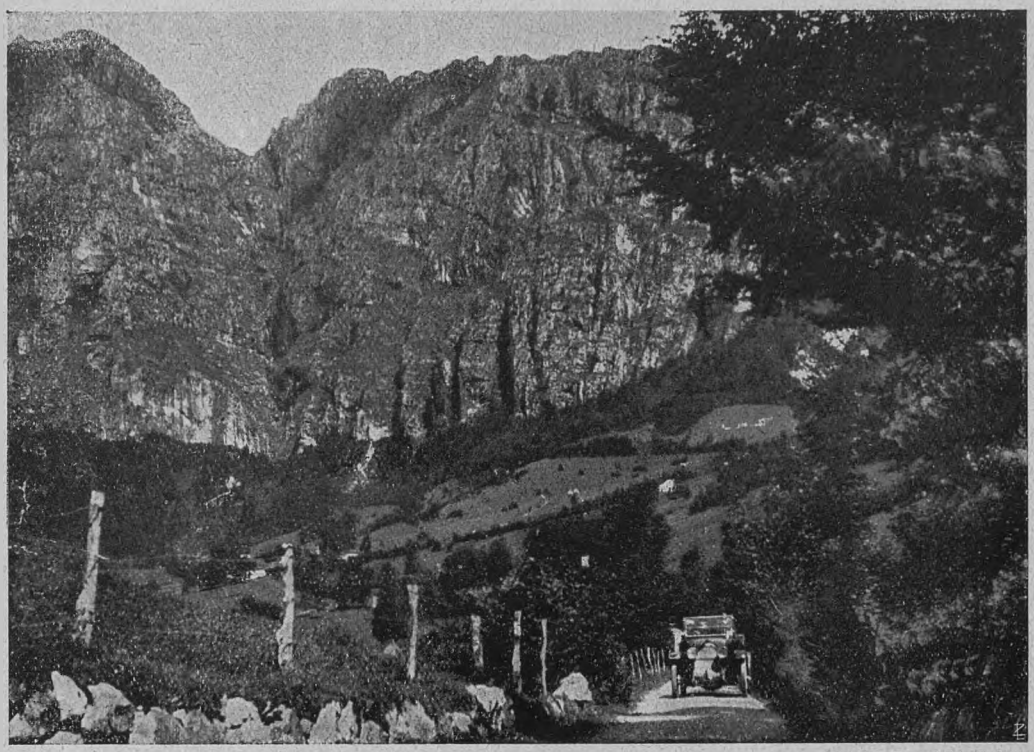
PIAZZA VITTORIO EMANUELE: IL TEATRO (COL LOGGIATO DEL PALLADIO), NEL FONDO IL PALAZZO MUNICIPALE.

⁂

Fenèr. Qui moriva l'occupazione austriaca: vi muore infatti lo Spinoncia che dal cardine del Grappa si allunga fin qui per saldarsi, come barriera montana, al Piave, barriera fluviale. Nel '18 una desolazione informe di macerie: adesso di nuovo un paese ameno, rifatto con decoro semplice e sano. Per chi sa quale capriccio eloquente della sorte è stato rispettato, proprio di là dalla stazione, un sipario sforacchiato di facciata rimasta, sola, ostinatamente in piedi: allora, fra tante rovine, un'eccezione di minore rovina, adesso un documento. Utile documento offerto ai confronti di chi vien qui col suo placido luogo comune dei veneti indolenti e chiacchieroni, e trova invece, nel paragone fra il '18 e il '22 (il paese è in piedi da due anni!) la prova di una tenacia silenziosa. (Come dice? il Governo? Sì, ha aiutato, mediocremente, ma quella burocrazia! Ha un'idea, Lei, di quei saturnali della burocrazia che si chiamano *i risarcimenti dei danni di guerra?* Domandi, e poi.... ammirerà di più questa gente, che è riuscita a rifarsi i propri paesi!).

Dopo Fenèr, la gola di Quero: la gola sinuosa e nuda contesa nell'invasione austriaca prima, nell'avanzata italiana poi. Più in là si accomoda in conche severe: finchè si imbocca la valletta della Sonna (alto a picco su la strada, il santuario dei S. S. Vittore e Corona fa da sentinella), e si esce nella conca feltrina, in cui la città spicca su lo sfondo di una catena rocciosa, battezzata dalla scarsa fantasia locale con un nome sommario, modesto insieme e ambizioso, *le Vette*.

E qui è Feltre: non dunque in Cadore, che comincia cinquanta chilometri più in su! Ma tant'è: l'idea che si aveva fino a poco tempo fa della sua situazione geografica non era generalmente molto chiara. Qualcuno, invece che in Cadore, lo scaraventava addirittura nel Friuli: è toccata a un illustre scrittore d'arte nel parlare del Morto da Feltre! E una volta mi si indirizzò una lettera a *Feltre, provincia di Pesaro e Urbino!* Quel tale



(fot. M. Recalchi, Feltre)

IN VAL DI LAMÈN.

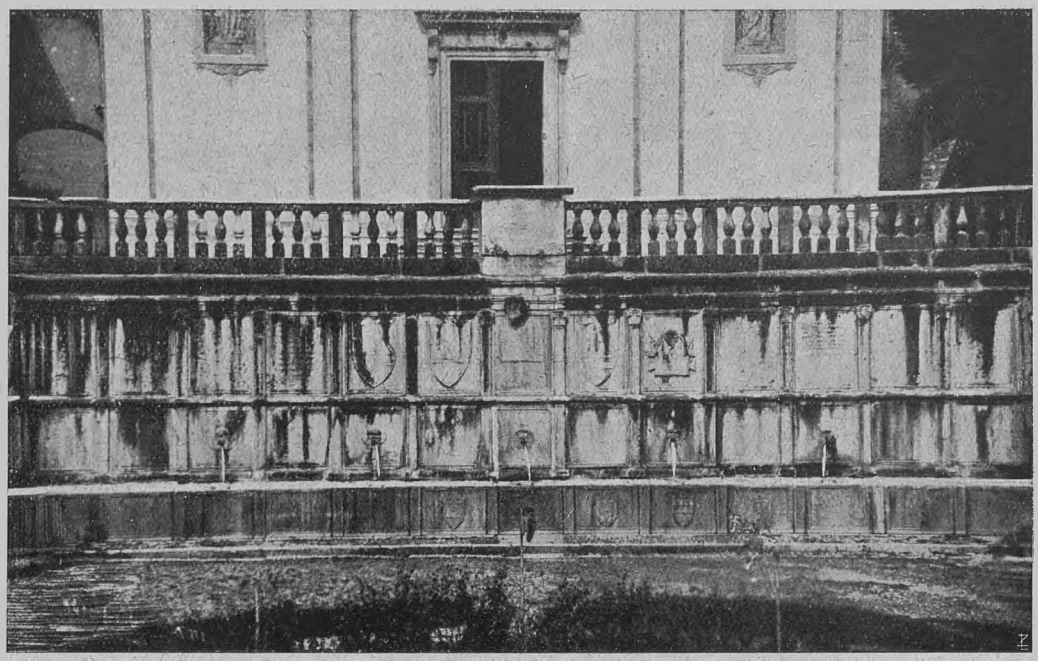
scrivente la collocava evidentemente nel Montefeltro! Ma la lettera arrivò: merito, forse, del dantesco *tra Feltro e Feltro* balenato alla memoria di un diligente impiegato postale! Tutte lacune — per altro — di prima della guerra: ora le idee in proposito son diventate più chiare.

Fra tutte queste piccole città prealpine del Veneto, pittoresche e vivaci, Feltre è una delle più serenamente fiere nel presentarsi. Raccolta ai piedi e sulle falde di un colle, fino ad asserragliarsi in cima intorno al torrione grigio del castello, dominatrice di una conca sua e fra montagne tutte sue, il suo affacciarsi a chi dall'ultima galleria sbocca in piena stazione, ha un piglio di maschia padronanza, che esclude le lusinghe voluttuose come le arcigne minacce. Ma poi, anche a non voler scomporre il volto virile della cittadina nel sorriso delle vecchie case ampie e dei giardini, basta entrarvi per trovarla accogliente e ariosa come pochissime città di montagna. Anche nell'arrampicarsi su per il *colle delle Capre,* essa non ha rinunziato per le sue vie a un metro di spazio nè a un raggio di sole: e la lieve fatica del salire alla bella piazza alta è assistita da un'ampiezza generosa di vista e di respiro.

Adesso questa Feltre alta è tagliata fuori dalle grandi vie di comunicazione. Se vi fu un tempo in cui essa sobbalzava al riso delle argute sonagliere mentre le diligenze arrancavano su per la salita e facevano capo alla piazza, cuore della vita cittadina, quel tempo è ormai ben lontano: e le automobili frettolose, se pur si concedono una tappa, si fermano giù nella parte bassa, che è il centro attuale. Centro simpatico perchè le vie superiori vi affacciano il rovescio delle loro case, altissime di qua sui loro giardini a terrazza: del resto i soliti caffè, i soliti sforzi di vita più moderna e più comoda.

Ma basta infilare la tozza *Porta Castaldi,* che dà il nome a questo centro, per trovare subito una ragione di sosta e di osservazione. S'inizia qui la *Via Mezzaterra,* arteria della vecchia Feltre, che corre non sul dorsale della collina (là passa la via più alta e si chiama, legittimamente, *Via Paradiso*), ma a mezza costa di essa: di qui il suo nome.

Larga, un po' ondeggiante, variata nella



(fot. M. Recalcati, Feltre)

LE FONTANE LOMBARDESCHE IN PIAZZA VITTORIO EMANUELE.

pendenza, *Via Mezzaterra* sembra nata per dar vita sul terreno mutevole a un desiderio di misurata eleganza. E le sue case, con la nobiltà austera del carattere, scandiscono il ritmo antico della via, sopravvissuto a qualche indiscreta manomissione moderna. Ritmo fondamentalmente cinquecentesco: un cinquecento provinciale, senza fronzoli e senza clamori, fatto di gusto e di coerenza più che di voli geniali. Finestrette ad arco, incorniciate di pietra grigia, snellezza di bifore, di trifore, di colonnine, civetteria di balconcini a pilastrini o a rosoni traforati, modiglioni squisiti: sono motivi che si susseguono e hanno creato alla vecchia contrada una bellezza signorile, che le basta ancora, dopo quattro secoli e dopo i guasti del tempo e degli uomini. La sporgenza accentuata dei tetti, frequente a Feltre e caratteristica, traccia, ai lati della via, due sopracciglia energiche, a protezione di questa grazia sicura, che trae dalla loro ombra un risalto più vivo.

Ma c'è una ricchezza di Feltre — dono anch'essa, quasi tutto, del Cinquecento — che muore, dove non è morta oramai: e l'agonia può essere ritardata, ma non evitata in alcun modo. È la ricchezza degli affreschi, che coprivano da cima a fondo le facciate di moltissime case, e che il tempo ha cancellato in gran parte inesorabilmente, e finirà di cancellare fra non molto. Pochi avanzi di quella memoranda fioritura sorridono ancora fra le scrostature: e qua e là la furia degli scialbatori ha prevenuto il morso dei crudi inverni feltrini!

Gran signori, quei cittadini e quegli artisti del Cinquecento, che prodigavano tesori di bellezza in un'opera destinata dappertutto, ma qui anche prima che altrove, a perire inesorabilmente!

Ma non era soltanto il Cinquecento inesauribile che rideva negli affreschi e celebrava se stesso: era anche la città che cantava la sua rinascita febbrile, in un impeto di ritrovata primavera.

Venezia nel 1509, durante la guerra contro la lega di Cambrai (il più grande momento morale della Serenissima, che aveva sfidato l'Europa intera), tra le fedelissime città di terraferma aveva trovato questa rude Feltre, che aveva pagato la fedeltà con la distruzione da parte degli imperiali: perciò nel 1512 diede mano a ricostruirla, in modo che dieci anni dopo era più bella di prima. Rinata dunque da un olocausto di sangue e di fuoco, in cui aveva risentito la sua lontana anima eroica (il santuario dei

SS. Vittore e Corona era stato eretto alla fine dell'undicesimo secolo da Giovanni da Vidòr, condottiero dei Feltrini alla prima crociata), Feltre in quel secondo decennio del '500 deve essersi gettata verso la vita con un'ebbrezza gioiosa: Feltre che del resto nel '400 aveva date all'Italia cittadini insigni nelle virtù più umane: Panfilo Castaldi, che aveva conteso al Gutenberg l'invenzione dei caratteri mobili: Bernardino Tomitano, ardente predicatore, fondatore dei Monti di Pietà, beatificato dalla Chiesa: Vittorino dei Rambaldoni, educatore di principi e principe degli educatori.

E umanissima fu questa dovizia di colori che essa sparse su le sue case, tanto che le sue vie dovettero apparire allora una prodigiosa festa di arte e di vita. A noi di tanta freschezza fantastica rimangono pochi saggi preziosi.

Ma per tanta produzione artistica bisogna pensare a qualche artista. E l'artista c'è: il Morto. Gli affreschi del Morto su la facciata di casa Tauro: la casa del Morto affrescata dai discepoli, un altro affresco del Morto appena fuori di Port'Oria, le grottesche del Morto su una casa di fronte all'Ospedale.... E ritorna alla mente l'enigma della faccia pallida e affilata, quale appare, qua e là, in qualche ritratto. Pseudo ritratti, e... pseudo Morto! Poichè questo pittore feltrino, vissuto prima nel solco del Bellini, poi nel cerchio magico di Giorgione da Castelfranco, fu certamente un nobilissimo artista, creatore di radiose figure, brillante nel colore, vivissimo insomma quanto doveva essere cadaverico di figura: il Morto da Feltre, gloria della sua cittadina; ma.... ma c'è un piccolo inconveniente: che non si è sicuri se sia veramente esistito! L'enigma cioè si trasferisce dal suo volto lugubre alla sua stessa realtà storica: e mentre la leggenda è riuscita a vederlo in effigie e ha ispirato al Cossa un dramma, *Cecilia*, imperniato in gran parte su la sua romantica figura, la storia finora, quanto più s'è sforzata di afferrarlo, tanto più se l'è visto sfuggire di mano.



(fot. M. Recalchi, Feltre)

CASA TAURO IN VIA MEZZATERRA, CON RESTI DI AFFRESCHI DEL MORTO.

Insomma Pietro Luzzo detto il Morto non è esistito. Esistette un Lorenzo Luzzo o de Luzzo (1), nato a Feltre e morto a Venezia, dove morì nel 1526, e di cui c'è un quadro al Museo di Berlino. Dunque non Pietro, ma Lorenzo, autore probabile di quasi tutte le opere attribuite al Morto: Lorenzo, che poi non ha nulla a che fare col Morto. Ma allora il Morto chi è? Non si sa: il Vasari ne parla brevemente e con molte inesattezze: dispersioni di archivi hanno sottratto agli studiosi il modo di erudirsi: rimane, per essi, un problema ancora aperto: rimane, per noi, una specie di mito, che veste di un alone impalpabile queste vecchie case affre-

(1) Conservo la doppia z, mentre il nome si legge *Luzo:* e questo perchè probabilmente si tratta di un cognome *Luz* o *De Luz* (di stampo prettamente feltrino) malamente italianizzato, con quell'odio delle doppie consonanti che è caratteristico dei veneti.



LA CONCA E I MONTI DI FELTRE VISTI DI DIETRO LA CHIESA DI S.

scate. E, con questa intesa, seguitiamo a dire: *il Morto.*

Il quale, subito all'inizio di *Via Mezzaterra,* negli affreschi di casa Tauro (i più belli forse fra queste pitture esterne, ma disgraziatamente in cattivo stato) ha lasciato una impronta di grande maestro. Il maestro, appunto, che dovette, per brevi anni, durante la risurrezione di Feltre, convitare intorno a sè discepoli e compagni d'arte, anche di fuori, perchè lo aiutassero nella gioiosa fatica di istoriare le case rinascenti della sua città.

In cima alla stessa via, e cioè in cima al colle, la piazza Vittorio Emanuele, vecchio cuore di Feltre, ci accoglie in una riposata armonia, turbata da qualche brutta dissonanza, ma ancora sostenuta da semplici accordi di musica antica. Si può anche salirvi dalle *Scalette Vecchie* (le nuove sono, al solito, più comode e insignificanti), e cioè dalla vecchia *Porta Pusterla*, che giù in *Campo Mosto* (un viale adibito a mercato) si apre nelle antiche mura, qui ancora sopravvissute. A imboccare queste scalette coperte, costruite nei primi anni del Seicento, con una rusticità ferrigna, con una sapienza inconscia di ombre cangianti nelle svolte delle rampe, con una suggestione di scorci verso l'alto, dove si vede apparire un angolo del Palazzo Comunale, si ha proprio l'illusione di salire verso l'austerità pittoresca di un nobile castello.

Sboccando così nella piazza, bisogna superare subito l'ingrata impressione del moderno Palazzo Guarnieri, che l'architetto Segusini costruì lussuosamente, ma in un gotico veneziano alterato e complicato con barocchismi di suo gusto; e allora possiamo abbandonarci al compiacimento pacato, che accompagna l'occhio e l'animo attorno alla scena tanto varia, piena ancora della dignità di tempi lontani. Nel centro la piazza si eleva un poco a terrazza, e ospita, oltre alla solita colonna col leone alato e alla lunga antenna portastendardo, caratteristiche delle vecchie piazze venete, due semplici statue, recenti ma piene di discrezione: Vittorino da Feltre e Panfilo Castaldi.

Nello sfondo delle elegantissime fontane lombardesche sorreggono la balaustra di un ripiano più alto, a cui mettono dai lati due scalinate, e chiuso dalla chiesetta di San Rocco: mentre dal lato orientale un mucchio di case si serra intorno agli avanzi del castello antichissimo, dominati dal torrione nudo, memore, dice la tradizione, di re Alboino. Nel basso invece la piazza è tutta domesticamente viva per i portichetti del Rinascimento che le corrono attorno, rialzati sul piano di essa, come loggette create per uno spettacolo: e infatti da qualche angolo di essi si può godere scenicamente questo insieme di linee e di masse, che si spostano a suscitare sempre nuove sorprese.

Da un lato, allo sbocco di Via Mezzaterra, la piazza rientra per far luogo al palazzo municipale e al solenne Teatro, che fu un giorno, a sua volta, il palazzo pubblico. Il Palladio ne eresse il poderoso loggiato. Prima ancora che il salone centrale venisse ridotto a teatro, servì qualche volta per spettacoli scenici: e nel 1725 un giovanissimo e oscuro impiegatuccio giudiziario vi faceva rappresentare le sue prime commedie, *Il buon padre* e *La cantatrice*: quel ragazzo di diciott'anni si chiamava Carlo Goldoni.



(fot. M. Recalchi, Feltre)

ROCCO: DI PRIMAVERA, CON UNA CORONA DI NEVE.

Una consuetudine obbligatoria conduce i visitatori della piazza dietro la chiesetta di San Rocco, ad ammirare il panorama della conca feltrina. Consuetudine più che legittima: l'incanto di quella vista è un'altra sorpresa che riserva Feltre al viaggiatore, tanto la vista si spalanca improvvisa e tanto grandiosa si offre di colpo tutta la linea dei monti e dei colli che incoronano la bella città a ponente, a tramontana, a levante. I monti si sono allontanati: prima sembravano lo sfondo immediato delle case, e ora sono tanto in là da lasciare stendersi la pianura per due o tre chilometri, finchè le colline iniziano l'assalto alle cime, ma blande, fiorenti, con lunghe groppe chiomate di castagni e sorridenti di larghe pezze smeraldine, con un chiamare di campaniletti aguzzi fra i paesini adagiati, e uno smaltato spiccare di ville. I lunghi nastri delle strade s'insinuano nelle vallette con una pigrizia sognante. Poi ai poggi subentrano i colli più alti, poi i monti severi; le *Vette*, di fronte, correnti su una linea sbrecciata che morde il cielo, e, giù pei dirupi, fitte di ombre e di risalti suscitati dai canaloni e dai burroni: a sinistra, invece, la massa greve e compatta dell'Avena, tutta verde, e il piccolo e bruno Aurìn, che guarda la strada di Fonzaso. A destra la conca si apre e si unisce a poco a poco alla valle del Piave, che ritrova verso Busche. Belluno non si vede: ma i suoi monti sono lì, aspri e rotti anche essi, e poi i monti dell'Alpago, e poi il Col Visentin, che a Belluno offre il suo declivio più dolce: l'altro, che non si vede, scende su Vittorio Veneto.

Questo il meraviglioso panorama, bello nella carezza dorata e pesante di un pome-



(fot. M. Recalchi, Feltre)

CASA DALL'ARMI IN VIA PORT'ORIA CON GRAFFITI DEL '500.



(fot. M. Recalchi, Feltre)
PIAZZA VITT. EMANUELE VEDUTA DAI PORTICI DEL LATO MERIDIONALE. NELLO SFONDO LE FONTANE LOMBARDESCHE E LA CHIESA DI S. ROCCO: A DESTRA GLI AVANZI DEL CASTELLO COL TORRIONE.

riggio estivo come nella trasparenza cristallina di un mattino di gennaio, pieno di neve. E se l'occhio cerca le mete più familiari alle gite e alle escursioni, si ferma sul passo della Croce d'Aune, fra l'Avena e le Vette, a 1000 metri di altezza, dove un fittìo di piccole case mostra, attorno al vecchio alberghetto, un fiorire di villette nuove: una magnifica strada carrozzabile vi sale da Pedavena, il paesetto così caro ai villeggianti, e, giunta alla sella che domina con vasto respiro una serena cerchia di monti, discende nella valle opposta, verso l'incassatura del Cismòn; di inverno i declivi morbidi che cingono la Croce sono il ritrovo di sciatori salienti in comitiva dalle città della pianura. Oppure l'occhio si posa su una barriera di rupi nel fondo, dove le *Vette* strapiombano più aspre; ai piedi di essa si spiana una conca verdissima, che le fa da contrasto, e giù dal fondo sgorga lene tra i sassi un'acqua rotta in cento rivi, da cui scende il Colmeda: è la valle di Lamèn, paesaggio notissimo ai feltrini e... di comodo accesso, perchè anche là si può giungere in automobile.



(fot. M. Recalchi, Feltre)
AFFRESCO DEL MORTO, NELLA SACRESTIA DELLA CHIESA DELL'OSPEDALE: GESÙ TRASFIGURATO, S. ANTONIO ABATE E S. LUCIA.

Escursioni alpinistiche di grande interesse sportivo non ve ne sono qui attorno: le *Vette* sono tut-



(fot. M. Recalcati, Feltre)

PIAZZA VITTORIO EMANUELE: IL LATO MERIDIONALE COI PORTICI E LE VECCHIE CASE DEL RINASCIMENTO.

te faticosamente, ma facilmente domabili. Dietro a esse è il *Pavione*, che tutte le sovrasta: bella cima, in vista di un superbo teatro alpino, dal Pasubio alle Dolomiti dell'Agordino e del Cadore, e in faccia un castello di grandiosità dantesca: le Pale di San Martino. Bella cima il Pavione coi suoi 2334 metri: ma, s'intende, ascensione aperta a tutti. Bisogna dire, dei monti come delle persone, anche i difetti....

Ma qui, dietro San Rocco, di fronte al panorama di tutta la terra feltrina, ci sono anche altre parole da cogliere. La terra parla col suo riso, ma anche coi suoi divieti. Terra povera, agricoltura poco remunerativa. Gli inverni sono lunghi e rigidi, e non benigni alla produzione: produzione di granturco, di fagioli, di vino (un povero vino), di frutta. E poi prato per larga estensione, e stalle piene di bestiame, che è la ricchezza maggiore. Scarse le industrie e di mediocre importanza, tranne la fiorentissima fabbrica di birra a Pedavena, dei fratelli Luciani: che è fra le maggiori d'Italia.

Insomma si vivrebbe male: e allora gli uomini praticano largamente l'emigrazione, e le donne.... l'industria baliatica! Chi non ha veduto qualche campione di codeste salde balie feltrine, a Milano, a Torino, a Genova, perfino a Roma e più giù? Triste il caso — ma frequente — di due sposi, che al primo figlio si dividono: il marito emigra, la moglie va balia. E il figlio? Per quello ci sono sempre in paese balie più... andanti o più vecchie: e c'è Dio che lo assiste! Com'è poco allegro, tutto questo!

L'emigrazione, quasi esclusivamente temporanea, prima della guerra si dirigeva con preferenza in Svizzera e in Germania: il contadino vi si trasformava in ottimo operaio e all'inizio dell'inverno tornava a casa sua. Adesso va in Francia o nel Belgio: ma purtroppo incomincia a diffondersi l'emigrazione transoceanica, prima assai rara, e si volge all'Australia.

Del risultato economico che si avrà da tale nuova emigrazione è troppo presto per poter parlare. E il risultato demografico? Chissà? Io credo però che i più finiranno per tornare all'asprezza della loro terra alpina,



(fot. M. Recalchi, Feltre)
LATO POSTERIORE DEL PALAZZO MUNICIPALE SOPRA LA PORTA PUSTERLA.

a cui sono tanto attaccati. A questa terra, e per essa alla grande terra comune i feltrini hanno dato così grande sacrificio di vite e di averi! È un'altra parola che sale memore dalla corona grandiosa che noi guardiamo, ma che di tanto in tanto sembra essa ci guardi e ci canti la sua dolorosa recente epopea.

Vengano qui gli scettici e gli egoisti che di là dal Grappa e dal Piave, nelle città ben sicure, si seccavano della miseria dei profughi; vengano e ascoltino qui la triste canzone funebre saliente dalla terra gonfia di dolore: o interroghino la inconscia fierezza dei rimasti e dei sopravvissuti, e imparino, finalmente, *come* in un anno maledetto, fra l'ottobre 1917 e l'ottobre 1918, *come* qui si moriva di fame!



(fot. M. Recalchi, Feltre)
UN TRATTO DI VIA MEZZATERRA, COL PALAZZO BELLATI.

E questo forse basterebbe: ma non bastò. Perchè quando il 31 ottobre 1918, alle ore 18, i battaglioni alpini Exilles, Pieve di Cadore, Pelmo, e i fanti della brigata Bologna, scesi dal Grappa superato, entravano in Feltre spogliata e desolata, e vi portavano con la vittoria la libertà e la pace, Feltre, comune di neppur ventimila anime, aveva dato alla patria trecento soldati morti in guerra! I loro nomi sono incisi su le lapidi erette a sfondo del bel monumento ai caduti, che Au-



(*fot. M. Recalchi, Feltre*)
SBOCCO DI VIA MEZZATERRA IN PIAZZA VITTORIO EMANUELE. A SINISTRA L'ANGOLO DEL TEATRO (IL LOGGIATO È OPERA DEL PALLADIO).

nibale De Lotto eresse all'imbocco del viale del Cimitero. Inchiniamoci!

⁂

A scendere dalla piazza, per la Via Port'Oria, opposta a Via Mezzaterra, continua la sfilata dei motivi cinquecenteschi. Uno fra gli altri è prezioso: i graffiti della casa Dall'Armi, di una fine bellezza: figure impaludate e incorniciature graziose, di una fattura magistrale. Alcuni di essi sono anche rilevati da una velatura leggera, che crea loro intorno un movimento di ombre vellutate. Poi il Palazzetto Villabruna, da poco acquistato dal Comune, che vi sta allestendo un piccolo Museo; esso avrà soprattutto — in mancanza di opere vistose — il carattere di una casa antica, arredata con criteri organici: così la facciata stessa, con le sue linee nobilmente composte, ravvivate dai deliziosi balconcini di pietra, si fonderà naturalmente con la vita dell'interno.

Usciti dall'antica Port'Oria, che sbarra la via dov'essa prende a scendere più ripida, il... mito ritorna: il Morto, col bell'affresco rimasto su una casetta, a ritrarre la *Madonna e i Santi Vittore e Corona*. Al solito, il tempo lo ha morso e continua a morderlo e continuerà, implacabile: per ora non ci ha rapito tutta la dolcezza serena delle teste e la floridezza delle forme, in cui il colore doveva cantare un giorno con una gioiosità primaverile.

Più avanti, l'Ospedale. E di fronte all'Ospedale ancora il Morto, in una facciata dipinta con una sontuosità cromatica di cui s'indovina ancora la potenza in certe grottesche estrose, in una Madonna finissima che affaccia la sua purezza tra le sfaldature insolenti dell'intonaco, mentre sul suo capo un cavallo si impenna con una vivacità che doveva riempire tutto il riquadro superiore della pittura.

La chiesa dell'Ospedale (ancora una volta, riso di affreschi su la facciata, rotta dalla severa eleganza di un sarcofago medievale) ha una pala del Tintoretto, firmata: ma nella sacrestia conserva il gioiello dell'arte feltrina: l'affresco del Morto, rappresentante Gesù trasfigurato, Sant'Antonio abate e Santa Lucia.

Il tempo, qui al chiuso, non ha fatto gran danni al capolavoro, che ancora serba, per chi si affaccia alla porta della sagrestia, il suo prodigioso effetto di bianco su bianco, ottenuto con una sicura finezza da grande maestro. Le teste delle figure sono modellate con un'energia che richiama i più insigni esempi della scuola giorgionesca. Sant'Antonio, meditativo, guarda verso terra; Santa Lucia guarda avanti a sè con serena fermezza; ma Gesù leva il capo verso l'alto, e ha una intensità espressiva così calda che lo rivela fratello delle più ardenti figure create dal pittore di Castelfranco.



(*fot. M. Recalchi, Feltre*)
CAPITELLO DEL SANTUARIO DEI SS. VITTORE E CORONA.

⁂

E con questa luce negli occhi potremmo chiudere la rassegna

della bella cittadina, che pure ha tante altre cose degne di osservazione: per esempio la graziosa abside gotica del Duomo e l'elegante cappella del Rosario che le serve da battistero; un bel portale e un prezioso reliquiario del Brustolon a S. Giacomo; e ancora affreschi in Via Tezze.

E... il Tomàtico? Perchè Feltre ha pure una disgrazia: il Tomàtico, un monte tutto verde di 1600 metri, che se si tirasse un po' indietro potrebbe diventare gradito, ma invece incombe addosso alla città proprio da mezzodì, sicchè d'inverno le ruba il sole: di qui la rigidezza della stagione. Insomma, se io ho magnificato il panorama della conca feltrina, veduto da San Rocco, ho avuto ragione: è una superba veduta, e lì il Tomàtico rimane alle spalle, e non si vede, o almeno non si guarda. Ma sopprimerlo non si può: magari! È dall'altra parte, ma c'è: oh se c'è!

Del resto, ultima propaggine settentrionale del massiccio del Grappa, il Tomàtico ormai è carico anch'esso di gloria guerriera. E poi, una volta accettata la sua ingombrante esistenza, si può sorprendere anche in esso qualche linea di severa bellezza: per esempio nella serie di quinte a sghembo con cui chiude la gola della Sonna, di fronte allo sperone dove sorge il santuario dei S.S. Vittore e Corona: quella gola per cui siamo giunti a Feltre.



(fot. M. Recalchi, Feltre)
IL SANTUARIO DEI SS. VITTORE E CORONA.

E anche il Santuario, oltre che una nota pittoresca del paesaggio, è un monumento che merita di essere visitato. Nato, come si è detto, alla fine del secolo XI, ma poi alterato, manomesso, accresciuto in varie età, esso aspetta un'opera sapiente (per ora appena iniziata), che ne rimetta a nudo la struttura bizantina e gli affreschi antichi già apparsi attraverso assaggi promettenti, e ne cancelli le sovrapposizioni di secoli irriverenti. Intanto vi si possono ammirare capitelli elegantissimi, di stile veneto-bizantino, nel loggiato che corre intorno all'abside, e quella squisita creazione di arte orientale che sono i capitelli e le modanature del sarcofago marmoreo di Giovanni da Vidòr, fondatore della chiesa.

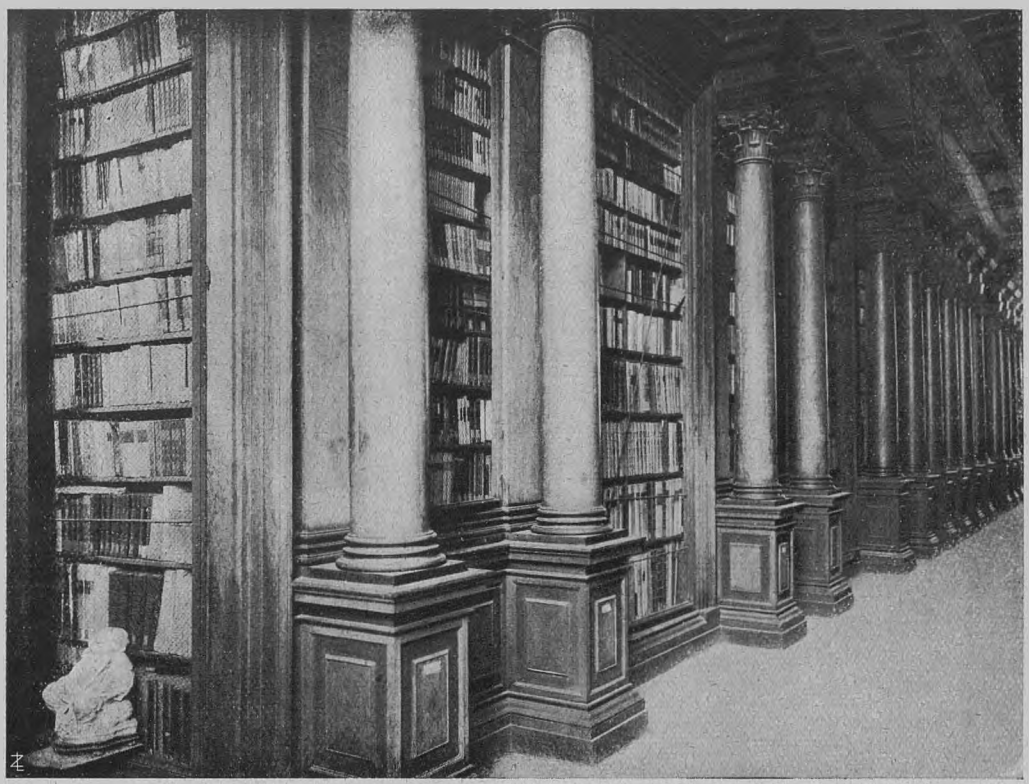
Lo sperone su cui il santuario è appollaiato, quando non è affollato di popolo per la festa annuale dei santi patroni di Feltre, è un osservatorio tranquillo, di dove ci si può immergere tutti in una festa di verde. Anche il Tomàtico, di qui, diventa amico. L'orizzonte non è molto esteso: Feltre è lì di fronte con le *Vette* nello sfondo. Fissiamo ancora la sua forma tutta mossa: gli occhi si fermano su qualche punto ormai noto. Ma giù in basso a destra c'è un gran casamento, nuovo e comune, ma grandioso, che merita pure un'occhiata! Mi dimenticavo, infatti, di ricordare che la patria di Vittorino ha le più belle scuole della provincia di Belluno.

ARTURO POMPEATI.

L'ESCA IRRESISTIBILE

Nel fascicolo di dicembre de *Le Vie d'Italia* annunciammo che a coloro che ci chiedevano un numero di saggio della nuova rivista pubblicata dal Touring *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* l'avremmo inviato nella speranza che esso servisse a procurarci un sempre maggior numero di abbonati. Le più rosee previsioni sono state superate. Si può dire che quasi altrettanti abbonamenti ci pervennero quanti numeri di saggio noi inviammo ed il segreto di questo successo sta tutto nell'interesse che la pubblicazione del Touring suscita in chi viene a conoscerla. Ogni mese appare un fascicolo di 120 pagine ricchissimamente illustrate de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*. In esso la più larga parte ha la descrizione dei paesi e delle attività delle terre dell'America Centrale e Meridionale così intimamente legate a noi ed anche il nostro Paese è largamente illustrato nelle sue più moderne iniziative.

Chi desideri il fascicolo di saggio lo chieda con un biglietto da visita recante la sigla V.A.L.; l'abbonamento costa per i Soci del Touring residenti in Italia e colonie L. 30,10.



GLI SCAFFALI DELLA BIBLIOTECA DI S. GIUSTINA, OPERA GRANDIOSA DI QUERCIA DI NORVEGIA: RIMPICCIOLISCONO LA SALA DEI GIGANTI, DIVIDENDOLA IN DUE LUNGHI CORRIDOI.

UNA SALA DIMENTICATA

Esiste a Padova una sala monumentale, le cui pareti attestano ancora quanto signorilmente si coltivasse un tempo l'arte di decorare: una sala che è viva testimonianza delle vicende storiche della città. Ma questo vasto ambiente (m. 37 x 18), dove tanta ricchezza di vita è passata, dove si svolsero le splendide pompe dei Carraresi e le sontuose feste dei Capitani della Repubblica Veneta, e dove si esplicò in rappresentazioni, in banchetti, in feste la vivacità giovanile dei goliardi che da tutte le nazioni accorrevano ad attingere lumi e sapere al glorioso Studio di Padova, è ora nella più squallida desolazione: vi hanno albergo le ragnatele, i topi e specialmente la polvere che entra dai grandi finestroni privi d'imposte (!); ed è tanto trascurata che molti degli stessi padovani, quando chiedete loro se conoscano la «sala dei Giganti», vi guardano con sorpresa.

Essa faceva parte della reggia carrarese, vasto seguito di loggiati, di sale e di stanze (se ne contavano 400!), tutte adorne di pitture a fresco, e designate secondo i soggetti degli affreschi stessi: complesso di edifici in gran parte distrutto, più per incuria e insipienza di posteri che per vetustà, e di cui restano, soli avanzi, la svelta loggia di architettura toscana, che fu restaurata po-



MEDAGLIA CON LA TESTA DI FRANCESCO NOVELLO E LO STEMMA DEI DA CARRARA (ARGENTO, diam. mm. 33) (MUSEO BOTTACIN, PADOVA).



LOGGIA DELLA REGGIA CARRARESE PRIMA DEL RESTAURO.

chi anni or sono, e oggi è in possesso della R. Accademia di Scienze, Lettere ed Arti, e la sala di cui stiamo parlando. La costruzione della reggia fu iniziata da Ubertino da Carrara nel 1343: poco dopo veniva eretta pure la grande sala.

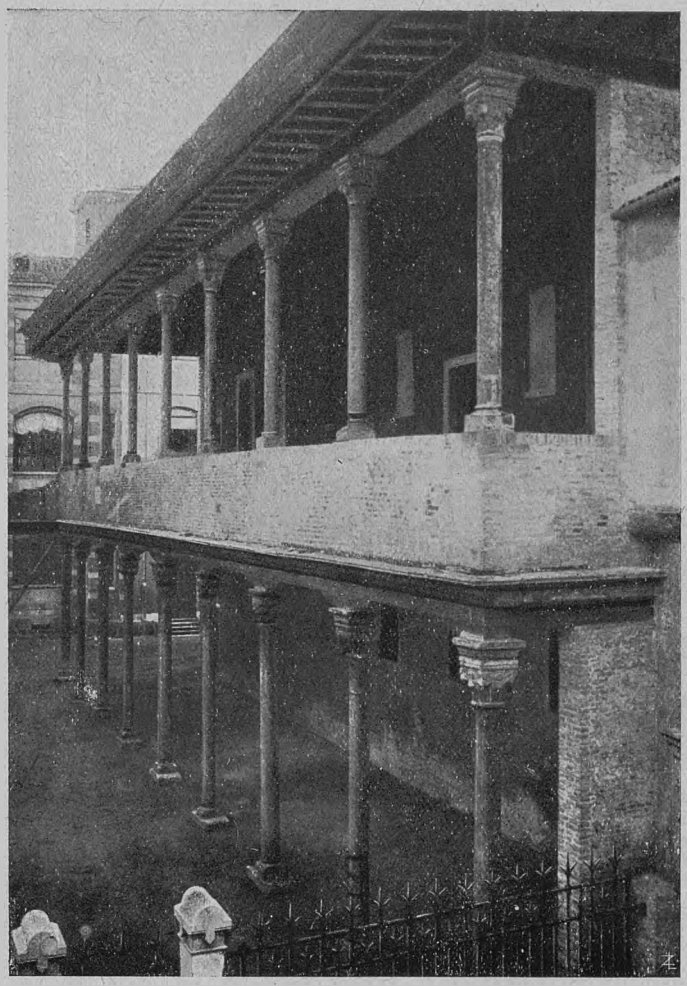
Fu detta negli antichi tempi « degli Imperatori », dalle 36 figure gigantesche di re, imperatori, eroi romani che ne ornavano le pareti. Autori di queste pitture erano stati l'Altichieri, l'Avanzi, il Guariento e Ottaviano Prandino bresciano. Il concetto decorativo fu a Francesco il Vecchio da Carrara suggerito dal Petrarca, che allora stava attendendo, nella calma vita canonicale, al *De Viris illustribus,* e l'opera dei pittori fu completata dal poeta stesso che compendiava le vite dei personaggi, da iscriversi sotto le figure stesse: opera che, lasciata da lui incompiuta, fu poi condotta a termine da Lombardo della Seta. Dopo la morte del poeta, l'immagine di lui veniva raffigurata in una breve parete a ponente, di fianco ad un finestrone, quasi a ricordare la parte avuta da messer Francesco nella decorazione della sala.

Michele Savonarola dice come quelle pitture brillassero d'oro e fossero di ottimo colore. E scriveva del 1446. Ma invece la decorazione presto deperì: tanto che nel 1480 — lo asserisce il Sanuto nel suo *Itinerario per la terraferma veneziana* — si dovette restaurare la sala. Una scritta vi ricordava questo restauro, iniziato per opera del Capitano Francesco Sanuto, e attestava insieme lo stato di rovina in cui la sala era ridotta; per allora si rispettarono le pitture del secolo precedente. Ma nel 1540, essendo Capitano Girolamo Corner, fu deciso di rinnovare pure la decorazione delle pareti.

Alessandro Bassano dirigeva il lavoro. Fu conservato e ampliato il concetto originale: sulle vaste pareti 44 figure di illustri romani furono effigiate da Domenico Campagnola, da Girolamo Gualtieri, da Stefano dall'Arzere (e forse, sul lato orientale, fra due finestre, Tiziano eseguì la figura del cardinale Francesco Zabarella), mentre ai piedi delle figure, sotto alcuni episodi delle loro vite raffigurati a chiaroscuro, in eleganti caratteri, come iscritti su pergamena, ne vennero tracciati gli elogi, dettati da Giovanni Cavacio e scritti dall'abate Francesco Pocivagno, detto Mauro, « valente nello scrivere e dipingere lettere, e nello scolpirle ancora ». Decorazione fastosa e festosa di colori, non dovunque rimasta intatta dalle ingiurie dei restauratori, ma ancora ammirabile per la grandiosità di linee del disegno e per la ric-

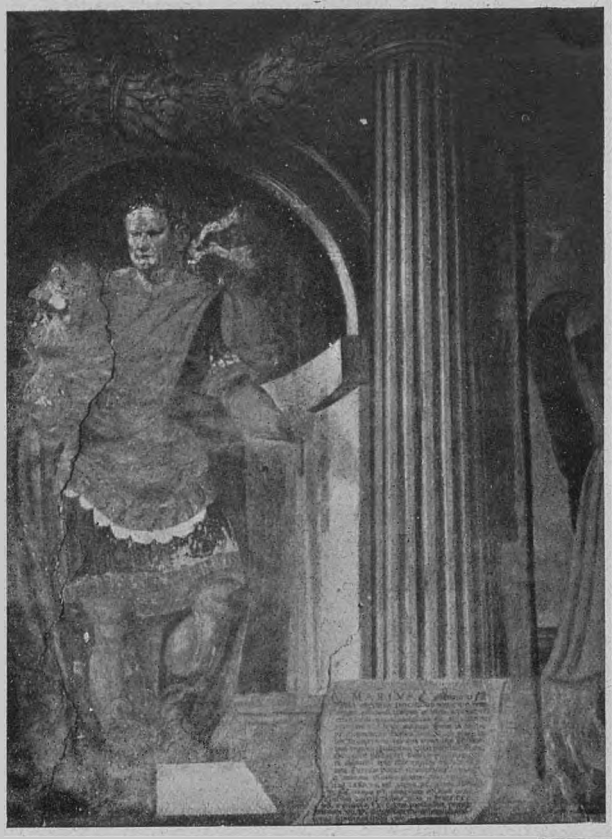
chezza del colorito. Della prima decorazione si conservavano i ritratti del Della Seta e del Petrarca, questo in segno di venerazione per il poeta e perchè era veramente il nume tutelare del luogo: ritrotto interessante, per quanto in qualche parte ritoccato, specialmente nello sfondo; lo si trova ripetuto nella miniatura di un manoscritto della biblioteca granducale di Darmstadt.

La sala degl'Imperatori, che fu poi più comunemente detta «dei Giganti» o «degli Eroi» (*Aula Heroum*, intitolava un suo volume descrittivo il cardinale Jac. Zabarella), fu usata dunque dai Signori di Padova, poi dai rappresentanti della Serenissima, per feste e cerimonie solenni, e vi si svolsero episodi importantissimi nella storia padovana. Il 26 giugno 1382 aveva qui luogo un convito per le nozze di Aleta, figlia di Francesco il Vecchio da Carrara, col conte Federico di Oetingen. Nel giugno 1390, innanzi a folla di gentiluomini e di popolo e ai ministri del Visconti, Luchino Rusca, «guernito delle sue armi lucidissime e abbaglianti», tenne un discorso per indurre i padovani al dominio visconteo: adunata donde le dame erano assenti, ma dove era piuttosto un minaccioso bagliore di spade e di corazze, che presagiva vicine furiose mischie. Il 20 novembre del 1393 Lodovico de' Lambertazzi leggeva nella stessa sala l'elogio di Francesco il Vecchio da Carrara, e l'assemblea dei convenuti aveva un solenne aspetto di reverenza, omaggio degno alla memoria del saggio reggitore della città. Il 2 giugno 1397 un lieto convegno: si celebrava il matrimoio di Giliola, figlia di Novello da Carrara, col marchese Nicolò d'Este, signore di Ferrara: a sontuoso banchetto si raccolsero i più bei nomi di Padova e di Ferrara; poi, mentre le dame passavano nelle sale verso la piazza dei Signori, per assistere dal verone alla giostra, si levarono le mense, e dame e cavalieri vi ritornarono più tardi per dilettarsi di «liete danze e carole al suono di liuti e di cetere».



LOGGIA DELLA REGGIA CARRARESE DOPO IL RESTAURO (1916).

Ma durante il dominio carrarese, che durò, con varie vicende, 87 anni, sino al 1405, assai di frequente l'aula ospitò eleganti folle di invitati. Poi, sotto il dominio della Serenissima, il palazzo essendo abitato dal Capitano, la sala dei Giganti fu spesso aperta per balli, conviti, recite, specialmente nel secolo XVI, in barba ai divieti del Consiglio dei Dieci, che avrebbe voluto limitare la durata delle rappresentazioni nelle case patrizie ed ottenere che le dame si recassero a quelle recite non oltre le ore 24, pena una multa di 50 ducati inflitta all'organizzatore



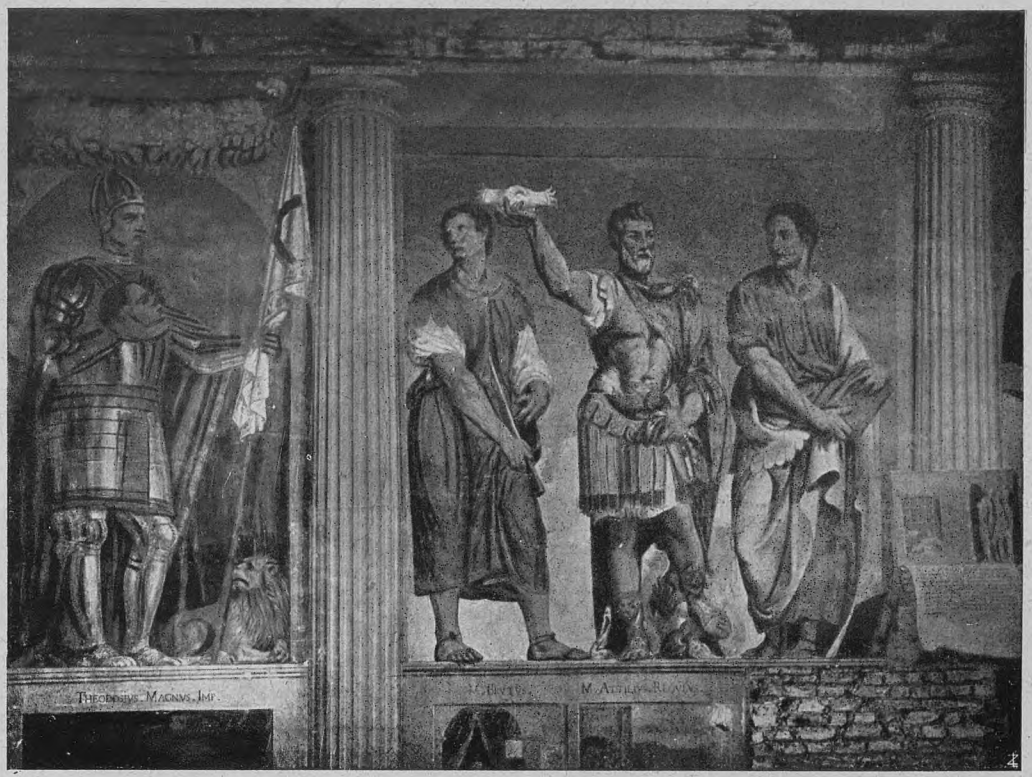
In alto: SALA DEI GIGANTI - PARTICOLARE DEGLI AFFRESCHI: CAIO MARIO - *In basso:* LO SCALONE DEL DOTTO (1610) CHE DOVREBBE DARE ACCESSO ALLA SALA DEI GIGANTI.

dello spettacolo e a « quelli che avessero in governo le dette donne ». E vi contravveniva per primo lo stesso Capitano.

Domenico Contarini, Capitano del 1514, dopo aver adunato i condottieri della Repubblica nel suo palazzo per esortarli a difendere la libertà italica, dalla Serenissima sempre tutelata, diede una commedia con un « sontuoso aparato di cena e colatione »: e pare tanta fosse la gente anche nei locali vicini alla sala maggiore, che crollò il parapetto di una loggia, e si lamentarono alcune vittime. Recite, conviti e balli si ripeterono, nonostante la Serenissima rinnovasse ai Rettori di terraferma l'invito a limitare occasioni di sfarzo e di feste. Ma ormai la vita goliardica del Cinquecento, in pieno fiore, — nel momento in cui lo Studio di Padova, per eccellenza di maestri, per accorrere di scolari da ogni parte d'Europa, si poteva dire veramente il massimo centro della cultura italiana — si manifestava con quella travolgente vivacità, che fu caratteristica goliardica, più o meno raffrenata, in ogni tempo.

L'apparizione della prima neve dava luogo ad una colletta che si risolveva in conviti, in feste, e poi in recite di commedie ad opera degli studenti stessi. Nella prima metà del secolo XVI tutto ciò seguiva più spesso nel palazzo del Podestà, ma poi, per la maggiore ampiezza, si preferì la sala dei Giganti. Vi accorrevano sempre in buon numero le gentildonne, sfoggiando eleganze appariscenti, nonostante le leggi suntuarie, e le commedie, spesso ricche di scenari e alternate ad intermezzi con vaghe musiche, erano assai ammirate. Specialmente si ricordò a lungo certa commedia, intitolata *Occulta fiamma amorosa,* rappresentata nel 1566, che durò dalle ore una fino alle sei di notte. E per quanto allora il computo delle ore anticipasse di parecchio in confronto alle attuali, quei nostri progenitori dimostravano una forza di re-





SALA DEI GIGANTI
PARTICOLARE DEGLI AFFRESCHI: L'IMPERATORE TEODOSIO, GIUNIO BRUTO JUN., ATTILIO REGOLO, CICERONE.



SALA DEI GIGANTI: PARTICOLARE DEL SOFFITTO.



SALA DEI GIGANTI: EPISODIO A CHIAROSCURO E SCRITTA IN CARATTERI PALEOGRAFICI: VITA DELL'IMPERATORE TEODOSIO.

sistenza assai maggiore di quella di cui sarebbero capaci spettatori di oggi.

Il Vasari ricorda come in quella sala in tempo di carnevale andassero gli scolari «a danzare». Ma un'altra commedia si recitò, in quello stesso 1566, nella sala dei Giganti, e fu *il Parto supposito,* particolarmente interessante ancor oggi perchè riproduce in vivaci episodi la vita degli scolari padovani del Cinquecento.... che non era molto diversa da quella di oggi. Ma tanta folla di scolari e di non scolari accorreva in quelle occasioni nella gran sala, che vi furono spesso vivaci contese fra studenti dell'una e dell'altra nazione su diritti di precedenza: rumorosi litigi, di cui resta memoria negli annali della nazione germanica dell'Archivio Universitario. A poco a poco la sala venne trasformata in un teatro con comode logge per le dame, e si perfezionò l'allestimento scenico, sempre più ricco di scenari e di costumi: non bastarono i posti ripartiti in varie categorie, nè le logge intorno alla sala, con un palco destinato all'ospitale Capitano, ma le persone di riguardo e le dame, seguendo un mal vezzo, che si era specialmente diffuso in Francia, occuparono posti distinti sul palcoscenico, affollandosi ai due lati di questo e intralciando spesso l'azione dei recitanti. Nella platea e nelle logge prevalevano sempre gli scolari. Ad una recita dell'inverno 1574, le dame, entrate nella sala in numero di 240, affollarono così i lati della scena, parte essendo in piedi e parte sedute, da impedire il gioco degli attori. E sembrando che il Rettore dell'Università avesse preso le parti degli studenti citramontani, qualcuno degli ultramontani usurpò il posto che al Rettore stesso era riservato.

La tradizione di queste recite, che avevano sostituito più utilmente i banchetti degli scolari, spesso degenerati in disordinate e rumorose gozzoviglie, ha qualche pausa; ma riprende più tardi, e nel 1600 vi si recita l'*Aminta e Clori* del Cremonino.

Non ebbero mai tregua i ricevimenti delle più eleganti Capitane. E spassi di commedie, di danze, di musiche furono spesso offerti alle dame padovane, a ricordo dei cronisti. Nè è improbabile che a darvi recite convenisse qualcuno di quei celebri comici, che a Padova, come in molte altre città, allora si recavano, iniziando la gloriosa tradizione delle grandi compagnie comiche italiane. Tanto più che



GENTILDONNA PADOVANA DEL SECOLO XVI (DA BERTELLI: «DIVERSARUM NATIONUM HABITUS», PATAVII, 1589).

a Padova si conservava gelosamente la tradizione delle compagnie di comici professionisti, qui iniziata, nella prima metà del Cinquecento, dal Ruzzante e da Maffeo dei Re, detto Zanini.

Talvolta invece vi convennero in assemblea i membri di qualche severa accademia (la sala ospitò a lungo i « Ricovrati »), e non ne furono neppure allora escluse le dame, ospiti gradite dei galanti goliardi come degli austeri accademici. Ma qualcuna di esse alle riunioni accademiche dovette addormentarsi: erano ben più divertenti le commedie! Altre volte gli scolari convennero nella sala per le tumultuose sedute in cui eleggevano i rettori. E messer Francesco Petrarca, dal suo angolo discreto, dovette contemplare tutto ciò con occhio indulgente.



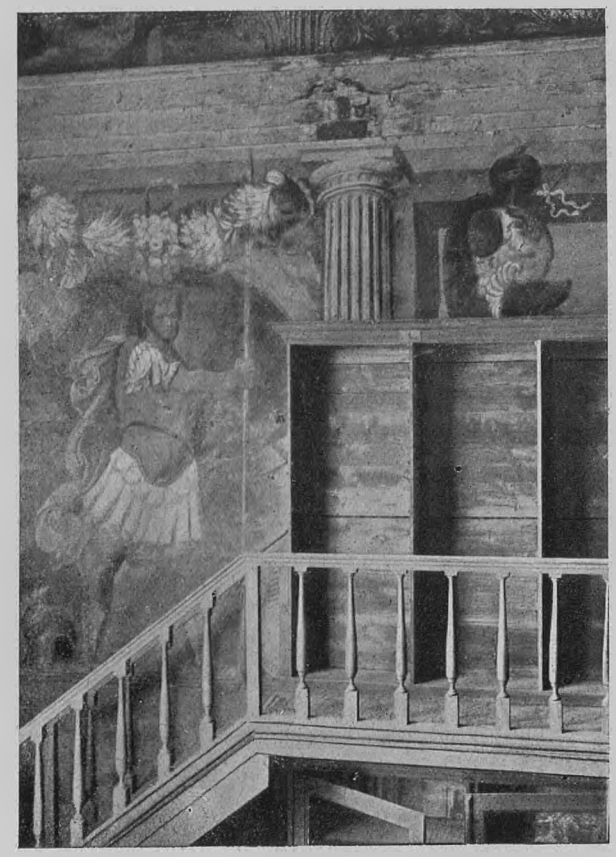
SALA DEI GIGANTI: VITA DI BRUTO E DI ATTILIO REGOLO.

La sala, nonostante l'ultimo restauro del 1612, avrebbe potuto un giorno scomparire, per ingiuria degli uomini, come altri resti del palazzo carrarese, se il Provveditore Alvise Valaresso non avesse proposto di ospitarvi la Biblioteca Universitaria (1631). Fu una fortuna per la conservazione degli affreschi, che, riparati dagli alti scaffali, conservarono fino ad oggi il loro vivo colorito. Nel 1822 venivano qui trasportati i monumentali scaffali della biblioteca di S. Giustina, opera del fiammingo Bertens, che però attendono di emigrare, per iniziare lo sgombero e il ripristino della sala, quando finalmente l'autorità militare ritornerà ai Benedettini, rientrati nel convento di S. Giustina, il locale che in altri tempi albergò le gigantesche librerie. Questo sarà il primo passo se si vorrà ridare alla città di Padova la splendida sala, che oggi è davvero, ripeto, nel più desolante abbandono.



COSTUME DEL RETTORE DELL'UNIVERS. DI PADOVA, SEC. XVII (DA UN CODICE DEL MUSEO BOTTACIN DI PADOVA).

Nell'estate del 1922 un uragano, aprendo le mal solide vetrate, frantumava i vetri e spezzava i telai. Da quel giorno la sala dei Giganti è divenuta la sala dei venti: dagli ampi finestroni entra la pioggia, d'inverno penetra la nebbia, con quanto vantaggio degli affreschi è facile immaginare. La parete libera da librerie sta già scomparendo sotto un uniforme strato di polvere, velando gli



SALA DEI GIGANTI - DETTAGLIO: GLI AFFRESCHI COPERTI DAGLI SCAFFALI DELLE LIBRERIE SONO IN MIGLIORI CONDIZIONI DI QUELLI ESPOSTI ALLE INTEMPERIE.

affreschi. Le pareti dipinte, che sfidarono i secoli, risentiranno maggior danno da questi pochi anni di incuria demaniale. Poichè la sala è attualmente di proprietà del Demanio; e bisogna confessare che nessuna peggior disgrazia poteva capitare al monumento. L'amministrazione demaniale ne affidò l'uso all'Università, la quale invano da tempo invoca dallo Stato quella somma limitata che permetta almeno di salvare la sala da una maggiore rovina. I restauri indispensabili importerebbero una spesa di circa 15.000 lire; ma tale somma, recentemente ancora invocata, non venne. Se il restauro fosse stato fatto a cura del Governo, l'amministrazione comunale si sarebbe impegnata a sostenere la spesa per la ricostruzione, già studiata in tutti i particolari dall'Ufficio tecnico municipale, di quella parte di loggiato carrarese, che dalla gran scala esterna a colonne joniche, attribuita a Vincenzo Dotto (1610), attuale accesso all'Archivio Notarile, condurrebbe direttamente ai due ingressi a mezzogiorno della sala, ora otturati. Se un privato cittadino possedesse una sala di tale interesse monumentale, potrebb'essere obbligato alle riparazioni più urgenti. Se l'amministrazione del Demanio ha così poca sollecitudine di una cosa sua, la ceda a chi è in grado di provvedere: non vi è ragione che uno dei monumenti più ricchi che ci abbia lasciato l'arte decorativa padovana del Cinquecento sia destinato a scomparire per vergognosa incuria. E vien fatto malinconicamente di riflettere con quanta maggior cura sarebbe all'estero tutelata una sala decorata dall'alto al basso da affreschi che conservano una così meravigliosa freschezza di colori.

Invece, oltre alle finestre mancanti, una grossa fenditura taglia la parete a mezzogiorno ed ha spie di vetro che replicatamente si spezzarono; il cornicione e il soffitto, ornati da figure, da fregi, da mascheroni, deperiscono sempre più per infiltrazioni di acqua.

Se a qualche forestiere di mia conoscenza venisse la malinconica idea di voler essere accompagnato a visitare la sala dei Giganti, confesso che io mi rifiuterei di farlo, per non doverne arrossire. Là dove i Carraresi e i Rappresentanti della Serenissima accolsero regalmente sovrani e principi, dove fra un risonar dolce di strumenti convennero dame piumate ed ingemmate e cavalieri, che, scivolando fra un inchino e l'altro fra le gonne di broccato, facevano brillare spavaldamente le spade, là dove potè manifestarsi rumorosamente l'allegria goliardica ed echeggiarono le varie favelle degli scolari di ogni nazione, si odono il sibilar del vento, lo sbatter di qualche monco frammento d'imposta e il timido rosicchiare d'un topo dietro ad uno scaffale.

E questa sala dovrebbe testimoniare gli splendori dell'antica reggia carrarese e il glorioso passato della città, dovrebbe dire una volta di più agli ospiti che l'Italia nelle grandi come nelle minori città fu creatrice inesauribile di bellezza, maestra d'arte e di vita alle nazioni più lontane....

BRUNO BRUNELLI.



IL «GEBEL HÀMED» E IL M. ALLÈ VISTI DA S., DALLA GRANDE PIANA SUDANICA.

ASCESA DEL «GEBEL HÀMED» m. 1141 NELL'ERITREA OCCIDENTALE

(Missione CORNI-CALCIATI-BRACCIANI 1923)

La bella notte senza lume di luna, cupa ma serena, stava volgendo al suo termine. Lo preannunciava un diffuso bagliore rosato che si allargava rapidamente, là verso l'oriente, affievolendo a grado a grado il tremolo e vivissimo luccichio di quell'immenso trapunto di stelle d'oro quale appariva, sul fondo scuro, la gran vôlta celeste!

La nostra marcia, lunga e silenziosa, diretta da quella guida infallibile che è la Polare e che noi mai non avevamo perduto di vista, durava quasi ininterrottamente dalle 14 del giorno innanzi (19 marzo 1923), ora in cui avevamo lasciato Om-Ager sul Setit, per raggiungere il pozzo di Gullùi a sessanta km. a N.

La lentezza dei nostri muli, costretti a studiare il tratturo spesso assolutamente cancellato, ci lasciava tutto l'agio di contemplare e di godere l'incanto indescrivibile di quella fresca notte tropicale in suolo africano. Ed era quello infatti il luogo e l'ora della contemplazione accresciuta in buona parte da «uno stato speciale di sovra-eccitazione nel quale trovasi lo spirito racchiuso in un corpo affranto dalla fatica e dalle privazioni» (Stoppani).

Avevamo attraversate bensì le Piane Tallasuba, Lavenà, Salal, Scinghillà Sorà, e ci trovavamo già quasi nella Piana Boli, ma nessuno di quei nomi poteva essere ravvisato sulla monotona uniformità del terreno imperocchè, nella mente degli indigeni e sulle carte, essi stanno ad indicare unicamente zone più o meno vaste di una stessa immensa regione livellata, spianata, e lentissimamente degradante verso occidente, occupata da una savana aperta che in questa stagione, orribilmente secca, è bruciata dal sole e dall'incendio: la gran pianura argillosa del Sudán dalla quale, qua e là, emergono tuttora alcuni spuntoni granitici in disfacimento meteorico quasi che fossero altrettanti ruderi di antichi castelli millenari!

Pianura nella quale vagano numerosi branchi associati di giraffe, di antilopi e di struzzi, sfuggenti all'agguato delle jene e dei leopardi.

Guardando alla nostra destra scorgevamo



Da sinistra a destra; IL M. AILÈ, LE DUE CIME DEL GEBEL HÀMED (m. 1141) E LA GRAN PIANA

le ardite forme di bassi monti a creste seghettate che si incidevano in nero sul cielo profondo; alla nostra sinistra il lontano orizzonte di un oceano solidificato e senza fine; e dinnanzi a noi, nella precisa direzione della nostra marcia verso N., i primi bagliori di luce che si diffondevano all'infinito su di una atmosfera notoriamente secca e trasparente, ci permettevano di scorgere disegnarsi al di sopra dell'orizzonte il profilo nettissimo di un cono isolato, una vera piramide dalla punta bifida, ma elegante e slanciata (ricordante quasi il classico profilo dei vulcani) che scaturiva improvvisa dalla linea piana dell'orizzonte innanzi ad un gruppo di altri monti minori dai quali sembrava staccarsi nettamente per protendere la sua mole turrita a mo' di un ciclopico faro di primo ordine su quell'immane oceano pianeggiante.

Consultata subito la carta (carta al 400 mila dell'I. G. M., foglio 5 di Agordat) non ci rimase ombra di dubbio che quello non fosse il *Gebel Hàmed* coi suoi 1141 m. d'altezza, fiancheggiato a S.-E. dal crestone del M.te Ailè, e che i monti che gli facevano ala verso la nostra destra erano le propaggini Sud del gruppo del Sogodás, di cui il Gebel Hàmed fa parte tanto topograficamente quanto geologicamente.

Stanchi in verità di quella lunga traversata di pianura, troppo vasta e desolata, alla vista del Gebel Hàmed nacque in noi spontanea una immediata reazione che risvegliò i nostri non del tutto sopiti istinti alpinistici, causandoci una speciale simpatia per quella roccia africana, veramente africana in tutto, che doveva senza dubbio permettere dalla sua cima una visione la più completa possibile della intiera regione, tanto della parte piana, quanto di quella montuosa. Infatti, sulla carta, il Gebel Hàmed è segnato come punto trigonometrico: e la carta ci disse pure che il dislivello tra la piana e la cima poteva essere solamente di 500 m. circa, cosa che malgrado il clima e la stagione perorava in favore di una ascensione la quale, per l'aspetto del monte e per la grande brevità, si prospettava interessante, non faticosa e fruttuosa dal punto di vista geografico e naturalistico.

A grado a grado che ci si avvicinava l'aspetto del Gebel Hàmed si faceva sempre più maestoso ed interessante, tanto che, ad un certo punto, ci scambiammo reciprocamente il proposito di ascenderlo l'indomani. Ma, più tardi quando esternammo il nostro programma, non starò a ridire tutte le difficoltà e le meraviglie uscite dalle labbra, non solo di quanti indigeni ci accompagnavano, ma degli stessi abitanti del paese di Gullúi, ciò che, naturalmente, ci invogliò ancor più a compierne l'ascensione che gli indigeni prospettavano come impresa nuova e, dicevano, *buona per le scimmie!*

***

Alle ore 6 del giorno 20 marzo ci troviamo già pronti in sella sui muletti, scortati da tre dei nostri gregari e da un Cunama del villaggio di Gebel Hàmed che ci doveva servire da guida.

Dal nostro campo di Gullúi situato nel recinto dei gregari del piccolo posto militare, al paesetto di Gebel Hàmed situato al piede, anzi sulle prime pendici del Monte omonimo, correvano cinque km., che noi volemmo percorrere in fretta e senza fatica usufruendo dei muletti.



SUDANESE (PANORAMA PRESO IL 20 MARZO 1923 DALLA CIMA SECONDARIA DEL GEBEL HÀMED).

Lungo il percorso che passa dinnanzi al fianco occidentale del *Gebel* prospiciente alla Piana di Gullùi, ebbimo agio di osservarne meglio la struttura esterna. Dal mezzo superiore di un ammasso immane di detriti di falda, che ricopre i fianchi e la larga base del monte, sbuca fuori come una specie di grosso pitone roccioso anch'esso molto attaccato dall'opera indefessa del disfacimento meteorico e diviso in due parti principali da un immenso crepaccio verticale che determina due distinte cime. La via del crepaccio si presentava forse alpinisticamente più interessante; ma noi, nell'incertezza d'accessibilità, preferimmo la via più facile dal lato orientale, ossia dall'abitato di Gebel Hàmed.

Pochi campi di dura o di bulduk sparsi nella boscaglia sottostante e lunghesso il letto del torrente Gullùi e di alcuni suoi piccoli affluenti, un misero gruppetto di capanne coi loro recinti, attorniato dalla solita zeriba di piante spinose, una tettoia per il Mohaber (consiglio dei vecchi) (1), i soliti cestoni o recipienti per la dura posti sui loro cavalletti al riparo delle termiti verso la china del monte alquanto distanti dal pericolo di incendio... ecco il villaggio Cunama di Gebel Hàmed che fa parte del gruppo di Ghersét del Sogodas. Fra l'altro, subito ci colpisce una spiccata differenza nella costruzione delle loro capanne in confronto, per esempio, dei Cunama Mardà o Balca lasciati qualche giorno innanzi. Mentre questi costruiscono l'«Ità» (capanna) con la linea del tetto scendente ininterrottamente sino a terra a forma di certi alveari, i Sogodàs invece lo costruiscono architettonicamente simile al classico *Tukul*, ossia con la parte bassa verticale sormontato dal tetto conico, ciò che si spiega senz'altro mediante una specie d'influenza mimetica esercitata dai vicini sudanesi di Gullùi.

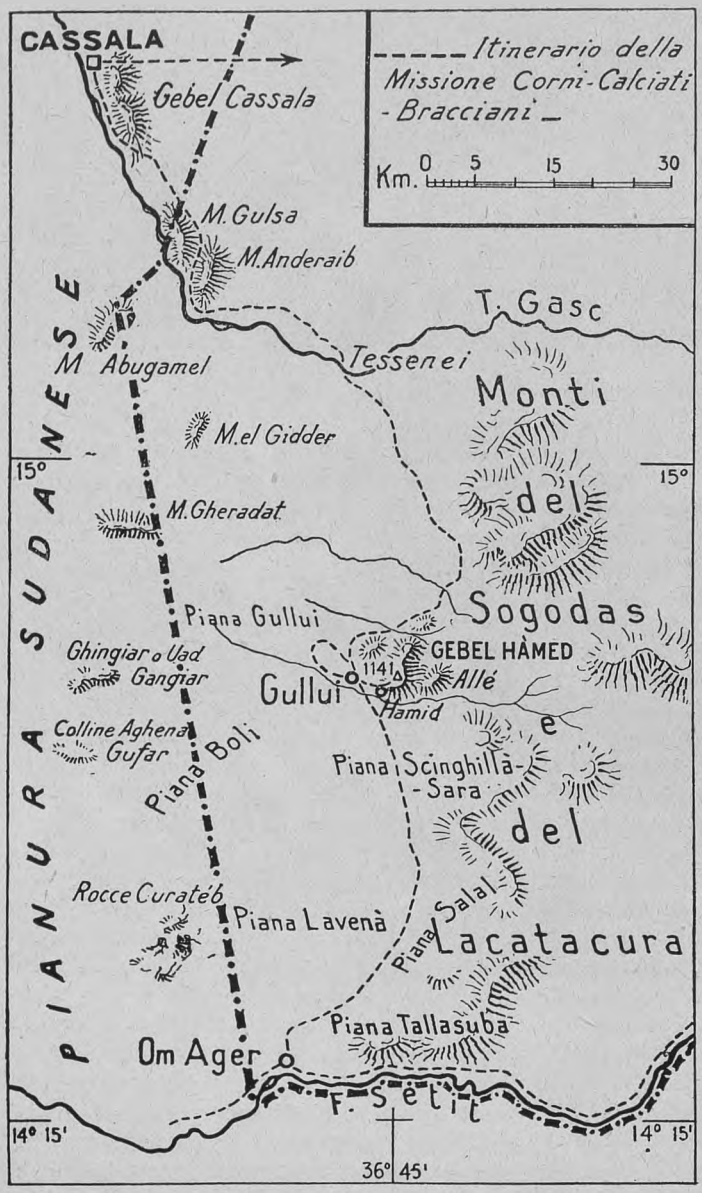
Venne ad incontrarci uno dei più anziani abitanti del piccolo paesetto accompagnato da alcuni giovanotti che si offrivano volontieri di accompagnarci in vetta, gli uni armati della loro piccola e caratteristica accetta conficcata nel nodo di un buon manico di legno duro, gli altri muniti della mazza ricurva contro i serpenti, altrettanto caratteristica quanto nota in tutta l'Eritrea.

Dopo breve cammino in salita, alle prime asperità del terreno lasciammo le nostre cavalcature ad attenderci al rezzo dei radi incensi custoditi da uno dei nostri gregari armati, indi iniziammo subito la salita prendendo noi stessi la testa della piccola colonna.... e le nostre *guide* a breve distanza.... *in coda!*

A questo punto i primi raggi del sole facenti capolino al di sopra della cresta del M. Allè ci raggiunsero rapidamente, ma l'atmosfera conservava ancora buona dose della freschezza notturna incitandoci alla salita. Bastò una mezz'ora di cammino vivace, lungo le pendici sassose ricoperte qua e là di rada boscaglia spinosa, d'erba disseccata, e di qualche essenza arborea, per trovarci all'inizio della parte rocciosa del monte, ossia della zona che caratterizza le due vette quasi totalmente spoglie di vegetazione e caotiche di massi e di cenge.

Gli indigeni, da quei forti ed agili camminatori che sono, seguendoci a poca distanza senza mai voler prendere la testa, ci fecero sospettare che si divertissero e stupis-

(1) Vedi: «Nel paese dei Cunama», *Le Vie d'Italia*, agosto 1924.



LA REGIONE DEL GEBEL HÀMED AL CONFINE FRA ERITREA E SUDAN.

sero, nel vederci salire così rapidi, senza esitazione seguendo sempre il miglior sentiero che non era affatto tracciato. La verità però è questa: che salvo qualche gradino un po' alto costituito da un cubo di roccia che potrebbe ricordare la classica salita della famosa piramide di Gizèh presso il Cairo, tutto è della più estrema semplicità sino in vetta.

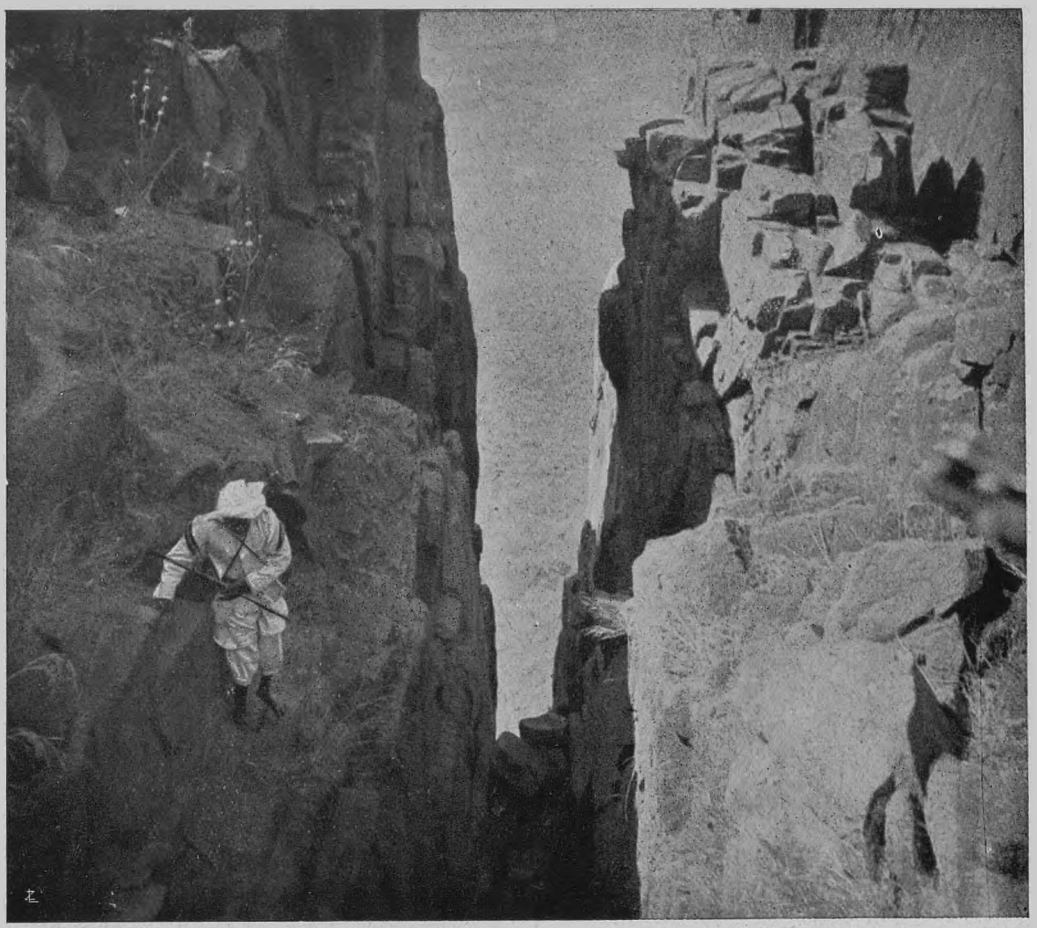
Alla prima delle cime, ossia a quella di S. E. vi giungemmo poco dopo le ore otto. Questa cima è di pochi metri la meno alta ed anche la meno ampia. È tutta forangoli smussati come se fosmata da grossi blocchi ad sero stati appena rovesciati là da mano gigantesca, tutti alla rinfusa.

Mentre prendiamo le prime fotografie panoramiche ci abbandoniamo subito al piacere di scrutare l'orizzonte, frugandolo per ogni dove armati dei nostri binocoli. L'atmosfera era limpidissima, ma per un fenomeno di rifrazione l'orizzonte terrestre si confondeva con quello celeste pur permettendo una visione quasi perfetta su di un raggio di almeno 60 km., e più oltre, sino ai monti di Cassala che si ergono diafani e violacei a circa 90 km. in linea retta.

Il gran crepaccio che divide le due punte si protrae in basso dal lato occidentale; nel lato orientale trovasi invece tutto ricolmo dei detriti del disfacimento sino a pochi metri dalla vetta, e ciò permette di passare, comodamente ed in pochi minuti, dall'una all'altra cima.

Lassù, ai 1141 m. della seconda vetta, la mèta era raggiunta e con essa la gioia di poterci riposare innanzi ad un panorama supremamente africano, mentre il luogo era singolarmente propizio per correggere a vista alcune inesattezze della carta, aggiungervi alcuni nomi e per raccogliere campioni geologici del monte stesso.

Volgendovi verso N. E. voi dominate in magnifica prospettiva le linee tondeggianti ed intricate dei monti di Sogodás: verso S. E., sorvolando un lembo di pianura, scorgete il gruppo montuoso a forme alquanto più preminenti del Tallasubá, centro della regione Lacatacura dei Cunama Tica, che



IL GRAN CREPACCIO CHE DIVIDE LE DUE CIME DEL «GEBEL HÀMED», VISTO DALL'ALTO IN BASSO, DALLA FORCELLA. IN FONDO LA PIANA DI GULLÙI.

fa seguito ininterrotto alla regione montana del Sogodás.

Volgendovi presso S. W. ed W. il vostro sguardo può vagare con la stessa rapidità del pensiero per centinaia e centinaia di chilometri nell'immensità della gran piana sudanica, incontrando ben pochi e minuscoli ostacoli che possono attrarre la vostra attenzione quali le Rocce di Curatéb, le Colline Aghena Gufar e Gangiar, il M. Gheradat e pochi altri pigmei; ma guardando da questo lato provate una impressione strana impossibile a trovarsi l'eguale nè fra le nostre montagne, nè in quelle delle Rocciose nè dell'Himálaia tutta; l'impressione cioè di essere librati nel vuoto come dalla navicella di un aereostato! Nessun primo piano, sia pur piccolo, può togliervene l'illusione: siete là, isolati a 600 m. dal suolo, innanzi ad un tavoliere immenso. E se il mare lo invadesse anche solo per poche diecine di metri di spessore, il Gebel Hàmed, vostro osservatorio, si trasformerebbe in una piccola isoletta di forma piramidale, punto creato appositamente da natura per l'ipotetico faro già ricordato in pro delle ipotetiche coste assai frastagliate del Sogodás!

Se poi volete guardare a N. E. ed a N., i diafani fantasmi a profili arditi scandentisi sul fondo madreperlaceo del cielo, che si ergono improvvisi dalla gran piana, sono di mole e di importanza assai maggiore: sono il M. El Gidder, i M. Abugamel, i caratteristici monti di Cassala, gli altri altrettanto strani di Gulsa (confine), di Tessenei e del Bitama.

Insomma: la stranezza di quelle forme, la novità di quelle proporzioni, il contrasto di



GLI AUTORI ED I BUONI CUNAMA CHE LI ACCOMPAGNAVANO, PRESSO IL SEGNALE ERETTO SULLA CIMA DEL «GEBEL HÀMED» (m. 1141), IL 20-3-1923. (LA POCHLZZA DELLO SPAZIO ORIZZONTALE NON PERMISE DI COMPRENDERE NELLA FOTOGRAFIA ANCHE LA BANDIERA ITALIANA).

quei colori, il senso dell'immensità e dell'isolamento.... sono indescrivibili, affascinanti ed indimenticabili per chiunque sia stato trasportato sulla vetta del Gebel Hàmed!

***

Come spiega il geografo la genesi di quella fisonomia strana ora dolce ed ora asprissima, i contrasti immediati di quei caotici pitoni rocciosi, di quei monoliti e di quei ruderi di vecchi manieri che sembrano scaturire ripidi ed improvvisi da un piano immenso quasi orizzontale?

Occorre rammentare che l'Africa in genere è terra geologicamente molto vecchia, dominio preponderante delle rocce plutoniche o cristalline, esposte a lungo periodo di disfacimento meteorico sotto un clima torrido ad acquazzoni periodici che ne favorisce in un modo particolare il processo degradante.

Infatti, le rocce del Gebel Hàmed, anzi di tutte le immense zone che di là si possono abbracciare sono composte di rocce di cui noi prelevammo campioni e che confermarono la loro natura granitica. Ora, una delle precipue caratteristiche dei graniti esposti agli agenti atmosferici è appunto quella di sfaldarsi, di sgretolarsi a zone concentriche fornendo il materiale minuto che viene asportato dalle piogge più o meno violente, le quali così, mentre lasciano a nudo nei punti relativamente elevati i più grossi blocchi, accumulano e distribuiscono in basso con certa regolarità quel materiale di trasporto costruendo un piano sempre più alto, sempre più vasto, sempre più regolare, sempre più dolcemente degradante, dai monti di cui seppellisce le radici, ai fiumi di raccolta che sono, nel nostro caso, il Setit a S., il Gasc a N., ma specialmente il lontano Atbara ad O., affluente del Nilo.

Dopo queste semplici considerazioni generali l'esame sintetico della regione come lo avemmo dall'alto del Gebel Hàmed, ci dimostrò all'evidenza che tutti quei monti, quelle rocce sparse ruderiformi tuttora emergenti in uno stadio più o meno vicino alla loro totale scomparsa, rappresentavano i relitti o l'ossatura scheletrica di antiche catene maggiori ed ognuno nel suo stadio più o meno avanzato di demolizione, secondo la propria mole originale o struttura, o natura geologica, quasi esattamente come le varie parti della carcassa di quei grandi mammi-



IL PICCOLO VILLAGGIO CUNAMA DI «GEBEL HÀMED» E LA GRAN PIANA DI GULLÙI. NOTISI IL PICCOLO GRANAIO A DESTRA E LA FORMA SUDANESE DELLE CAPANNE.

feri che si incontrano alla superficie dei suoli desertici e che rimangono ad attestare, sul luogo della morte, dove avvenne il loro progressivo sfacelo a traverso il lento processo della putrefazione e del dilavamento.

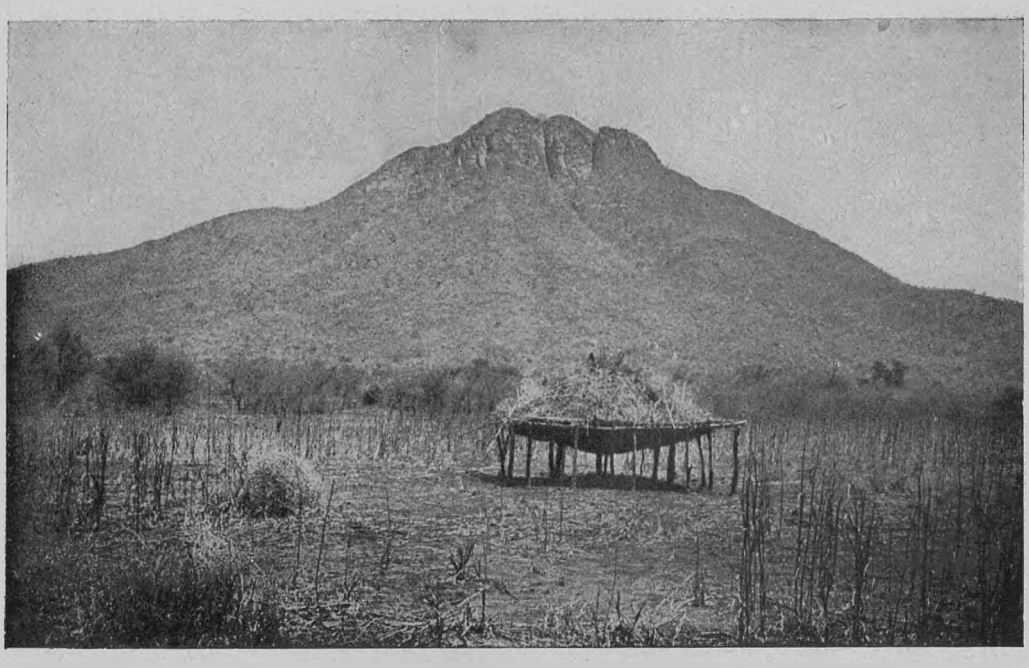
Poi seguimmo, con un ultimo sguardo alla pianura, la traccia di quei curiosi torrentelli i quali, pur presentando al principio da presso ai monti, un corso notevolmente profondo e ben marcato dal bianco colore del letto sabbioso, fiancheggiato da una più fitta e verde vegetazione, ben presto li vedevamo espandersi, dileguarsi, sfumare quasi, finire insomma come fantasmi, alimentando prima di morire una bella chiazza di fronde perennemente verdi.

Non avremmo mai più finito di trarre altre considerazioni da quel vasto panorama pieno del fascino dell'ignoto, se il sole non avesse cominciato a dardeggiare richiamandoci alla realtà con *sudanese* eloquenza, se non avessimo scorto là, ai nostri piedi, i puntini scuri e singolarmente irregolari delle capanne di Gullùi dov'era i' nostro campo ad attenderci per il meriggio, e se non avessimo avuto l'esempio dalle stesse mandrie assetate che cominciavano ad addensarsi lentamente intorno all'unico pozzo!

***

Allora, alla lesta, tutti ci mettemmo all'opera per costruire una discreta piramide di pietre che includeva il tronco di un alberello fungente da asta per l'improvvisata bandiera. Inoltre affidammo alla custodia del pilone granitico, racchiusi in una scatoletta di latta, i nostri nomi quali membri devoti del C.A.I. del T.C.I. e della R.S.G.I. nonchè della S.U.C.A.I.

E finalmente iniziammo la discesa ed il ritorno, questa volta scegliendo la via interessante e fantastica che ci offriva il magnifico crepaccio che si apre rapidissimo sulla pianura alberata e spinosa. Gli indigeni ci servirono allora di guida e di aiuto. Il crepaccio presenta tre salti che richiedono qualche po' di attenzione, tanto più necessaria in quanto che il branco di cinocefali, padrone incontrastato del Gebel Hàmed suo feudo di vedetta e sua palestra di acrobatismo,



IL «GEBEL HÀMED» (m. 1141), VISTO DA OCCIDENTE. PERDE ALQUANTO DELLA SUA FORMA SLANCIATA. AL PRIMO PIANO VEDESI UN PICCOLO GRANAIO CUNAMA PROVVISORIAMENTE ERETTO IN UN CAMPO DI DURA AL RIPARO DELLE TERMITI.

col lungo percorrerlo ne ha levigato e... *lubrificato* in modo indescrivibile le pareti rocciose, togliendo la possibilità d'ogni presa ai chiodi dei nostri scarponi. Gli indigeni invece, scalzi, sembravano altrettanti agili quadrumani che questa volta si vendicavano sorridendo al nostro minimo imbarazzo!

Giunti al termine della fantastica spaccatura, nella quale qua e là trovasi incuneato e sospeso qualche grande masso cristallino, ci ritrovammo sulla pendice detritica di conformazione uguale alla parte ascesa prima, dalla quale spicca fuori la roccia nuda, colonna vertebrale del monte.

A questo punto, per alcuni minuti lo sport alpinistico si trasforma in quello amato da S. Uberto: i Cunama ci mostrano il branco di scimmioni che si agita abbaiando contro gli usurpatori del loro regno. Uno di noi (il Bracciani), punta la sua carabina Steyr sul più vecchio condottiero della banda che stava a circa 200 metri aggrappato ad una fenditura della roccia a picco, ed al secondo colpo lo colpisce in pieno.... Dopo un attimo d'immobilità esso si stacca lentamente, e poi precipita a valle rotolando e rimbalzando di roccia in roccia.... Altri due compagni seguono la sorte del primo con effetto macabro: ci sembrarono dei poveri esseri umani, richiamando vagamente alla memoria ed alla immaginazione le purtroppo luttuose tragedie del più eccelso alpinismo.... ma la scenetta divertente che si svolgeva dietro di noi animata dal contegno scomposto e selvaggio degli indigeni, valse a volgere in meglio il corso dei nostri pensieri: i Cunama, dinnanzi a quella morte diabolica causata a sì grande distanza in danno dei cinici devastatori delle loro piantagioni, sembravano pazzi di gioia, e ridevano, e saltavano, e parlavano concitati, e agitavano i loro bastoni e le scuri, comunicando anche a noi un irresistibile buon umore poichè ci fornivano le prove che quella strage era giustificata perchè utile a qualcuno.

Ripresa la discesa, in breve raggiungemmo le cavalcature; sostammo alquanto al villaggio di Gebel Hámed, e poi, sotto le vampe infuocate del sole che la terra riarsa del piano ci rimandava inesorabilmente, rientrammo poco dopo il meriggio al campo, volgendo un ultimo sguardo a quel maestoso Gebel che ci permise di aggiungere una nuova gradevole nota all'incessante susurro di quella specie di musica soave, già tanto ricca in varietà di motivi rappresentati dai nostri inestinguibili ricordi africani!

CESARE CALCIATI e LUIGI BRACCIANI.

Neg. ottenute col «Vèrascope Richard»



Uno stabilimento di Domodossola per la fabbricazione della calciocianamide, al cospetto delle alte e nevose montagne che forniscono le migliaia di cavalli di energia idroelettrica necessaria.

LE GRANDI FONTI DELLA RICCHEZZA NAZIONALE

L'INDUSTRIA DELL'AZOTO

È curioso il pensare che se il grano e gli altri cereali fossero parenti delle piante leguminose, e come tali ne avessero le prerogative fisiologiche, alcuni fra i nostri più gravi e dolorosi problemi economico-politici non avrebbero più ragione di esistere!

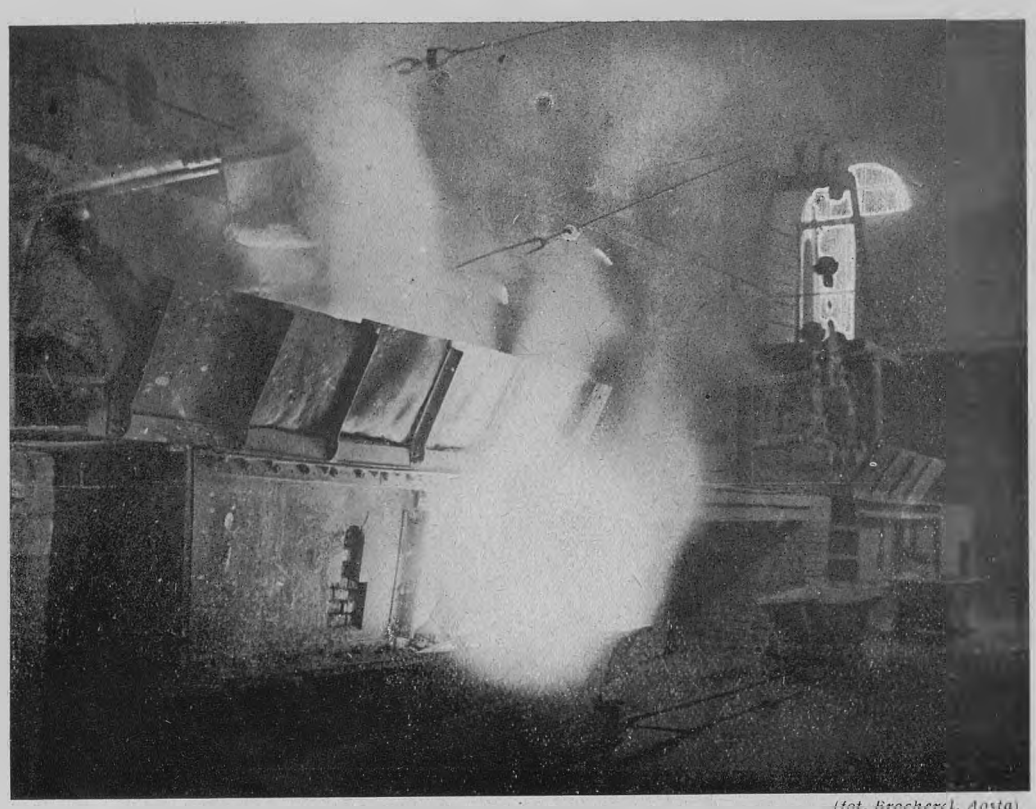
Il volgare fagiuolo e l'umile erba medica possono vantare infatti una grande superiorità sull'aristocratica famiglia cui Natura ha assegnato il compito di alimentare la specie umana: quella cioè di non avere bisogno di assorbire dal terreno, in forma già preparata, l'azoto necessario alla costruzione del proprio organismo, ma di saperlo utilizzare allo stato gazoso estraendolo direttamente.... dall'atmosfera. Precisamente come se noi fossimo in grado di assimilare l'azoto che, respirando, immettiamo nei polmoni e di abolire dalla nostra alimentazione la carne e ogni altra sostanza albuminoide. Grande economia ne deriverebbe, con relativa semplificazione del problema del caro-viveri.

Ma, nei riguardi di un intero paese, la questione dell'azoto assurge d'un colpo a proporzioni imponenti.

Non a torto Sir William Crookes la definì fino dal 1898 «vitalissima per il progresso dell'umanità» poichè, se da un lato rappresenta uno dei presupposti della difesa nazionale, dall'altro significa il pane, la carne e le altre principali derrate alimentari.

L'agricoltura non è un'industria mineraria.

Nei primordi l'uomo viveva e si accontentava dei frutti che la terra gli offriva, ma anche da quando si cominciarono ad esercitare le prime forme di agricoltura, per secoli e secoli, fino ai nostri tempi, la superficie del suolo fu considerata e trattata alla stregua di una miniera alla quale nulla si era tenuti a restituire di quanto le si sottraeva con i prodotti. Solo più tardi si provvide ad una restituzione parziale con l'impiego dei letimi ottenuti nell'azienda. Ciò poteva forse bastare



(fot. Brocherel, Aosta)

FABBRICAZIONE DELLA CALCIOCIANAMIDE.
I potenti forni elettrici nei quali si ottiene il carburo di calcio facendo reagire calce e carbone ad una temperatura di oltre 2500 gradi.

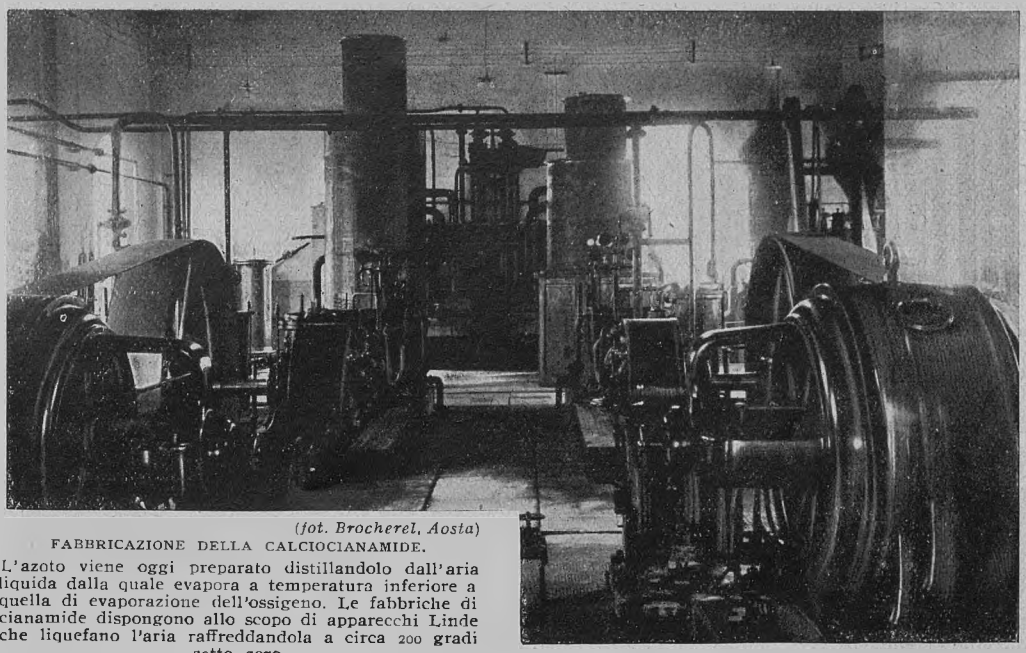
quando la popolazione era scarsa nel mondo e si poteva supplire alla coltura intensiva dei campi con una coltura estensiva; ma oggi la situazione demografica ha elevato l'agricoltura ai fastigi di una industria vera e propria, ha trasformato il suolo in un'officina nella quale ci si studia di ottenere la massima produzione nel minor spazio e nel minor tempo possibile.

Chi mai penserebbe di costruire un'automobile senza acciaio, senza legname, senza materie prime? Non meno assurdo sarebbe pretendere di costruire una spiga di grano, o un chilo di foraggio o di carne bovina, senza fosforo, senza potassa e senza azoto.

Mentre però non abbiamo, per nostra fortuna, gran motivo di preccuparci della disponibilità e dell'uso della potassa e del fosforo le cui fonti di rifornimento sono vicine e il cui costo è assai minore, la deficienza di azoto si fa sentire enormemente e la sua importanza, dal punto di vista economico, appare immensa se si considera che le piante non possono trar partito degli altri principî nutritivi se non in misura secondo certe leggi proporzionale alla disponibilità di azoto, detto, per questo fatto, la valvola regolatrice della vegetazione.

Considerando per un momento solo l'azoto e il fosforo, è ormai assodato che, per avere il rapporto più utile, occorre usare 5 parti del primo con non meno di 3 del secondo. Nel consumo mondiale si nota invece un rapporto di 5 : 0,8 dovuto in parte al costo assai più elevato dell'azoto, in parte all'ignoranza degli agricoltori che non misurano il tornaconto economico che loro deriverebbe assicurandolo in quantità sufficiente al loro terreno. L'uso dei fertilizzanti che, per esempio, in Germania sta ogni giorno avvicinandosi alle giuste proporzioni, si trova in Italia ancora a tal punto per cui sarebbe logico sestuplicare l'impiego dei concimi azotati, onde poter accrescere quello dei concimi fosfatici e potassici.

Ghino Valenti scriveva nel 1911 che la no-



(*fot. Brocherel, Aosta*)
FABBRICAZIONE DELLA CALCIOCIANAMIDE.
L'azoto viene oggi preparato distillandolo dall'aria liquida dalla quale evapora a temperatura inferiore a quella di evaporazione dell'ossigeno. Le fabbriche di cianamide dispongono allo scopo di apparecchi Linde che liquefano l'aria raffreddandola a circa 200 gradi sotto zero.

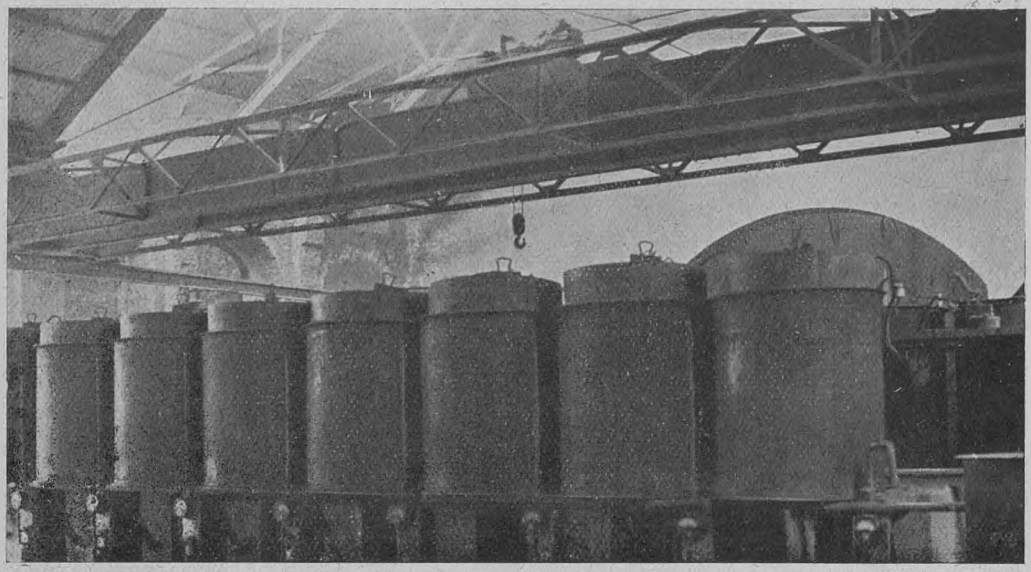
stra patria, per diventare un grande paese agricolo, dovrebbe aumentare almeno del 30 per cento il suo patrimonio zootecnico. Orbene, la statistica dimostra che anche questo aumento è un problema di azoto. Esiste, in altre parole, una certa interdipendenza fra il consumo di azoto per ettaro nei vari paesi, il numero dei capi grossi di bestiame per ettaro esistenti e la produzione media del grano, come attestano le seguenti cifre:

	Consumo in kg. di azoto per ettaro	N. capi grossi bestiame per ha.	Produz. media grano per ha.
Germania . .	23	0,67	20
Belgio	69	0,70	24
Danimarca .	10	0,62	29
Olanda . . .	33	0,61	22
Francia . . .	3,8	0,35	21
Italia	2,4	0,30 1/2	11

La superficie agraria da noi attualmente seminata a grano somma a un quarto del totale (4 1/2 a 5 milioni di ettari) e il raccolto medio complessivo è inferiore ai 50 milioni di quintali. Intensificando le concimazioni azotate potremmo portare la produzione media a 70 milioni di quintali (ben lo dimostrano i risultati del recente concorso per la Vittoria del Grano!) pur riducendo la superficie coltivata a 4 milioni di ettari e meno, con la possibilità di aumentare in pari tempo l'estensione dei prati e l'allevamento del bestiame fino alle adeguate proporzioni.

Il fabbisogno italiano di azoto.

Il quantitativo del prezioso elemento che viene oggi immesso nelle nostre terre coltivate si aggira sulle 510.000 tonnellate annue delle quali 9/10, si noti bene, sono dati dall'applicazione dei lettimi, dalla coltura delle leguminose e dalle precipitazioni atmosferiche e solo 1/10 dai concimi chimici. A questa cifra si contrappone quella dell'azoto che viene asportato annualmente con i prodotti e che, secondo calcoli attendibili, è di circa 720.000 tonnellate, determinando un deficit pauroso di oltre 200.000 tonnellate che grava sul bilancio della fertilità! Le riserve naturali del terreno intervengono, è vero, a mitigare alquanto tale perdita impressionante, ma possiamo tuttavia ritenerci assai vicini al vero asserendo che la quantità di azoto necessaria al Paese, qualora si volesse veramente cessare di fare della nostra agricoltura un'industria semi-mineraria, non sarebbe minore di 150.000 tonnellate (oggi non giungiamo ad impiegarne 50.000) senza con ciò essere giunti ancora ad apportare all'agricoltura italiana l'ausipcato incremento che dovrà necessariamente ed innegabilmente condurci ad un equilibrio quale attenderemmo invano dalla attività delle industrie manifatturiere. Come perviene l'Italia a mantenere l'attuale scarsa



(*fot. Brocherel, Aosta*)

FABBRICAZIONE DELLA CALCIOCIANAMIDE.
Le storte di azotazione in cui, sul carburo di calcio finemente polverizzato, si fa passare una corrente di azoto ad una temperatura di circa 1000 gradi raggiunta e mantenuta per via elettrica.

produzione? Importando annualmente migliaia e migliaia di tonnellate di nitrato sodico dal lontano Chilì e di solfato ammonico dai vari paesi d'Europa, soggiacendo a cambi altissimi e sacrificando tristemente all'estero una notevole parte del suo oro: oltre 100 milioni. Eppure, difficilmente in altri campi meglio che in questo, l'Italia potrà mettersi sulla via di far da sè. Ciò che le umili leguminose compiono silenziosamente sotto la luce del sole, il genio e l'attività umana sono riusciti a realizzare recentemente con intensa rapidità in grandiose e mirabili officine, fissando l'azoto libero dell'aria al carburo di calcio o impiegando addirittura come uniche materie prime, nella sintesi dell'ammoniaca, acqua, aria e energia elettrica delle quali potremo sempre disporre a nostro piacimento.

Ciò che si è fatto all'estero e ciò che occorre fare in Italia.

«*L'Italia*» scriveva l'ing. Carlo Toniolo nel 1920 in una relazione presentata alla Commissione Tecnica per il Miglioramento dell'Agricoltura «*è il solo fra i grandi paesi che non abbia ancora la coscienza dell'importanza del problema dell'azoto*». La guerra mondiale, che costrinse altri popoli ad affrontarlo risolutamente per il supremo scopo della difesa nazionale, non fu purtroppo per noi pari ammaestratrice.

In Germania nei primi 12 mesi di guerra si spese un miliardo di marchi oro per impianti di calciocianamide e si propose un monopolio di Stato per assicurare nel dopo guerra la vita all'industria dell'azoto, liberandola dalla concorrenza del nitrato naturale cileno. Non solo le officine Krupp ma anche le fabbriche della Badische Anilin und Soda Fabrick furono i fattori dell'estrema resistenza tedesca chè altrimenti la Germania, bloccata, avrebbe dovuto arrendersi per fame nel 1916 o ancora prima per mancanza dei nitrati necessari alla fabbricazione degli esplosivi. Dopo l'armistizio continuò nondimeno la cooperazione finanziaria dello Stato con sovvenzioni ai nuovi impianti per un importo di almeno mezzo miliardo di marchi oro. Ora si produce in 10 giorni il quantitativo di azoto che viene consumato in Italia in un anno!

Nello stesso periodo gli Stati Uniti assegnavano 100 milioni di lire per impianti sperimentali di nuovi processi di fabbricazione dell'azoto sintetico ed oggi la produzione supera il fabbisogno.

La Francia, che vanta per conto suo una industria già sviluppata, intende raggiungere in un primo tempo una produzione di 140.000 tonnellate di azoto per svolgere il

programma della intensificazione delle colture ed ha imposto molto accortamente nel trattato di pace la cessazione di una parte della produzione tedesca.

E da noi?

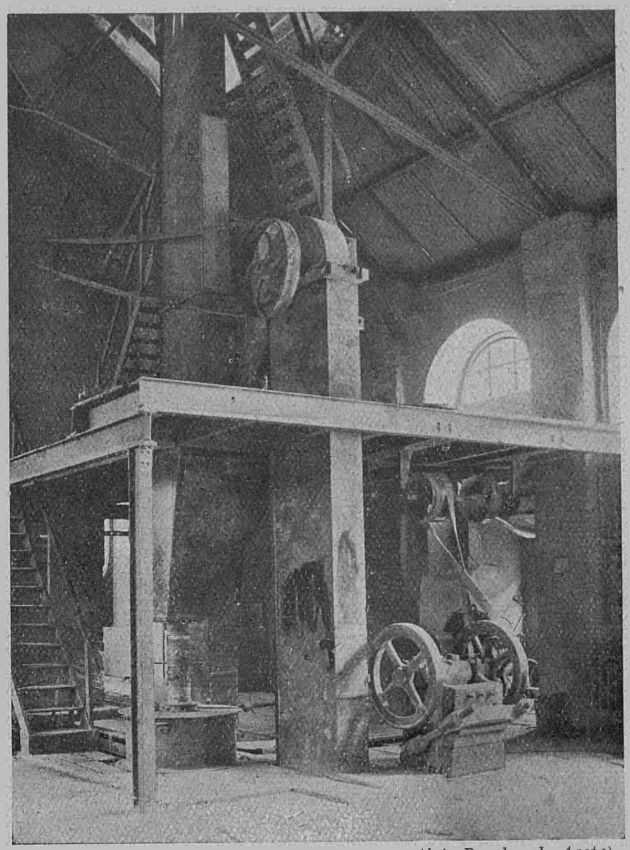
Gli impianti di cui disponevamo nel 1914 non avevano che un valore di 15 milioni e una capacità produttiva di 500 tonnellate annue, ma, con inconcepibile disinteresse dei passati governi, nulla fu tentato durante il periodo bellico, per avviare il Paese verso la soluzione del vitale problema, sebbene la campagna dei sommergibili lo rendesse ogni ora più assillante.

Ricorderemo che si spesero dal 1915 al 1919 più di 600 milioni per l'importazione di sali azotati, laddove sarebbe bastato un quarto di tale somma, impiegato entro i confini, per creare un'industria capace di sopperire ai bisogni presenti e futuri dell'intera Nazione.

Eppure fu merito italiano l'aver preso l'iniziativa di applicare il metodo di fabbricazione dell'azoto cianamidico, diffusosi all'estero con tanta rapidità!

Nessuna considerazione deve a buon conto distoglierci dal rimediare agli errori del passato. I notevoli progressi conseguiti nei processi di sintesi dell'azoto con i due brevetti italiani Fauser e Casale e la rifiorente attività delle nostre industrie atte ad alimentare l'agricoltura, danno anzi pratico affidamento circa questa possibilità.

Il programma nostro mira oggi ad ottenere una produzione tale da precedere e superare di molto il consumo interno dei fertilizzanti ed è indiscutibile che l'uniformare l'offerta alla richiesta, mantenendo di conseguenza i prezzi elevati, significherebbe in questo caso ostacolare la grande intensificazione delle concimazioni che è necessario invece favorire, e rendere altresì più difficile la faticosa e benemerita opera di propaganda che le Cattedre di agricoltura e le Istituzioni a tal fine create vanno svolgendo.



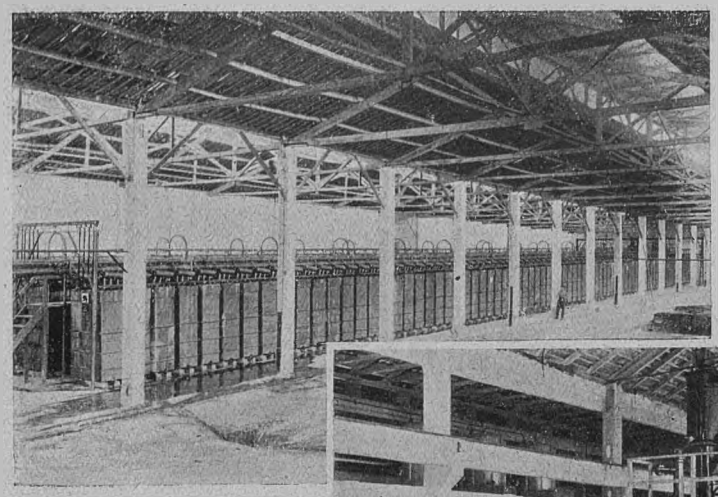
(fot. Brocherel, Aosta)

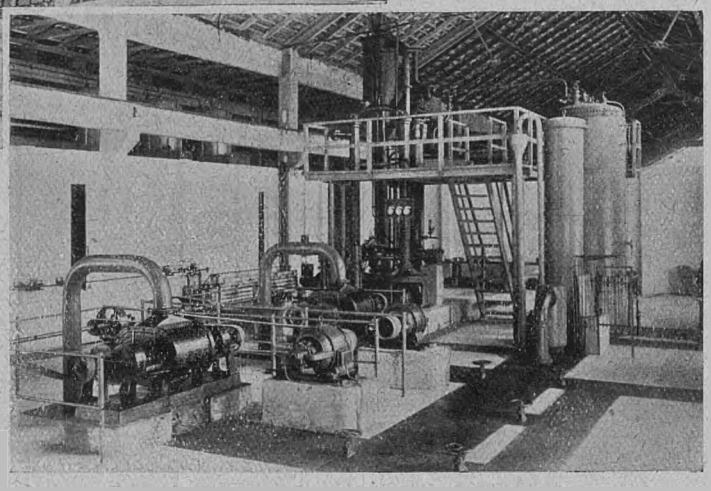
FABBRICAZIONE DELLA CALCIOCIANAMIDE.

La calciocianamide quale esce raffreddata dalle storte di azotazione, si presenta in forma di grosse zolle compatte le quali, dopo sommaria spezzatura, vengono passate alla macinazione e ridotte nella tenue polvere nerastra che troviamo in commercio.

I diversi processi di fissazione dell'azoto atmosferico.

Le prime grandi officine di azoto sintetico sorsero nel 1905 contemporaneamente in Italia, con la fabbrica di calciocianamide di Piano d'Orte e in Norvegia con quella di nitrato di calcio di Notodden. Quivi gli ingegneri Birkeland e Heyde, utilizzando la scoperta del fisico inglese Cavendish, ottennero la produzione di acido nitrico su vasta scala con la combustione dell'azoto dell'aria in appositi forni lenticolari ad arco voltaico. Secondo tale processo, si ha in un primo tempo la formazione di monossido d'azoto il quale, subito raffreddato, si trasforma, a contatto dell'aria in vapore nitroso che si combina con acqua entro torri speciali dando luogo ad acido nitrico. Questo si concentra





FABBRICAZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA.

In alto: l'idrogeno necessario alla sintesi dell'ammoniaca nel sistema Casale viene prodotto a mezzo di potenti batterie di celle Fauser nelle quali l'acqua, resa conduttrice con potassa, si decompone per effetto della corrente elettrica in idrogeno e ossigeno gasosi. Ecco una batteria di elettrolizzatori Fauser di 160 celle che assorbe 6000 amp.-ora sotto una tensione di 420 Volta ed è capace di fornire 20.000 metri cubi di idrogeno e 10.000 di ossigeno purissimi nelle 24 ore. - *In basso:* l'azoto si ottiene invece bruciando l'aria in una atmosfera di idrogeno. Si forma acqua sintetica, che si utilizza nelle celle Fauser, e una miscela di idrogeno e azoto che, dopo essere stata raccolta in un gazometro, passa all'impianto di produzione dell'ammoniaca.

Anzichè attraverso un sando per via chimica l'ala calciocianamide si ottiene essenzialmente fisfenomeno di ossidazione, zoto ad una sostanza che ha facoltà di assorbirlo e precisamente al carburo di calcio. Le officine devono disporre anzitutto di energia elettrica in grande abbondanza ed a buon mercato e sono dotate, per questo, di potenti centrali idroelettriche proprie e situate di preferenza nelle zone montagnose atte a fornire i salti di acqua necessari. La maggior parte dell'energia viene impiegata nella alimentazione di vasti forni elettrici in cui calce e carbone, portati a temperatura altissima (2500 gradi C.), si combinano a formare il carburo di calcio.

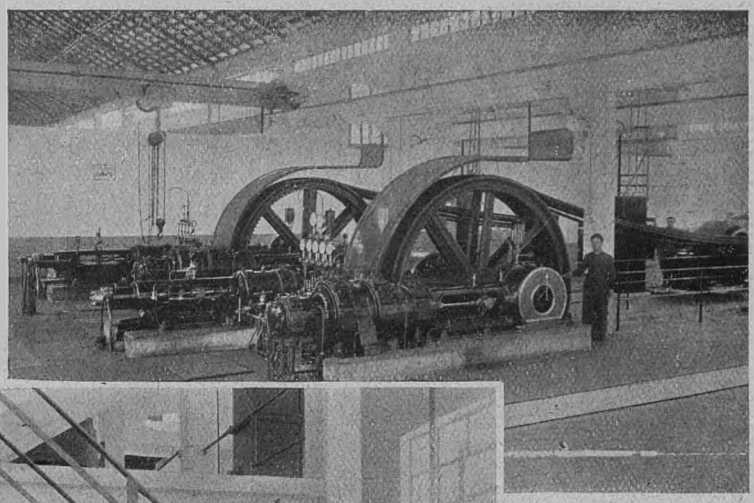
Una seconda fase della lavorazione consiste poi nel far passare una corrente di azoto gasoso sul carburo ridotto in polvere finissima; il che avviene in speciali storte chiuse, dette di azotazione, riscaldate pure elettricamente a circa mille gradi e mantenute in parte a tale temperatura dal calore che dalla

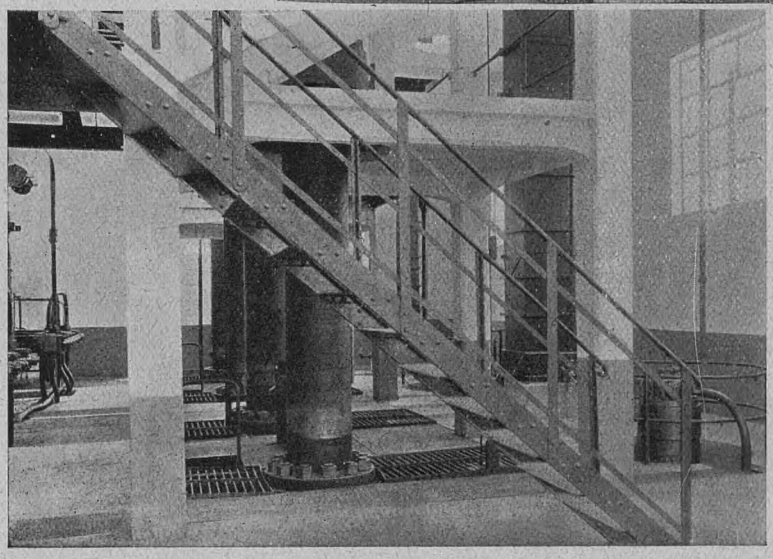
e si versa in torri di granito riempite di pezzi di pietra calcare colla quale reagisce, e la soluzione di nitrato di calcio così ottenuta viene evaporata e colata su rulli cilindrici giranti, a raffreddamento interno, sui quali si incrosta dando il prodotto solido.

Dopo gli impianti di Notodden, capaci di 15-20.000 tonn., sorsero in Norvegia quelli assai più grandiosi di Rjukan che dispongono della enorme energia di quasi 300.000 cavalli, tratti dalle famose cascate di Rjukanfos, portando la produzione del nitrato norvegese alla bella cifra di 150.000 e più tonnellate annue. Ma il metodo Birkeland e Heyde, per il suo troppo scarso rendimento, non può essere convenientemente applicato che nei paesi in cui, come in Norvegia, si ha grande esuberanza di energia idroelettrica.

Più adatto alle circostanze si dimostrò da noi, specie in quel tempo, il processo della sintesi cianamidica. Esso fu proposto e brevettato nel 1895 dal tedesco Frank e applicato per la prima volta in Italia nel 1905 con le officine costruite a Piano d'Orte per utilizzare le forze del Pescara e con quelle che si piantarono in seguito a Terni e a St. Marcel in Val d'Aosta.

reazione medesima si sviluppa. Difficoltà non lieve presentava, in principio, l'ottenere l'azoto puro in grande quantità sebbene esso componga i tre quarti dell'atmosfera. Per separarlo dall'ossigeno si faceva passare l'aria attraverso un cilindro di ferro ripieno di tornitura di rame rovente dalla quale l'ossigeno veniva trattenuto. Ma oggi si impiega, con grandissimo vantaggio, il sistema Linde di liquefazione dell'aria. Poichè infatti l'azoto ritorna allo stato gazoso a circa 195 gradi sotto zero mentre l'ossigeno non bolle che a —182°, facendo lentamente evaporare l'aria liquida si ha il mezzo di separare i due gas completamente. La durata dell'azotazione varia dalle 24 alle 40 ore, in capo alle quali la calciocianamide formatasi si estrae sotto forma di blocchi compatti, si macina in appositi mulini e si riduce in polvere nerastra e impalpabile, pronta per essere posta in commercio. Il contenuto in azoto cianamidico, minore alquanto dell'azoto totale, oscilla fra il 15 e il 20 %; vi si trovano inoltre una notevole quantità di calce libera e carbone ed altre sostanze secondarie. Come importanti sottoprodotti le officine emettono a parte ossigeno e carburo di calcio.



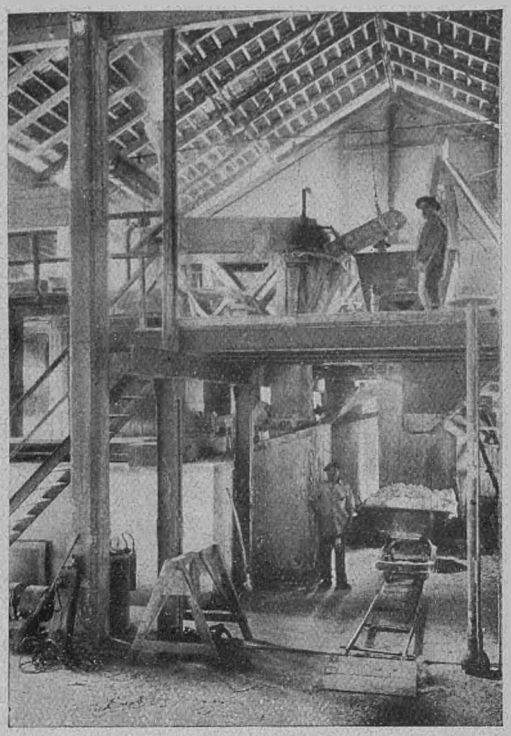


FABBRICAZIONE DELL'AMMONIACA SINTETIAC.

In alto: l'impianto di produzione dell'ammoniaca è costituito fondamentalmente da due gruppi di macchinario. Il primo comprende i compressori che aspirano la miscela di idrogeno e azoto e la comprimono alla formidabile pressione di 750 kg. per centimetro quadrato (quelli qui illustrati sono a 6 fasi e capaci di aspirare ciascuno mille metri cubi di miscela all'ora) oltre le pompe speciali atte a far circolare la miscela compressa negli apparecchi di sintesi, i relativi motori e i quadri di manovra per la circolazione. - *In basso:* il secondo gruppo può definirsi il vero e meraviglioso laboratorio chimico in cui i due elementi provenuti dall'aria e dall'acqua per merito delle varie energie sapientemente guidate dall'ingegno umano, risalgono, come un fiume dalla foce, il naturale ciclo di evoluzione della materia e si combinano a formare l'*ammoniaca*. Questo composto, che è in natura l'ultimo derivato dalla dissoluzione delle sostanze organiche, rappresenta qui il primo passo di un artificiale ritorno dallo stato minerale verso i composti azotati degli esseri viventi.

⁂

Quando le immense fabbriche di Oppau e Mersebourg rivelarono appieno al mondo la invenzione della sintesi dell'ammoniaca, grande fu lo stupore degli studiosi e dei tecnici. E può dirsi che la novità segnasse veramente una rivoluzione economica e sociale, oltre che scientifica, recando all'industria dell'azoto un nuovo e decisivo impulso. Nè l'ammoniaca ricavabile attraverso il pro-



FABBRICAZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA.
L'ammoniaca, liquida e fortemente basica, viene neutralizzata e trasformata in sostanza solida nei così detti saturatori. Messa cioè a reagire con acido solforico dà luogo al solfato ammoniaco, candido sale che troviamo in commercio e che rappresenta uno dei migliori fertilizzanti azotati di cui può disporre l'agricoltura.

cesso cianamidico avrebbe infatti consentito di produrre nitrati in concorrenza con quelli naturali, nè l'agricoltura avrebbe comunque potuto fare a meno dei sali nitrici e ammoniacali. Il processo ideato dal Prof. Haber permetteva invece di ottenere direttamente l'ammoniaca pura con la combinazione dei due gas che la compongono! Dato però, che tanto uno quanto l'altro venivano in gran parte preparati impiegando quantità ingenti di carbone e il sistema non avrebbe potuto emancipare il nostro paese dall'importazione della materia prima, nacque una gara in questi ultimi anni fra i competitori italiani per escogitare il perfezionamento supremo che doveva segnare l'indipendente sviluppo dell'industria nazionale. Gara che, anche in questo campo, ci condusse ad un primato che altissimamente ci onora all'estero. Le numerose applicazioni del brevetto Fauser e, soprattutto quelle del metodo Casale, moltiplicandosi in Francia, in Svezia, in Svizzera, negli Stati Uniti e in Giappone, vanno ogni giorno di più assicurandoci tale priorità.

Brevetti e programmi italiani per la fabbricazione della ammoniaca sintetica.

« *Laecherlich einfach* » (ridicolmente semplici) come li hanno definiti i Tedeschi, contrapponendoli ai loro costosi e complicati impianti, possono dirsi, in senso relativo, la costruzione e il funzionamento degli apparecchi italiani.

Portando una miscela di idrogeno e azoto, sotto forte pressione e ad una certa temperatura in presenza di catalizzatori, cioè di sostanze che hanno il potere di accelerare la reazione, i due elementi si combinano a formare ammoniaca. Dal punto di vista economico la sintesi si riduce quindi, come giustamente asserisce il Fauser, ad un problema di idrogeno il quale è stato brillantemente risolto ottenendo l'idrogeno purissimo dalla decomposizione elettrolitica dell'acqua in apparecchi ad alto rendimento allo scopo ideati. Col sistema Fauser i due gas, mescolati nelle proporzioni di 1 a 3 e, inizialmente, ad una certa quantità d'acqua, vengono compressi a 200 atmosfere e convogliati nelle così dette colonne di sintesi, ove si trovano a contatto di un catalizzatore a base di ferro in ambiente riscaldato a circa 600 gradi.

Tale temperatura, raggiunta elettricamente prima della reazione, è quasi mantenuta in seguito dalla reazione stessa e non è tanto elevata da permettere all'ammoniaca di dissociarsi appena formata. L'ammoniaca cede poi, circolando in speciali refrigeranti, il suo calore, utilizzato nel distillare la parte di gas disciolto nell'acqua che circola negli apparecchi, e si liquefà andando a raccogliersi in appositi recipienti.

Il processo Casale, semplice ed ingegnoso, si differenzia dal Fauser sia nel metodo di separazione dell'azoto dall'aria, ottenuta bruciando l'aria in atmosfera di idrogeno (si forma acqua e una miscela di azoto e idrogeno), sia nelle caratteristiche degli apparecchi di sintesi, i quali producono vantaggiosamente ammoniaca anidra anzichè in soluzione più o meno concentrata. L'idrogeno è pure prodotto elettricamente e la circolazione avviene secondo lo schema sopra

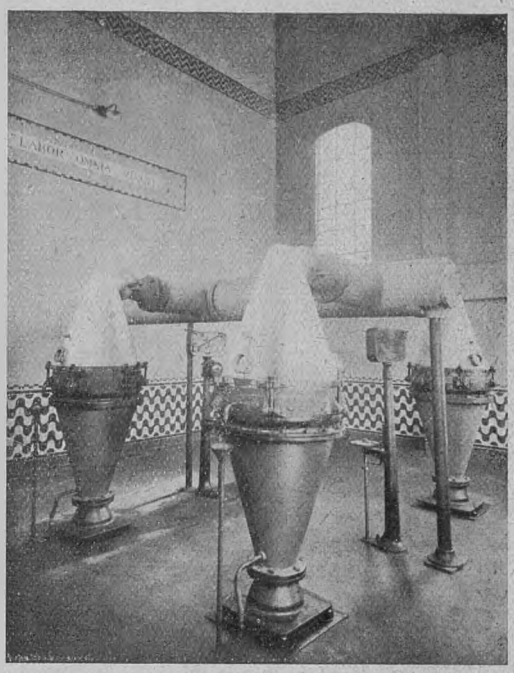
tracciato. Rimandiamo il lettore alle figure anche per quanto concerne le notizie relative alle diverse fasi della fabbricazione e, al rapido esame degli eccellenti mezzi tecnici di cui un popolo geniale e laborioso come il nostro può valersi per il raggiungimento della sua indipendenza economica, facciamo seguire le considerazioni finali.

L'industria italiana dell'azoto è sorta e ha dato prova di resistente vitalità non solo, ma dopo aver lottato con le proprie forze fino dagli inizi, vede ora davanti a sè un promettente avvenire che si identifica con la realizzazione del vasto programma atto a fornire al nostro Paese tutto l'azoto che gli sarà necessario. Molto si va facendo, invero, ma è da augurarsi che le forze vive della Nazione si rivolgano con fiducia sempre crescente verso questo campo vitale di espansione. La via lunga ne sospinge! Bisogna seguire senza indugi gli esempi dell'estero, intensificando l'opera di propaganda intesa a condurre ad un grande consumo agricolo di azoto e ad aumentare rapidamente le fonti che lo producono, bisogna infine favorire al massimo grado lo sviluppo dell'industria azotifera italiana proteggendola anche da un eventuale attacco della concorrenza tedesca, l'unica che si delinei veramente temibile.

A questo ed altri riguardi s'invoca giustamente da taluni il provvido intervento del Governo se non nella forma di semi-statizzazione adottata in Germania, mediante, almeno, le protezioni doganali che le circostanze suggeriranno o, assai meglio, con premi di produzione e molteplici forme di agevolazione ai produttori, cominciando col ridurre i prezzi dei trasporti. Il liberismo sarebbe in questo campo forse più pernicioso che in altri, dato che sono in gioco, come è manifesto, i supremi interessi del Paese.

A parte la questione granaria, le future ipotetiche guerre che già si delineano come guerre di affamamento e d'assedio nelle quali l'efficienza aerea avrà per di più un valore preponderante, saranno presumibilmente imperniate sulla maggiore o minore disponibilità d'azoto, ossia di sostanze esplosive e di fertilizzanti.

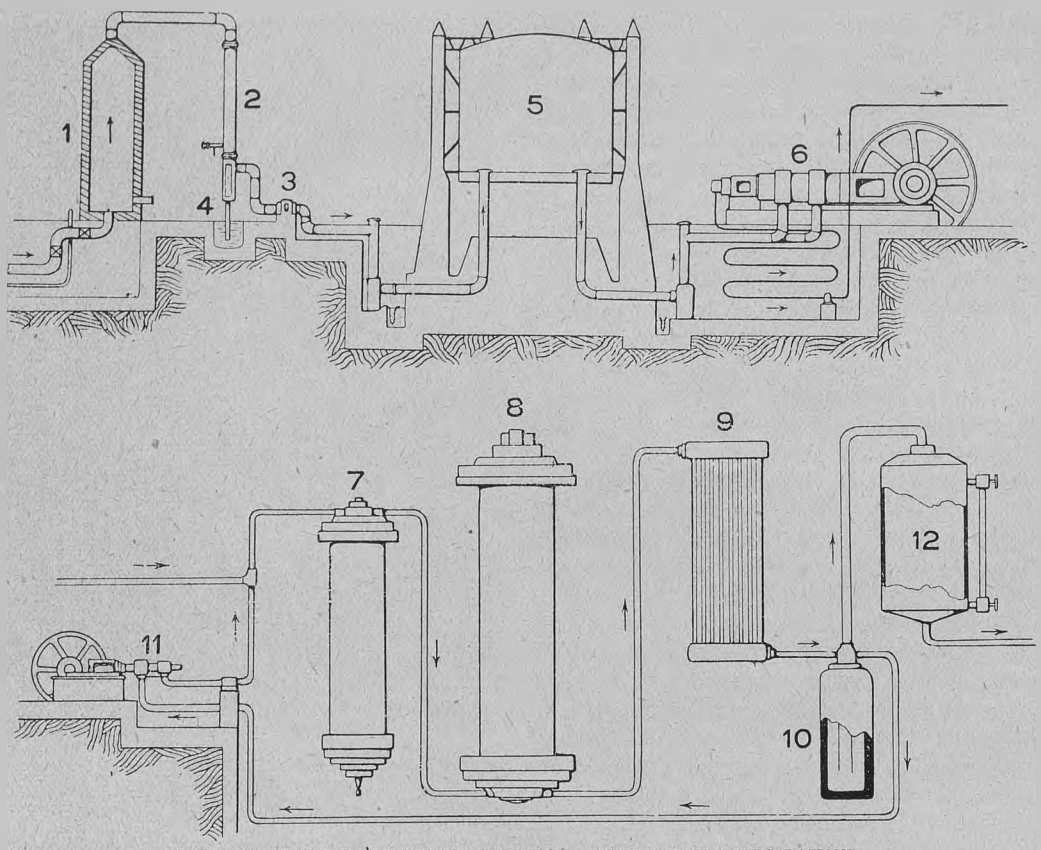
Lo Stato avrebbe pertanto il compito essenziale di favorire, in armonia coi progetti di elettrificazione delle ferrovie, la costruzione di nuovi impianti idroelettrici fino ad utilizzare la maggior parte dei cinque milioni di Kw. disponibili di cui solo un terzo sono valorizzati, e di patrocinare la cessione dell'energia a prezzi convenienti.



FABBRICAZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA.
Apparecchio di ossidazione dell'ammoniaca in acido nitrico (sistema Fauser). Dalla reazione dello stesso acido nitrico con la ammoniaca si ottiene nitrato ammoniaco, concime azotato e concentrato contenente allo stato puro circa il 35 % di azoto.

Fra i processi di sintesi dell'azoto avranno naturalmente la preferenza quelli che non richiedono l'importazione di alcuna materia prima e che daranno il maggior rendimento. Tuttavia la varietà e le colture dei terreni e dei climi è tale nella nostra penisola da lasciare adito al largo ed utile impiego d'ogni tipo di concime azotato sintetico.

Di guida nella scelta e nell'applicazione del fertilizzante più adatto, devono segnatamente essere le Cattedre Ambulanti di Agricoltura come le istituzioni a cui spetta la parte maggiore e più delicata della missione di propaganda indispensabile ad integrare gli utili sforzi che si vanno compiendo. Si tratta, in linea generale, di svolgere fra gli agricoltori una efficace opera di divulgazione del problema, di persuasione e di incoraggiamento ad immettere quanto più azoto è possibile nelle loro terre contri-



FABBRICAZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA - SCHEMA DELLA CIRCOLAZIONE.
1, Apparecchio di produzione azoto e miscela. - 2, Refrigerante. - 3, Ventilatore. - 4, Condensatore acqua sintetica. - 5, Gazometro miscela. - 6, Compressore a 6 fasi a 750 atmosfere. - 7, Depuratore. - 8, Tubo di sintesi. - 9, Condensatore. - 10, Raccoglitore A. P. - 11, Pompa di circolazione. - 12, Recipiente P. B. e livelli.

buendo, nel tempo stesso, a ridurre ai minimi termini l'impiego dei nitrati esteri che le nazioni interessate tentano invece continuamente di diffondere. È giusto, è doveroso, è anzi condizione essenziale di prosperità che le terre d'Italia siano fecondate da capitale e lavoro puramente italiani.

ALBERTO OREFICE.

Babbi, mamme e figlioli adunata!

La Befana ha recato quest'anno ai ragazzi dei nostri Soci un dono particolarmente gradito. Non dolci che son presto divorati, non giuochi destinati a rompere ed a rompersi, bensì ogni quindici giorni e per tutto un anno il regalo più utile, dilettevole, duraturo che si possa immaginare.

Infatti col 15 gennaio La Sorgente *diverrà, da mensile che è, quindicinale, svolgerà un rinnovato programma di attività inteso soprattutto ad invogliare al turismo le più giovani generazioni, quelle che sorpassata l'età della anciullesca irriflessione cominciano a guardarsi intorno a osservare e domandare, a penetrare con feconda curiosità nell'infinita varietà delle cose che ci circondano. Vi saranno introdotte nuove ed interessanti rubriche: racconti di viaggio, nozioni di vita pratica, ricreazioni scientifiche, concorsi, ecc.*

Ci sorride l'idea di portarla gradatamente a quel grado di utilità e di diletto cui hanno saputo giungere alcune pubblicazioni straniere del genere.

L'abbonamento al periodico quindicinale è di L. 10 (est. L. 15). La tenue spesa potrà essere sostenuta da tutti i babbi e le mamme dei nostri piccoli amici: essi procureranno loro una gioia che si ripeterà regolarmente ogni quindici giorni. E, ne siamo certi, due volte al mese essi ringrazieranno il Touring che ha pensato anche ai loro figlioli.

Dunque: abbonatevi e procurate abbonati alla rinnovata Sorgente.



IL CASTELLO CON GLI SCAVI DELL'ANTICO PERIMETRO, VISTO DAL LATO S. W.

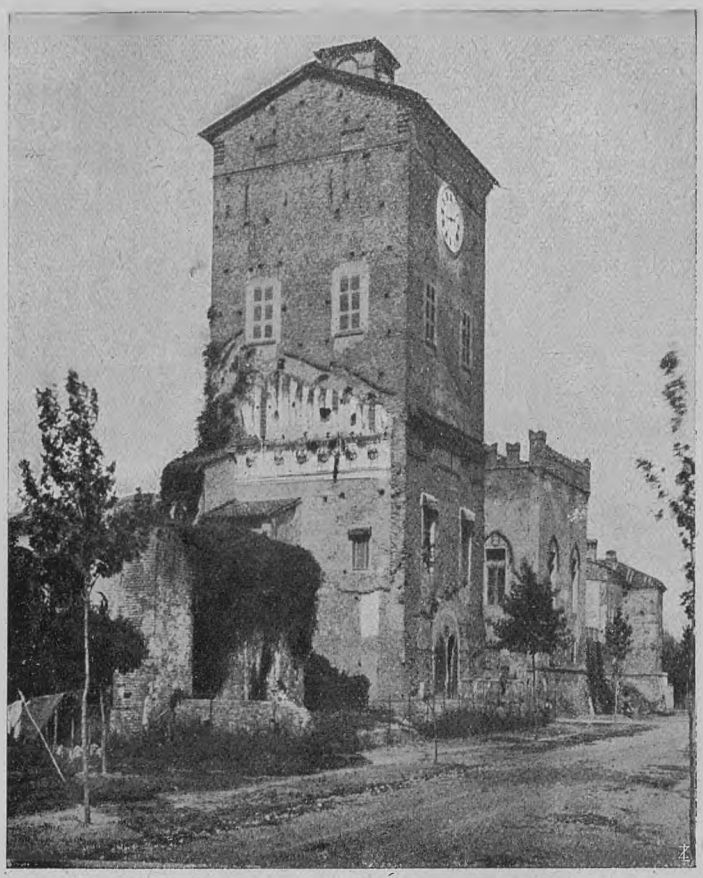
IL CASTELLO DEI ROSSI IN S. SECONDO PARMENSE

IMPERATORI di Lamagna e re di Francia, scendendo a rompicollo dalle Alpi con gli occhi abbagliati dalla luce del sole, finivano, un momento o l'altro, per incappare nel contado parmense posto tra le Alpi Marittime, il Po ed i contrafforti delle Alpi Veronesi: Veneziani, Visconti e Sforza, con pochi colpi di remo erano nelle terre rivierasche di Po tra Parma e Cremona; i legati dei pontefici, sprouando i cavalli dalle Legazioni sulla consolare Via Emilia, arrivavano dritto dritto nel cuore dei nostri borghi principali. Si abbassavano i ponti levatoi, stridevano le saracinesche, si aprivano le postierle ad accogliere i visitatori ed i padroni, ma più spesso il sospetto il timore e l'odio innalzavano, nei rari momenti di tregua, bastioni cortine e mastii, preparavano beccadelli, scavavano doppi tripli quadrupli ordini di fossati. Le cime dell'Appennino non conoscevano i punti trigonometrici, ma le aspre torri affacciantisi sugli abissi.



UN CAPITELLO DEL CORTILE D'ONORE.

Da Berceto sull'alto Appennino parmense alla piana paludosa di Polesine di faccia a Cremona, non v'era colle dirupato o nodo stradale importante, senza il suo castello o la sua guardiola. Restano ancor oggi in piedi, sull'Appennino, i Castelli di Corniglio di Bardi di Torrechiara di Scipione, ed, alle radici dei colli, l'altro di Montechiarugolo: notevole soprattutto quest'ultimo, insieme a quel di Vigoleno nel piacentino e di Torrechiara, per la quasi intatta costruzione cinquecentesca, che li fa degni di molta attenzione e curiosità da parte di turisti e di studiosi. Dall'ampia specola del castello di Montechiarugolo lo sguardo va, oltre l'Enza che divide il parmense dal reggiano, a Selvapiana rifugio del Petrarca, alle Quattro Castella, al Castello di Rossena di terribili memorie, a Canossa della Contessa Matilde, a Bismantova dantesca. Dal colle di Scipione



ATTUALE FACCIATA ESTERNA DEL CASTELLO.

presso Salsomaggiore si scorge Vigoleno merlato e turrito, somigliante ad una piccola pedina nello scacchiere sterminato della piana di Piacenza, e lontano lontano la magnifica, per quanto deturpata e semidistrutta abbazia cistercense di Chiaravalle un poco sulla destra della Via Emilia, oltre Borgo S. Donnino. Intorno a Parma, i castelli sono più rari, chè forse il Comune non tollerava vicini minacciosi: e pure si vede ancora, nel tronco della Via Emilia tra la città e Borgo S. Donnino, la rocca di Castelguelfo, restaurata e ridotta a villeggiatura. Inoltrandosi nel basso parmense, fra mezzo alle case della poveraglia borghigiana ecco le torri merlate delle rocche. Ogni borgo conserva la sua, per quanto spesso quasi irriconoscibile. Sono notevoli, tra le altre molte, quelle di Soragna di Busseto di Fontanellato di Roccabianca: e la più sconosciuta di tutte, quantunque sarebbe giusto che su di essa convergesse l'attenzione degli studiosi e dei turisti: la Rocca di S. Secondo.

⁂

Non sempre l'arte entrò in quegli oscuri manieri, dove viveva rozza soldataglia pronta alla razzia ed alla difesa; sembra certo non apparisse nei Castelli dell'alto Appennino, nidi d'aquilotti feudali. Scendendo a valle e liberandosi dalle strette dei monti e delle forre, i fiumi sembrano invece andar incontro all'arte che saliva dalle pianure. Proprio alle radici delle colline, su di un colle da cui, come dice in latino il Caviceo umanista parmense, « *si vedono tutta l'Emilia e tutta la*



SALA DEGLI STUCCHI: L'ASINO RESTITUITO AL SUO ASPETTO UMANO.



AFFRESCO DELLA SALA DI LATONA: LATONA CAMBIA GLI UOMINI IN RANE.

Liguria », sorge il Castello di Torrechiara ancora imponente e quasi intatto con i suoi giri di mura, i suoi cortili, le sue specole, le sue innumeri sale deserte. Fondato nel 1448 da Pier Maria Rossi, munifico signore e grande condottiero, e nido dei suoi amori romanzeschi con Bianca Pellegrini, esso conserva un vero gioiello d'arte quattrocentesca: la *Sala d'Oro* illustrata da Corrado Ricci, e riprodotta nella sua forma originaria da due valenti artisti, il Bocchi ed il De Strobel, alla esposizione delle regioni italiane di Roma nel 1912. Le altre sale contengono mediocri decorazioni pittoriche della seconda metà del XVI secolo. Dello stesso tipo e di peggior fattura sono quelle del Castello di Montechiarugolo.

Ma non è della *Sala d'Oro* abbastanza nota; e neppure della deliziosa, piccola *Sala d'Atteone* dipinta dal Parmigiano nella Rocca di Fontanellato; o della Rocca di Roccabianca, dalla quale fu tolto, non molti anni fa, un singolare dipinto rappresentante *La storia della Griselda* del Boccaccio; o della Rocca di Soragna, che ha notevoli dipinti secenteschi, ch'io voglio parlar qui. Credo meriti conto illustrare brevemente la Rocca di S. Secondo, che, come ho detto, conserva parecchie, tanto ignote quanto pregevoli, opere d'arte del cinquecento. Nelle guide se ne trovano pochi e spesso inesatti cenni, assolutamente sproporzionati all'importanza del monumento.

⁂

S. Secondo è una grossa borgata posta sulla strada provinciale che conduce da Parma al Po, distante dalla città 18 km., servita (ahimè!) da un piccolo tram a vapore che arriva fino a Busseto. Apparteneva al Capitolo della cattedrale di Parma quando questo, nel 1365, la cedè a Giacomo de' Rossi,

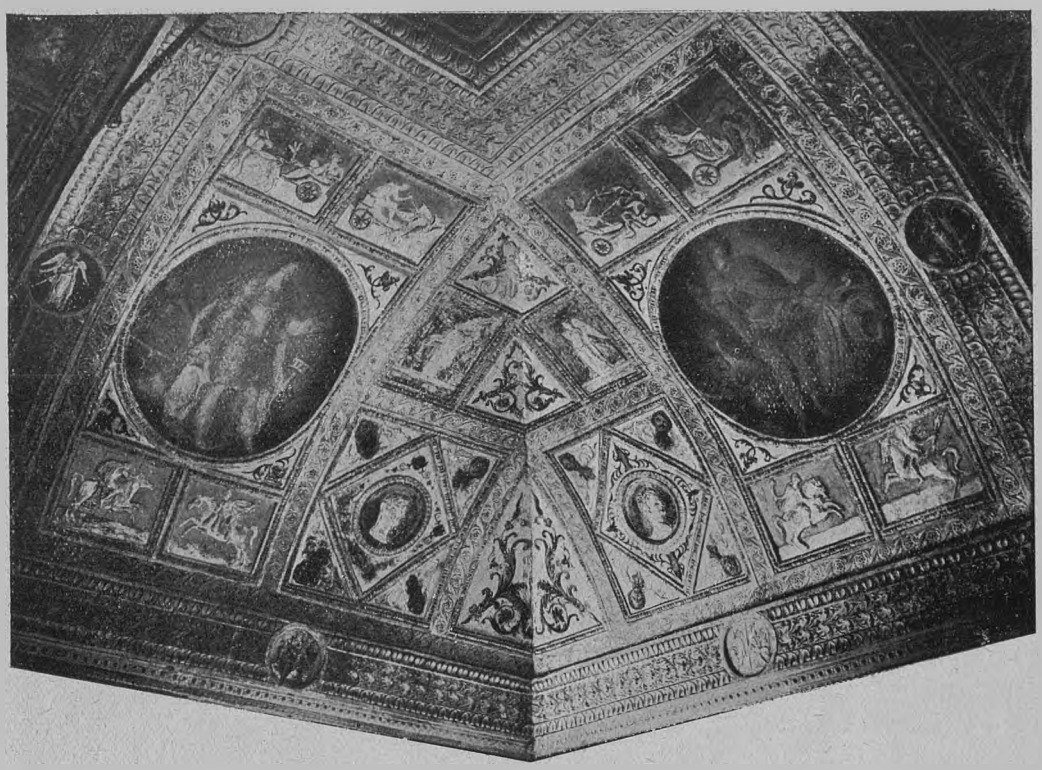


SOFFITTO DELLA SALA DEI GIGANTI.

suo impaziente creditore. Erano i Rossi conti di Berceto una potente famiglia parmigiana signora d'amplissimi feudi al monte ed al piano, fieri uomini d'arme la cui bronzea corazza risuona nei più aspri fatti di quell'età: con Bernardo all'incendio dell'imperiale Vittoria nel 1248, con Ugolino podestà di Firenze a Campaldino. Un altro Ugolino, vescovo, era stato amico del Petrarca, che gli diresse lettere, qualcuna delle quali resta nell'Epistolario. La gente «Rossa» aveva già partecipato, insieme ai Sanvitale ai da Correggio ai Pallavicino, alle più fiere fazioni comunali quando, nel 1439, successe al padre il più grande della famiglia, Pier Maria il vecchio. Ebbe questi la dura tempra dei grandi condottieri della sua epoca; per cui il bronzo onde li effigiarono i Donatello ed i Verrocchio sembra più vivo che non sarebbe la carne viva. Pier Maria, signore di numerosissime terre e castella, da Berceto e da Corniglio nell'alto Appennino parmense oltre gli ultimi declivi di questo fino alle estreme terre sul Po, perseguì, per tutta la lunga vita, attraverso vicende guerresche a favore dei Visconti prima, e di Francesco Sforza poi, un suo gran sogno di dominio. Egli era non solo uomo d'arme, ma musico e letterato, intenditore di fortificazione militare e d'architettura; un misto di ferocia, di pietà e di gentilezza. Per tale crediamo di conoscerlo ancora nella figurazione che lasciò di sè nel soffitto della *Sala d'Oro,* piegato in atto di devozione e d'amore dinanzi alla sua donna: asciutto ed elegante nella persona, con nel viso glabro la luce di quella sua forza astuta e sottile. Caduto in disgrazia a Lodovico il Moro moriva nel 1482, dopo aver cercato inutilmente di resistere con le armi nel Castello di S. Secondo: e la sua famiglia, perdendo ogni dominio, si disperdeva.

***

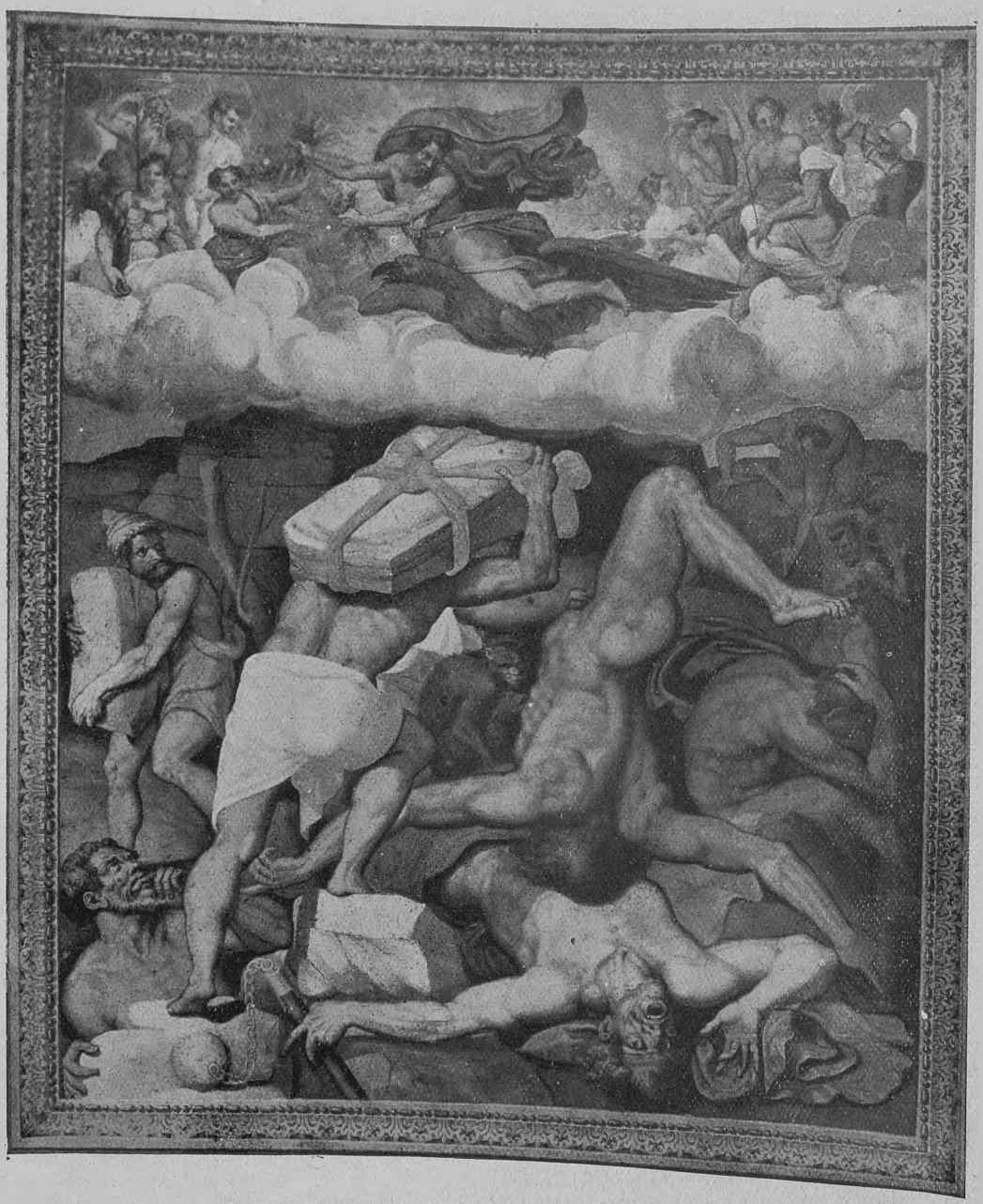
Pier Maria aveva diseredato il suo primogenito Giovanni, e fu questi che ritornò, dopo parecchi anni nel 1499, con il figlio Troilo



SOFFITTO DELLA SALA DEGLI STUCCHI.

in S. Secondo. Lo restituiva loro il re Luigi XII, in compenso di servigi militari ch'essi gli avevano prestato. Al tempo di Pier Maria, la rocca doveva essere un aspro e nudo fortilizio: v'abitava la moglie legittima con numerosa figliolanza. Torrechiara e Roccabianca villeggiature dell'amata sovra ogni altra diletta, egli aveva invece munito d'ogni *comfort* e d'ogni doviziosa mollezza!

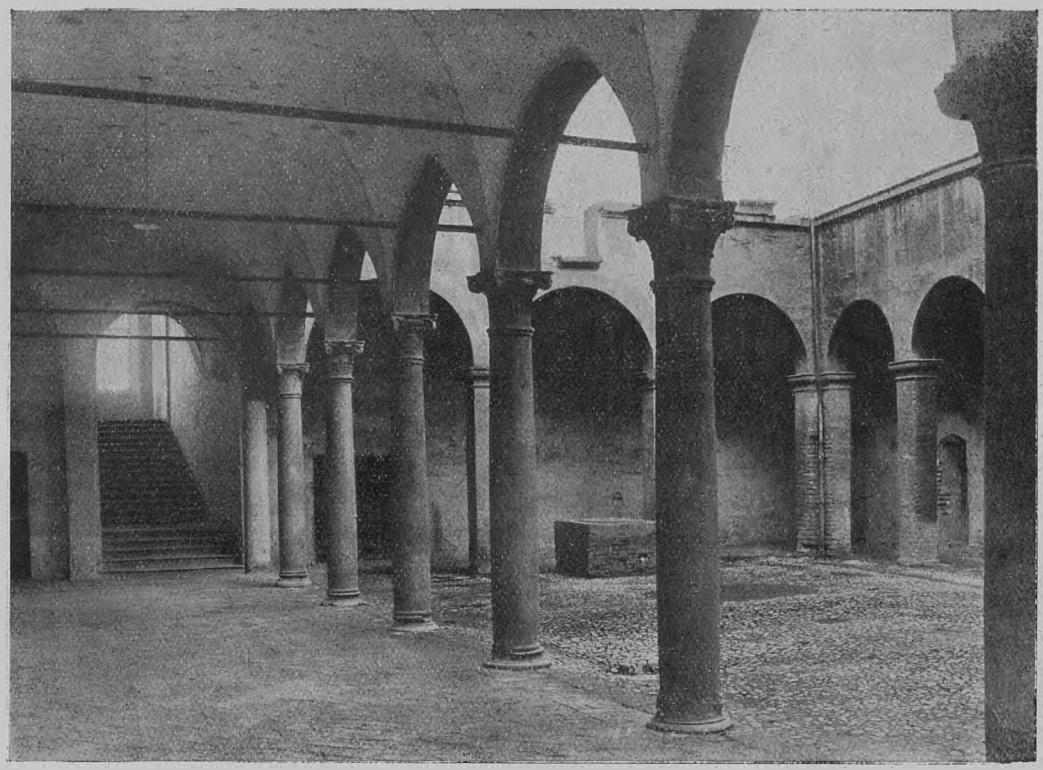
Armi e matrimoni furono come le spole con cui i Rossi, ritornando, ricostituirono la tela della loro fortuna. Giovanni aveva sposato Angela Scotta, unica erede d'un gran nome ed insieme d'una grande ricchezza; Troilo I, suo figlio, ottenne in moglie Bianca Riario figlia di Girolamo signore d'Imola e Forlì, nipote al pontefice Sisto IV, e sorella al cardinale Riario di S. Fiora. Così i Rossi entrarono nella grande politica italiana, e poterono accingersi ad estirpare le ortiche che erano cresciute dinanzi alle soglie del loro Castello, nei lunghi anni d'esilio. Sembra che sia stato proprio Troilo I ad adornare per primo — come dice un cronista contemporaneo — *la Rocca di S. Secondo di belle camere*. Quando egli morì, ancor giovine, nel 1521, attendeva ancora a quel lavoro. Gran ventura per i molti figli ancora adolescenti che fratellastro di Bianca fosse Giovanni dalle Bande Nere, la cui anima generosa non abbandonò i nepoti tra i tanti nemici che li circondavano! Giovanni molto amava la sorella ed i piccoli, ed accorse nel loro Castello per difenderli, ed in esso volle essere portato ferito dopo la battaglia di Pavia. Proprio uno di quei nepoti, Giangirolamo, nella *Vita* di lui che la riconoscenza gl'ispirò, racconta: «..... Jeronimo Corso gli disse: signore, tu sei povero, e non hai niente, che non tieni questi luoghi per te, mandando tua sorella a casa sua? Al che egli rispose che mai più gli parlasse di simili cose, per quanto aveva cara la vita, perchè stimava più la sorella con i suoi nepoti, che quanti erano al mondo. . . . . ». Morendo poi di ferite, il grande Medici si ricordò del compagno d'armi giovinetto, del primogenito Pier Maria II Rossi, con lo scrivere a Clemente VII che affidasse le Bande Nere «... a lui, che per essere suo nipote, e da lui nutrito



AFFRESCO DELLA SALA DEI GIGANTI: GIOVE FULMINA I GIGANTI.

nella guerra, sarebbe da' suoi soldati per la sua memoria temuto e amato più d'ogni altro.... ».

Ogni popolo, come ogni razza, come ogni essere, ha un momento in cui sembra che le sue forze si compongano in un mirabile equilibrio. È un attimo, cui seguirà l'eterno dissidio delle forze contrastanti; ma nulla eguaglia la bellezza di quel fiore caduco. L'attimo s'incarnò per la casa Rossi nella figliolanza di Troilo I generosa e numerosa quanto altre mai, e così composta per natura da assommare in sè tutte le grandi facoltà dello spirito. Bertrando morì diciannovenne all'assedio di Valmontone, ed il suo sepolcro marmoreo si vede ancor oggi



CORTILETTO INTERNO A COLONNE MONOLITICHE CON IN FONDO LO SCALONE PRINCIPALE.

nella chiesa della Steccata in Parma. Giulio Cesare, che nei giochi della cavalleria s'era acquistato gran nome tra gli altri nobili parmigiani, tanto da essere proclamato *Principe della gioventù,* rapì in modo romanzesco, tratto dallo spirito avventuroso, la bellissima Maddalena Sanseverina contessa di Caiazzo, procurando così gran noie a sè ed ai suoi. Ettore, di mente equilibrata e di studi severi; Giangirolamo, figura tipica di ecclesiastico del cinquecento, fatto da Leone X abate ancor bambino e protonotario apostolico a dodici anni, uomo di lettere e di chiesa, numismatico e poeta, amico di Michelangelo e del Bembo, astuto, prepotente, violento, degno vicino di Benvenuto Cellini nelle celle di Castel S. Angelo. Delle femmine rammenteremo soltanto Angiola, in onore della quale Giovanni dalle Bande Nere fece gran tornei in Reggio, quando essa andò sposa di Vitello Vitelli: donna, a quel che pare, intelligente e di gusto, se commise lavori al Parmigianino. Ed ecco infine il primogenito ed erede del marchesato, Pier Maria «d'aspetto di volto veramente heroico, con meravigliosa vivacità d'occhi, co' capelli e con la barba bionda. Fu grande di statura; e di fermezza di membra gagliarda, atta a portare et maneggiare l'armi, et sostenere il loro grave peso».

⁂

Qual meraviglia dunque che il Castello di S. Secondo da costoro riedificato e riabbellito, conservi ancor oggi opere assai varie e notevoli di quel fortunato cinquecento? Già l'unica facciata interna superstite — l'immenso fabbricato fu per gran parte abbattuto nel secolo scorso, ma si rispettò fortunatamente la parte artistica — a doppio porticato con archi in muratura, conserva tracce di decorazioni cinquecentesche. Assai bello è il *cortiletto d'onore,* tutto cinto da porticato, sostenuto da colonne monolitiche di granito ornate d'elegantissimi capitelli di puro stile rinascimento. In fondo sta lo *Scalone* a bassi gradini in marmo rosa, a vôlta frescata, dal quale si accede ai quartieri del primo piano. Sono non meno d'una ventina d'am-

bienti frescati, di dimensioni varie, ma ben disposti e luminosi, phospicienti in parte due grandi loggiati, spiranti pure nello squallore della loro solitudine, o nello stridore con il mobilio degli uffici comunali che in essi sono ora allogati, la grandezza tutta sfarzo e misura da cui sono nati.

In una sala detta *dell'Asino* la vôlta, divisa da fasce di stucchi decorativi in sedici scomparti rettangolari, rappresenta, non senza compiacimenti salaci, la storia dell'asino narrata da Apuleio; nella contigua, bellissima, lo stucco aggettato con sorprendente finezza e sobrietà classica, è reso vario da piccole e vive decorazioni d'angolo e d'interno. Il grande *Salone* lungo più di 20 metri largo più di 11 ed alto 14, porta nella vôlta a forma di carena rovesciata, tra l'altro, un immenso quadro centrale rappresentante Pier Maria II che riceve solennemente da Francesco I l'ordine di S. Michele (1542), e sulle pareti, in dodici altri freschi, tutti i grandi fatti della famiglia. Le sale *dei Giganti, di Adone* e *di Latona* prendono nome dall'argomento mitologico dei quadri centrali del soffitto: rispettivamente *la caduta dei Giganti, la morte d'Adone, Latona trasforma i contadini in rane....* In esse il soffitto è a lunette, con motivi architettonici putti giganti drapperie fiorami di bella e vigorosa maniera, e con decorazioni di tipo pompeiano.

La storia cinquecentesca dei Rossi si segue facilmente su quelle mura. Nel quadretto centrale della *Storia dell'Asino* sono dipinte sur uno scudo le armi dei Rossi e dei Gonzaga, ai quali ultimi Pier Maria II s'imparentò nel 1523, sposando la bellissima Camilla nipote di Francesco duca di Mantova. Nella *Sala d'Adone* sono i medaglioni dei benefattori della famiglia: Giovanni dalle Bande Nere fratellastro di Bianca Riario (questo ritratto può essere utilmente confrontato con l'altro del Vasari in Palazzo Vecchio) — il cardinale Raffaele Riario di S. Giorgio fratello della stessa — Federico Gonzaga — Giangiacomo Trivulzio, generale di Luigi XII che restituì ai Rossi i loro feudi. I quattro magnifici camini di stile rinascimento, di marmo rosso di Verona (tra essi, monumentale, con cariatidi, quello del *Salone*) portano inciso sul frontone il nome di «*Troilus Rubeus Comes II*», Troilo II Rossi, figlio di Pier Maria II, succedutogli nel 1547 e morto nel 1591: l'ultimo grande signore della casa. Sotto, sta in taluni scolpito, insieme all'arma dei Rossi, quella dei Rangoni modenesi da cui venne la dolce Eleonora moglie di Troilo II. La *Sala d'Adone*, in cui spira una dolce intimità familiare, porta dipinti agli angoli gli stemmi dei Rossi, dei Gonzaga, dei Rangoni.

Come abbiamo già detto, in questo Castello sono rappresentate degnamente tutte le tendenze artistiche dell'epoca. Un valoroso, per quanto a noi ignoto allievo di Giovanni da Udine, creò la *Sala degli stucchi*. Le *Metamorfosi dell'Asino* venivano frescate forse non molto dopo che il Parmigianino dipingeva la deliziosa *Metamorfosi d'Atteone* nel vicino Castello di Fontanellato. Lo stesso Parmigianino fece i superbi ritratti dei coniugi Pier Maria II e Camilla Gonzaga che ora si trovano nel Museo del Prado di Madrid. Le squisite decorazioni a putti ed a fiori sull'arco della loggetta del *Cortiletto d'onore* possono attribuirsi ad un valente discepolo di lui. Valenti pittori della scuola cremonese, come i fratelli Campi, eseguirono i quadri storici come il sottoscritto può dimostrare con documenti inediti; Cesare Baglioni bolognese lavorò alla parte decorativa. La quale, negli atrii nel *Salone* nelle *Sale*, ricorda la fantasia architettonica del Palazzo ducale e del palazzo del Te di Mantova, creati negli anni in cui Camilla Gonzaga veniva in moglie a Pier Maria II; e la decorazione pompeiana delle Stanze vaticane.

È un lembo del nostro glorioso cinquecento che ancora vive ignorato in questa piccola terra della pianura parmense. Coloro che, recandosi a Salsomaggiore cercano nei dintorni, a Borgo S. Donnino a Serravalle, a Velleia, a Busseto, le tracce del nostro migliore passato, possono visitare anche S. Secondo, allungando forse di qualche chilometro il percorso della loro *auto*...

FERDINANDO BERNINI.

Fot. Pisseri, Parma. Riproduz. vietata.

UN NUOVO IMPORTANTE SERVIZIO PER GLI AUTOMOBILISTI SOCI DEL T. C. I.

Nel luglio del '24 *Le Vie d'Italia* davano notizia della convenzione intervenuta fra il T.C.I. e la « Ermes » Mutua Assicuratrice ufficiale dell'A.C.I. per la quale i soci dell'Automobile Club d'Italia potevano avere dal Touring trittici e *carnets de passages en douane* quando lo preferissero, senza bisogno del solito deposito cauzionale (valori di Stato o denaro) nella cassa del Touring, sostituendo a tale deposito un contratto assicurativo colla « Ermes » fatto attraverso modalità concertate coll'A.C.I. per iniziativa di questo nell'interesse dei Clubs Automobilistici regionali ad esso affiliati.

Ho adesso il piacere di annunciare che — particolare fatica del Collega di Consiglio dott. Moldenhauer — una consimile combinazione, a condizioni materiali più convenienti e col vantaggio di un larghissimo numero di località autorizzate a far le polizze assicurative e con qualche conseguente maggiore rapidità di funzionamento, è ora stata conclusa dal T. per tutti indistintamente i Soci del Touring, anche se non appartenenti ad associazioni automobilistiche, con le Assicurazioni Generali di Venezia.

Le A.G.V. hanno delegato la « Società Anonima di Assicurazioni contro gli infortuni » in Milano — entrambe istituzioni potenti — per lo svolgimento della convenzione.

La quale, in sostanza, è la seguente: il Socio del T. che vuole un trittico o un *carnet* per viaggiare all'estero con la propria automobile senza depositare in titoli o in contanti l'ammontare dei diritti doganali corrispondenti al veicolo, potrà sostituire il deposito con un'assicurazione che garantisca il T. da eventuali inadempienze delle regole doganali. Perciò sono tuttavia necessarie alcune formalità dovute al fatto che al Socio si fa, in sostanza, dalla Società assicuratrice, un fido di alcune diecine di migliaia di lire ed essa vuole ragionevolmente premunirsi sulla capacità finanziaria di chi richiede il fido.

Queste formalità furono però ridotte al minimo in conseguenza della vasta organizzazione delle A.G.V. Infatti i centottanta Uffici della Società, elencati in calce alla presente nota, sono abilitati a ricevere la domanda di trittico presentata dal Socio del T.C.I., domanda che viene tosto spedita alla sede della Società in Milano insieme colle informazioni date dall'Ufficio locale sul richiedente e subito passata al T.C.I.. Questo benestare della Società permette al T. di rilasciare il trittico o *carnet* che viene inviato al Socio per il tramite dell'Ufficio che ha ricevuto la domanda. Per ora tutte le domande passeranno per Milano e quindi tutti i trittici verranno rilasciati dalla sola sede centrale. In seguito riteniamo che nessun ostacolo si opporrà ad un ulteriore decentramento del servizio, nel senso che nelle città dove già esistono Uffici del T. che rilasciano nostri trittici, possono venir dati direttamente anche trittici cauzionati dalle A.G.V. Nei grandi centri ciò renderà ancora più spiccia l'operazione.

La spesa è la seguente: a) premio del due per mille per la somma assicurata, con un minimo di L. 25; b) diritto fisso di L. 5 per la Società Assicuratrice. Le cifre di cui ai punti a) e b) vanno aumentate della tassa governativa del 18 per cento. c) Infine la quota per il T.C.I. come concorso alle spese di gestione del servizio trittici e *carnets*. Questa è stabilita per ora in L. 60, ma potrà essere variata a seconda delle esigenze del servizio, che è complesso e costosissimo.

S'intende che parallelamente a questa nuova forma di assicurazione riservata ai Soci del T.C.I. (1) continua a sussistere quella con la « Ermes » Mutua assicuratrice, speciale pei Soci dell'A.C.I., come pure continuerà immutata l'antica forma di cauzionare trittici e *carnets* col deposito di titoli o di contanti, per la quale la tassa di concorso richiesta dal Touring è di sole L. 10.

Con questa convenzione viene soddisfatto il desiderio degli automobilisti che non hanno correntemente alla mano valori o denaro o che sono riluttanti alla loro spedizione quando risiedono fuori dei luoghi ove il T. può rilasciare direttamente trittici e *carnets*. Naturalmente la complicazione dell'intervento di un ente assicuratore, e della necessità che questo a sua volta si accerti della solvibilità del contraente, rende meno rapida l'operazione. Ma la solerzia tanto della A. G. V. quanto del T. sarà, possiamo garantirlo, la massima possibile.

L. V. B.

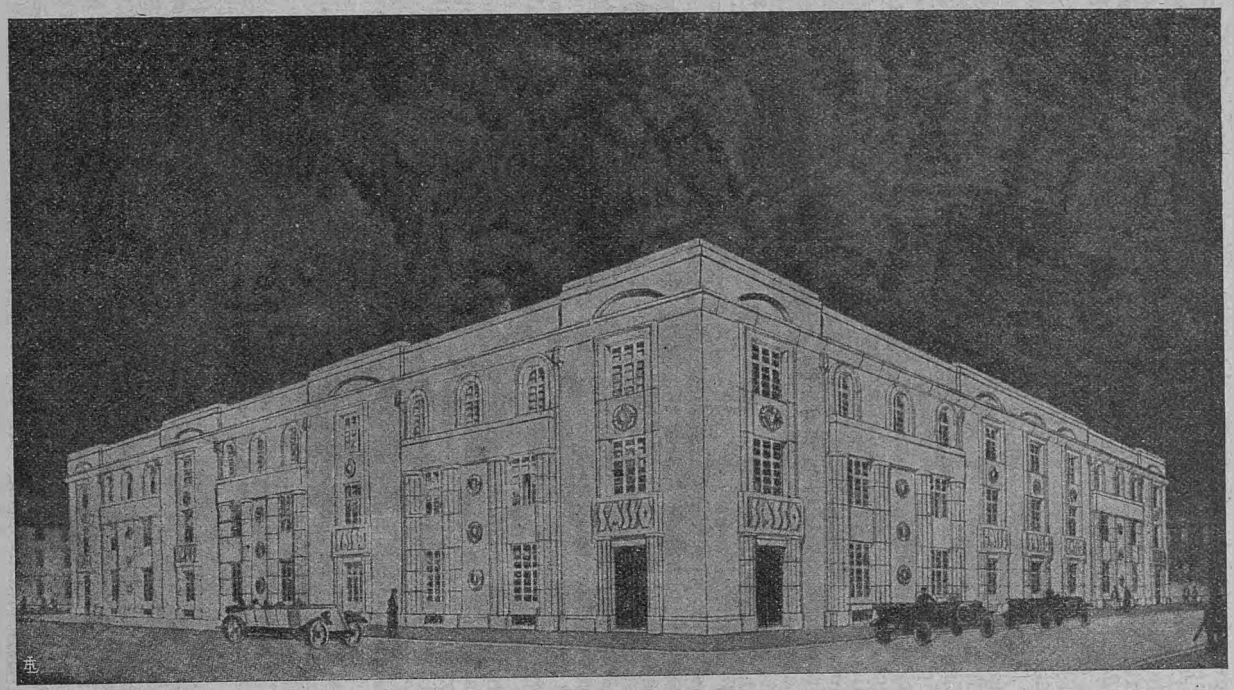
Elenco degli Uffici delle Assicurazioni Generali di Venezia o della Soc. An. Italiana di Assicurazione contro gli infortuni, ai quali si potranno rivolgere i Soci del T.C.I. e che potranno fornir loro tutte le istruzioni e gli stampati occorrenti.

Del servizio « *Trittici* » sono incaricati i seguenti Uffici:

Milano, piazza Cordusio, 2 - *Agenzia generale della Società An. Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni.*

Roma, piazza Venezia, 11 - Agenzia Principale della Soc. An. Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni.

(1) I Soci devono avere la tessera munita di fotografia con timbro a secco in regola per l'anno in corso. Se non fosse munita di fotografia occorre mandare al T.C.I. la tessera e la fotografia insieme a L. 1 per le spese e il ritorno al Socio con raccomandata postale.



NUOVO PALAZZO UFFICI DELLA DITTA P. SASSO e FIGLI - ONEGLIA

Torino, piazza Solferino, angolo via Cernaia - id. id.
Genova, via S. Luca, 2 - id. id.
Bologna, via Rizzoli, 1 - id.
Firenze, piazza della Signoria, 4 - id. id.

e le seguenti Agenzie Principali delle *Assicurazioni Generali di Venezia:*

Abbiategrasso, corso Milano, 13.
Acqui, piazza Vitt. Emanuele, 2.
Adria, piazza Garibaldi, 6.
Alba, v. Vitt. Emanuele, 3.
Alcamo, via Veronica Lazio, 16.
Alessandria, via Dante, 6.
Anagni, strada Vitt. Emanuele, 267.
Ancona, piazza S. Maria, 2.
Aosta, via S. Anselmo, 5.
Arezzo, v. G. Monaco, 4 bis.
Ascoli Piceno, via della Posta, 2.
Asti, piazza Alfieri, 8.
Avellino, piazza Libertà, 4.
Avezzano, piazza Castello.
Barletta, c. Cavour, 38-39.
Bassano Veneto, via Cairoli, 181.
Belluno, via S. Stefano, 3.
Benevento, corso Garibaldi, 128.
Bergamo, via XX Settembre, 27.
Biella, via Ospedale, 1.
Borgo S. Lorenzo, via Pananti, 3.
Bra, piazza C. Alberto, 10.
Brescia, corso G. Zanardelli, 11.
Brindisi, piazza Vitt. Emanuele, 3.
Busto Arsizio, via Solferino, 13.
Cagliari, viale Regina Margherita.
Caltagirone, v. Cordova, 39.
Caltanissetta, corso Umberto I, 78.
Campobasso, corso Vittorio Emanuele, 22.
Carrara, via Roma, 29.
Casale Monferrato, via della Rovere, 4.
Castelfranco Veneto, borgo Treviso, 584.
Castellammare Adriat., viale Umberto I, 17.
Castiglione Stiviere, via Cavallotti, 32.
Castrovillari, corso Garibaldi, 130.
Catania, via Etna, 110.
Catanzaro, piazza Roma.
Cecina, p. Guerrazzi, 33.
Cento, c. Gian. Fr. Barbieri, 62.
Cesena, corso Umberto I, 4.
Chiavari, v. Pavaschieri, 29.
Chieti, via Pollione, 23.
Chioggia, corso Vitt. Emanuele, 397.
Città di Castello, piazza Vittello, 1.
Civitavecchia, piazza Vitt. Emanuele, 26.
Codogno, via Dante, 2.
Como, corso Vitt. Emanuele, 42.
Conegliano, corso Vittorio Emanuele, 395.
Cosenza, v. Abate Salfi, 28.
Cotrone, corso Vitt. Emanuele, 71.
Crema, piazza Roma, 1-2.
Cremona, piazza Roma, 16.
Cuneo, piazza. Vitt. Emanuele, 47.
Domodossola, corso Vittorio Emanuele.
Este, via Porta Vecchia.
Faenza, corso Mazzini, 57.
Fermo, piazza Vitt. Emanuele, 10.
Ferrara, via Cairoli, 5.
Fiorenzuola, c. Garibaldi.
Foggia, via Garibaldi.
Foligno, via Cavour, 11.
Forlì, via Cesare Battisti, 4.
Formia, via Tullia, 94.
Frosinone, piazza del Plebiscito, 1.
Gallarate, via Mazzini, 19.
Gemona, via Villa, 1.
Girgenti, via Atenea, 147.
Grosseto, via Garibaldi, 44.
Guastalla, via Gonzaga, 30.
Jesi, corso Vittorio Emanuele, 20.
Imola, via Garibaldi, 49.
Isernia, piazza Cirillo Marilli. Piazza Sotto Prefettura.
Ivrea, via Siccardi, 3.
Larino, via S. Maria, 26.
Lecce, p.tta Romano, 26.
Lecco, largo Manzoni, 5.
Legnago, via Marsala, 12.
Licata, piazza Progresso, 8.
Livorno, via Cairoli, 10.
Lodi, via Milano, 23.
Lucca, via Beccheria, 1.
Lugo, via Galanotti, 2.
Macerata, corso Vitt. Emanuele.
Mantova, via Agnello.
Marsala, via Cassero, 89.
Massa Marittima, p. Beccucci, 2.
Melegnano, via Roma, 87.
Messina, via Ugo Bassi, 56.
Mestre, riviera XX Settembre, 19.
Milazzo, via Cassisi, 9.
Mirandola, piazza Umberto I, 2.
Mistretta, corso Libertà, 30.
Modena, via Farini, 3.
Modica, corso Umberto I, 147.
Monteleone C., via Michele Morelli, 20.
Monza, piazza Garibaldi, 2.
Mortara, piazza Vitt. Emanuele II, 1.
Nicastro, corso Numistrano, 30.
Novara, corso Vitt. Emanuele II, 48.
Novi Ligure, via Girardengo, 25.
Ortona, corso Vitt. Emanuele, 170.
Osimo, via del Corso, 24.
Padova, via S. Canziano.
Pallanza, via Cavallotti, 5.
Parma, via G. Mameli, 2.
Partinico, via Princ. Umberto, 24.
Patti, via XX Settembre, 55.
Pavia, via Beccaria, 6.
Perugia, corso Vannucci, 5.
Pesaro, corso XX Settembre, 16.
Pescia, via Cairoli, 22.
Piacenza, piazza Cavalli, 63.
Piedimonte d'Alife, via S. Marcellino, 1.
Pieve di Cadore.
Pinerolo, piazza Palazzo di Città, 9.
Pisa, corso Vittorio Emanuele, 40.
Pistoia, via XX Settembre.
Pontedera, via Provinciale Pisana, 4.
Pordenone, corso Vittorio Emanuele, 72.
Potenza, corso Vitt. Emanuele, 20.
Prato di Toscana, via Guizzelmi, 92.
Ravenna, via 13 giugno, 6.
Reggio Calabria, viale Marino Porto.
Reggio Emilia, via Emilia S. Pietro, 2.
Rimini, corso Augusto, 69.
Rivarolo Can., v. Ivrea, 32.
Rocca S. Casciano, alla Celletta, 24.
Rossano, p. Cavour, 346.
Rovigo, via Accademia, 17.
Salerno, Largo Carrera, 2.
Saluzzo, via Ludovico, 2-3.
Sampierdarena, via Goffredo Mameli, 31.
S. Dona di Piave, via Maggiore, 91.
S. Marino, borgo S. Marino.
San Remo, via Roma, 14.
San Severo, via Mercato, 32.
S. Angelo dei Lombardi.
Sassari, piazza d'Italia, 7.
Savigliano, via S. Andrea, 1.
Savona, via Scaria Infer.
Sciacca, p. del Duomo, 20.
Senigallia, via Princ. Amedeo, 4 B.
Siena, via Cavour, 2.
Siracusa, via XX Settembre, 3-5.
Sondrio, via Boffalora, 174
Spezia, via Prione, 41.
Spoleto, corso Vitt. Emanuele, 2.
Sulmona, corso Ovidio, 195.
Taranto, via Porto, 1.
Teramo, portici Tripetta.
Termini Imerese, via d'Azaro, 26.
Terni, via Faustini, 12.
Terranova di Sicilia, corso Vittorio Emanuele, 231.
Thiene, corso Garibaldi.
Tivoli, via Sibilla, 148.
Tortona, piazza Vitt. Emanuele, 3.
Trapani, via XXX Gennaio, 65.
Trento, piazza Vitt. Emanuele, 5.
Treviglio, v.le Garibaldi, 12.
Treviso, via Regina Margherita, 1.
Udine, via della Posta, 28.
Urbino, portici Garibaldi, 704.
Varese, piazza. S. Vittore, .
Velletri, corso Vitt. Emanuele, 77.
Venezia, b.no Orseolo, 1219.
Vercelli, via Visitazione, 15.
Verona, via Mazzini, 41.
Vicenza, corso Princ. Umberto, 19.
Viterbo, piazza Vitt. Emanuele, 1.
Vittorio Veneto, via Salsa, 24.
Voghera, via Emilia, 172.

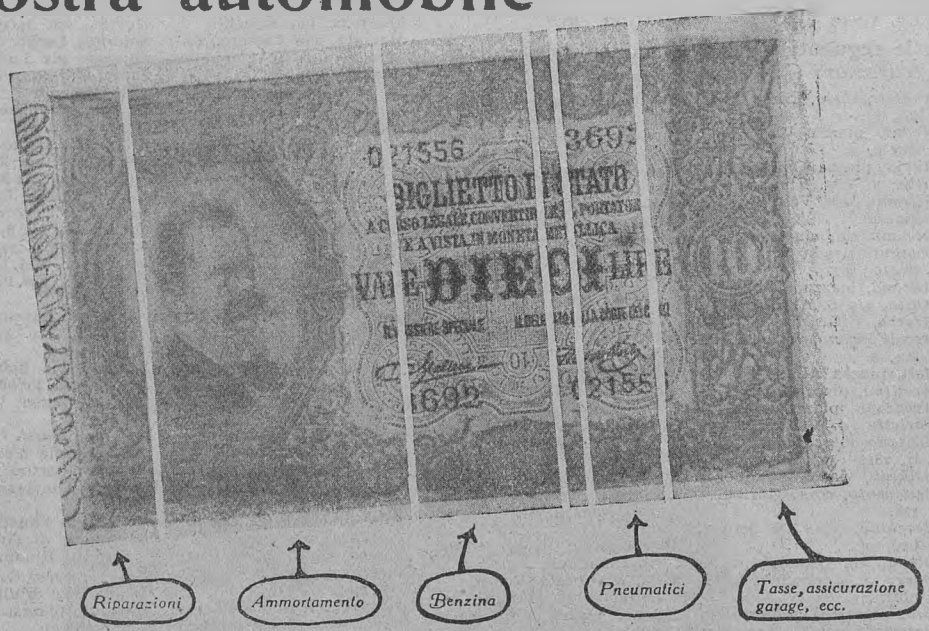
VITA DEL TOURING

Le "Vie d'Italia e dell'America Latina".

La diffusione in America e in Italia di questa pubblicazione è veramente imponente. Ricordiamo ai lettori che un numero di saggio, scelto fra quelli pubblicati nel 1924, può essere inviato a chi ce lo richieda con un biglietto da visita recante la sigla V.A.L. Per invogliarli ad inviarci la quota di abbonamento per l'anno 1925 che, come è noto, è di L. 30, diamo loro qui di seguito il sommario del fascicolo di gennaio di tale rivista.

L'Anno Santo, *Saverio Ritter*. - Quanti sono gli italiani al Brasile, *B. Z.* - Una visita all'Isola Chiloé, *O. Bürger*. - La canna da zucchero, *B. Zuculin*. - Ricchezza pecuaria dell'Uruguay, *A. M. G.* - Vulcani giganti attivi o spenti del Messico, *G. V. Callegari*. - Ancora di Carlo Bossetti e di Adamo Lucchesi, *Stefano Cavazzutti*. - Italia e America Latina. - L'isola delle Sirene: Capri, *Vittorio Orazi*. - Artisti italiani nella America Latina: Eugenio Maccagnani, *Saverio Kam-*

Su ogni 10 Lire spese per la vostra automobile



soltanto 30 o 40 centesimi sono dedicati alla lubrificazione

Sia che voi acquistiate olio a buon mercato o l'appropriata gradazione di Gargoyle Mobiloil, la proporzione delle spese di lubrificazione in confronto alle spese totali rimane infima.

In questo caso, perchè arrischiare gli inconvenienti e le gravi conseguenze di una lubrificazione scadente?

Soltanto con la Lubrificazione razionale - olio superiore di gradazione appropriata al vostro motore - voi otterrete un servizio economico, regolare e soddisfacente della vostra vettura.

GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21

AGENZIE e DEPOSITI: Ancona, Bari, Biella, Bologna, **Borgo Panigale**, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Macerata, Milano, Napoli, **Palermo**, Roma, Sampierdarena, Termini Imerese, Torino, Trieste, Tripoli, Venezia.

VACUUM OIL COMPANY . S. A. I.

bo. - I teatri d'Italia, *Ulderico Tegani.* - L'aeronautica italiana, *Felice Porro.* - Acqua e carbone bianco per la Sicilia, *Cesare Spellanzon.* - Il trentennio del Touring, *L. V. Bertarelli.* - L'Italia nel mondo, *A. C.*

La storia di Gigetto e di Achillino.

Il primo fascicolo de *La Sorgente* del 1925 pubblica un articolo che reca il seguente titolo: « Gigetto e Achillino ai bagni ». I lettori non immaginano certo che sotto questi nomi si nascondono due personalità, l'una ben nota a tutti i Soci del Touring, l'altra non meno nota agli studiosi di bigliografia ed ai raccoglitori di documenti storico-artistici.

In realtà le avventure sono così prodigiose ed interessanti che sembrerebbero il parto di una fantasia sbrigliata anzichè il fedele racconto di una pagina di vita vissuta. Ma circa l'autenticità dello scritto fanno fede dei documenti inoppugnabili che l'autore dell'articolo ha prodotto. Chi poi conosca quali altre non meno romanzesche avventure abbia vissuto Luigi Vittorio Bertarelli.... (ahi, ci siamo lasciati sfuggire il segreto! E allora tanto vale svelare che se Gigetto è il nostro Presidente, Achillino è il fratel suo dott. Achille, quegli che raccolse una delle più superbe collezioni iconografiche che esistano al mondo)... non stenterà a credere che all'età di 13 anni egli fosse un *enfant prodige* del turismo e compiesse le imprese narrate nel primo fascicolo della rinnovata *Sorgente.*

Insomma, se i piccoli lettori si divertiranno un mondo alla lettura del racconto pieno di umorismo e ricco anche di insegnamenti, i genitori non si divertiranno meno venendo a conoscere quali furono le prime armi del nostro Presidente.

Affrettatevi dunque ad inviare l'importo dell'abbonamento a *La Sorgente* che, pur essendo divenuta da mensile quindicinale ed arricchita di numerose nuove rubriche, non ha raddoppiato il prezzo di abbonamento ma l'ha portato solamente da L. 6 a L. 10 (estero L. 15).

Due simpatici omaggi al Touring.

L'Associazione « Per la Scuola », della cui attività svolta anche nel campo turistico demmo notizia anche recentemente (in occasione dei viaggi-premio per studenti delle Scuole serali superiori del Comune di Milano) ha voluto, per l'opera spiegata dal Touring a vantaggio della educazione dei giovani, assegnare al Sodalizio un Diploma d'Onore, con la seguente dedica:

« L'ASSOCIAZIONE MILANESE « PER LA SCUOLA » — NEL XV ANNO DALLA SUA FONDAZIONE — AL TOURING CLUB ITALIANO — CHE ACCOGLIENDO LA SUA INIZIATIVA DELLE GITE ISTRUTTIVE — DIEDE AD ESSE UN PODEROSO E SAPIENTE SVILUPPO — CREANDO IL TURISMO SCOLASTICO — E DIFFONDENDOLO IN OGNI PARTE D'ITALIA — QUESTO DIPLOMA D'ONORE — IN SEGNO DI AMMIRAZIONE E DI GRATITUDINE — OFFRE ».

Una spontanea attestazione di simpatia ricevemmo anche dagli studenti dell'Università Bocconi di Milano i quali, in artistico *album* di pergamena raccolsero l'espressione della propria ammirazione per il Touring e per il suo illustre Presidente. Alla simpatica dedica seguono le firme di tutti i professori di quel fiorente ateneo e di 227 studenti.

La chiusura del Concorso Brioschi.

Il 31 dicembre, come è noto, scadeva il termine ultimo per la presentazione dei lavori concorrenti al premio Brioschi per un « Manuale pratico di educazione della Volontà ». Il primo successo dell'iniziativa è certo quello di avere richiamato un largo numero di concorrenti in gara: i lavori presentati in tempo utile furono infatti ben 177. Il Consiglio del Touring, in ottemperanza all'art. 4 del Bando di concorso, ha chiamato a far parte della Giuria oltre al comm. Luigi Brioschi, il Vicepresidente del Touring prof. Bognetti, il gen. Lorenzo Barco (già Ispettore delle Truppe Alpine ed ora Comandante della Divisione di Roma), il prof. Padre Agostino Gemelli e l'industriale comm. Cesare Goldmann.

Una prossima riunione del Comitato Nazionale dei Monumenti e dei Paesaggi.

Nel corrente mese di febbraio avrà luogo una riunione del Comitato Nazionale del T.C.I. per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italici. L'ordine del giorno, assai importante, reca fra l'altro la relazione del comm. avv. Parpagliolo della Direzione Generale delle Belle Arti intorno ai risultati conseguiti nei primi due anni di applicazione della legge per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico.

Echi del Trentennio del Touring.

A seguito dell'elenco di giornali e riviste che salutarono con lunghi o brevi articoli il trentennio del Touring, pubblicato a pag. 12 de *Le Vie d'Italia* di gennaio, aggiungiamo i seguenti di cui ci pervenne successivamente notizia:

BIELLA: *Tribuna Biellese.* — FIRENZE: *Illustrazione Toscana; Universo.* — GENOVA: *Foglio dell'Emigrazione.* — ROMA: *Corriere d'Italia; Critica Fascista.*
ESTERO. - BUENOS AIRES: *Gazzetta degli Italiani.*

Nuovo Ufficio succursale.

A partire dal 1° gennaio 1925 funziona in Perugia un nuovo Ufficio succursale nei locali dell'Associazione « Pro Umbria » (Palazzo Provinciale). L'Ufficio è autorizzato all'esazione delle quote ed alla vendita di nostre pubblicazioni.

Il Concorso Nazionale di camere, bagni, ritirate per alberghi minori.

Come fu preannunciato nel precedente fascicolo sono stati indetti per il periodo della Fiera Campionaria Internazionale di Milano (12-27 aprile 1925) un Concorso Nazionale di

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA GENOVA



Galleria e Biblioteca, uno dei sontuosi e ricchi locali della classe di lusso del grande transatlantico "**DUILIO**„ il maggiore e più veloce, col gemello "**GIULIO CESARE**„, della Marina Mercantile Italiana. (24.280 Tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 21 miglia orarie). In linea **NORD AMERICA EXPRESS**, partirà da Genova il 10 Marzo ed il 21 Aprile (da Napoli il giorno dopo).



SOCIETÀ CERAMICA

RICHARD-GINORI

MILANO

CAPITALE VERSATO L. 15.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie «Christofle»

NEGOZIO DI VENDITA: **MILANO** - VIA DANTE, 5

STABILIMENTI
MILANO (Sancristoforo)
DOCCIA (Sesto Fiorentino)
PISA
MONDOVÌ
RIFREDI (Firenze)

DEPOSITI
MILANO - ROMA
NAPOLI - FIRENZE
BOLOGNA - TORINO
GENOVA - LIVORNO
S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)

Camere ed uno di Bagni e Ritirate per Alberghi minori. Lo scopo precipuo di questi Concorsi è di presentare, ai proprietari o conduttori di piccoli Alberghi economici, dei tipi di Camere e di Impianti Sanitari che rispondano nel miglior modo alle moderne esigenze dell'igiene e della comodità e concilino razionalmente l'adozione dei più moderni sistemi colla minima spesa possibile.

Semplicità, solidità, praticità, buon mercato del mobilio e dei singoli accessori, dovranno costituire le caratteristiche delle Camere esposte, dei Bagni e delle Ritirate presentati al Concorso. In questi locali deve essere non solo possibile ma facile la più scrupolosa pulizia e di conseguenza si eviterà tutto quanto la può ostacolare.

Ciascun concorrente può partecipare ad uno come ad ambedue i Concorsi e può anche presentare allo stesso Concorso non più di due tipi diversi di Camere da letto e di Impianti sanitari, purchè completi. Non è ammessa invece la presentazione di una parte sola del materiale indicato per ciascun Concorso.

Le norme per l'iscrizione al Concorso possono essere richieste alla Direzione del Touring, anche con semplice biglietto da visita recante la sigla: C. C. A.

L'aggiudicazione dei premi sarà decisa da una Giuria nominata dal Touring e ne faranno parte: 2 rappresentanti del Touring; 1 dell'ENIT; 1 dell'Ente Autonomo della Fiera di Milano; 1 dell'Associazione Albergatori; 1 tecnico del legno; 1 idraulico.

Saranno posti a disposizione della Giuria premi in medaglie d'oro, d'argento, ecc. Il Touring pubblicherà i nomi dei concorrenti premiati, con opportune indicazioni e commenti.

I criteri di giudizio agli effetti della premiazione del materiale esposto sono i seguenti: solidità e accuratezza di lavorazione; modicità del prezzo; rispondenza tecnica ai fini alberghieri; aspetto del materiale.

Confidiamo che i nostri Consoli e Soci propagandisti porteranno a conoscenza dei fabbricanti di mobili ed impianti idraulici e degli albergatori la notizia dell'iniziativa del Touring destinata a permettere anche ai più modesti albergatori la possibilità di acquistare degli arredamenti e degli impianti ottimi ed economici.

Bando del 2° Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi.

Il T. C. I. e l'ENIT, in ottemperanza a quanto fu approvato in occasione dell'aggiudicazione dei premi del 1° Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi (1), hanno deliberato di ripetere il Concorso negli stessi centri della Toscana, dell'Umbria e del Lazio.

Lo svolgimento del Concorso è demandato al T.C.I., al quale si dovranno dirigere le corrispondenze e le comunicazioni. Ripetiamo qui le norme del Concorso.

Scopo del Concorso. — Il movimento e la permanenza dei turisti nei piccoli centri sono ostacolati in modo assai grave dagli inconvenienti del pernottamento in camere che non offrono una soddisfacente pulizia.

La grande maggioranza dei turisti e in particolare gli stranieri si rifiutano di pernottare quando le camere sono al disotto di un *minimum* di pulizia e siccome questo è il caso generale nelle minori località, ciò danneggia in modo evidente lo sviluppo economico dei piccoli alberghi in una quantità di centri turistici non principali, ma che pure offrono grande o notevole interesse.

Il presente Concorso intende rimediare a questo stato di cose, sollecitando gli albergatori a migliorie positive nelle camere da letto e nei gabinetti, tali da indurre i turisti a modificare le loro abitudini e ad estendere la loro permanenza nei piccoli centri.

Questa è tanto più facilitata dacchè l'istituzione delle linee automobilistiche pubbliche e la diffusione delle automobili private, rendono più rapida, facile e meno costosa la visita di una infinità di luoghi, la maggior parte posti fuori dalle reti ferroviarie, ai quali non si giungeva che lentamente e con spesa eccessiva.

I miglioramenti che si chiedono riflettono, per così dire, esclusivamente la pulizia.

Si desidera che in ogni albergo vengano modernizzate, come più sotto vien detto, almeno due, tre o più camere (a seconda dell'importanza dell'albergo) che potranno denominarsi « camere dei turisti ».

I *soffitti* e le *pareti* dovranno essere raschiati, bene intonacati e tinti a calce con zoccolo anche a tinta.

I *pavimenti*, siano di piastrelle di cemento, o alla veneziana, o di legno, dovranno essere nuovi o in buonissimo stato di conservazione, con connessure perfette.

I *mobili*, così di legno naturale come lucidati a spirito o a cera, dovranno essere stati rimessi a nuovo e tenuti scrupolosamente puliti e arieggiati.

I *letti*, con fusti completamente rimessi a nuovo, dovranno avere rete metallica (resistente), cuscini e materassi rifatti con traliccio nuovo o in perfetto stato di pulizia, come pure le coperte da letto ed i scendiletto lavabili.

I *tavolini da notte* arieggiabili, in modo da non essere mai puzzolenti.

Porte e finestre chiudenti bene e con buone serrature, verniciate di fresco a olio, con scuri alle finestre, e senza buchi pei maleducati curiosi alle porte, che non dovranno essere di vetro.

Meglio nessun mobile imbottito; ma essendovi *poltrone* esse dovranno essere ricoperte di stoffa fresca e pulita.

Specchio con buona luce.

Catini per lavarsi sufficientemente grandi per una buona e completa lavatura, *brocca* abbondante, *bottiglia* e *bicchieri* (uno sul

(1) Vedi *Le Vie d'Italia* del luglio 1924, pag. 720.

FABBRICA AURORA ITALIANA
DI PENNE A TORINO SERBATOIO

9, Via Basilica - **TORINO** - Via Basilica, 9
Telegrammi: AUROPENNA – TORINO



Grande assortimento di penne a serbatoio rivestite in metalli preziosi, ornate di smalti, incisioni e pietre

Concessionario Esclusivo per l'Italia e Colonie:

ETTORE RIPAMONTI
Corso Venezia, 16 - MILANO

comodino da notte per bere ed uno sulla *toilette* per la pulizia dei denti), *porta-sapone, secchio per l'acqua sporca,* il tutto brillante per la perfetta pulizia con la quale devono essere tenuti.

Biancheria candida e senza cattivi odori.

Non panneggi ma *tendine* pulite ai vetri.

Illuminazione e *campanello* collocati in modo che il turista se ne possa servire sia in piedi che a letto.

Sul fondo dei *cassetti* sempre carta fresca.

Vicino a due camere, ma non su un ballatoio esterno esposto alla vista del pubblico, un gabinetto secondo le norme dell'opuscolo « Gli impianti igienici nei piccoli alberghi » che si può avere gratuitamente chiedendolo al Touring Club Italiano.

MODALITÀ. — Le località sono quelle indicate nell'elenco pubblicato a pag. 203 de *Le Vie d'Italia,* anno 1923, con riserva di apportare eventuali piccole modificazioni.

Di regola il Concorso è limitato ad un solo albergo per ogni località. L'albergo verrà prescelto direttamente dal Touring o per mezzo di propri Fiduciari in luogo. Gli albergatori che parteciparono già al 1° Concorso sono senz'altro ammessi al secondo.

Sarà però beninteso tenuto conto, agli effetti della premiazione, unicamente delle migliorie da essi apportate nel corrente anno.

Il concorrente dovrà, per far parte del Concorso, inviare al T. C. I. la scheda all'uopo preparata, opportunamente riempita e firmata ed avere l'accettazione esplicita da parte del Touring.

L'ASSISTENZA OFFERTA AGLI ALBERGATORI PER LE LORO MIGLIORIE. — L'esperienza insegna al Touring che sempre è utilissima una collaborazione disinteressata e capace, offerta all'Albergatore da chi essendo fuori dell'albergo può valutarne le deficienze e le più urgenti migliorie.

Perciò il Touring eleggerà in ciascun luogo ove un albergo sia entrato in concorso, un Fiduciario proprio, che sarà di regola uno dei suoi Consoli, incaricato di amichevolmente intendersi coll'albergatore per ben spiegargli le finalità del Concorso ed offrirgli quegli aiuti che possono venire dal Touring, anche per metterlo in più preciso rapporto coi desiderati del Concorso onde possa essere premiato.

I Fiduciari del Touring, oltre le indicazioni verbali e le trasmissioni di opportuni stampati o la richiesta di altre informazioni o la soluzione di dubbi che potessero richiedere al Touring per conto dell'Albergatore, sono incaricati di fare rapporto al Sodalizio delle reali trasformazioni apportate alle « camere dei turisti » ed ai gabinetti, in modo da poter coadiuvare a tempo opportuno la Giuria.

EPOCA DEL CONCORSO. — Il Concorso è aperto dal 1° di febbraio 1925. Le operazioni di rammodernamento dovranno essere compiute per la fine di giugno dell'anno corrente. Durante la stagione primaverile, estiva ed autunnale, il Touring si riserva tutti quei sopraluoghi e controlli che crederà opportuni, in modo di essere bene informato degli effettivi miglioramenti portati alle camere ed ai gabinetti dai concorrenti.

La Giuria che verrà a suo tempo nominata, in parte dal Touring e in parte dall'ENIT, funzionerà in modo da poter possibilmente assegnare i premi per la fine del 1925.

PREMI. — *« Le Vie d'Italia » la cui tiratura nel 1924 oltrepassò le 160.000 copie, terranno viva l'attenzione pubblica sul Concorso.*

Tenuto conto che le basi di assegnazione dei premi sono il rimodernamento delle camere secondo i criteri sopraccennati, con valutazione del *modo* e della *quantità* — cioè coefficienti della classifica saranno da una parte la perfezione del rammodernamento (sempre con valore preminente al criterio della pulizia), dall'altra il numero delle camere così migliorate ed in pari tempo il miglioramento del gabinetto e, in misura secondaria, gli eventuali altri miglioramenti negli accessi alle camere ed al gabinetto, i premi da assegnarsi agli Albergatori sono per ora i seguenti:

50 artistici diplomi di medaglia di bronzo da affiggersi nell'albergo e 50 premi da 500 lire;

25 diplomi di medaglia d'argento e 25 premi da 1000 lire;

4 diplomi di medaglia d'oro e 4 premi da 5000 lire.

Pubblicazione e raccomandazione dei premiati in diversi modi, tanto da parte del Touring che dell'ENIT. Ed in particolare da parte del Touring: inserzione dei premiati ne « Le Vie d'Italia » con invito ai turisti a preferire gli alberghi premiati.

Pubblicazione nell'« Annuario » del Touring (tiratura 320.000 copie) con segno particolare della premiazione.

Comunicazione della lista dei premiati ad associazioni turistiche, automobilistiche, di viaggiatori di commercio.

Da parte dell'ENIT pubblicazione in alcuni dei suoi elenchi d'alberghi che vengono diffusi in molti modi, ma in particolare distribuiti ai viaggiatori dai 10 Uffici in Italia e dai 20 all'Estero, alle agenzie di viaggio italiane ed estere, agli alberghi dei grandi centri italiani da cui irradiano i viaggiatori verso i piccoli.

Gli Albergatori apprezzeranno questa formidabile pubblicità fatta in blocco a piccoli centri turistici tosco-umbro-laziali e specialmente ai loro esercizi premiati che verranno prescelti da ogni categoria di viaggiatori.

La nuova luce Osram

La nuova
lampada Osram-Nitra
a globo opalino
è la vera lampada
per abitazioni, vetrine
e negozi.

Luce non abbagliante,
dolce, senza dure
ombre.



Le lampade Osram
perfezionano l'illuminazione

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

In tema di tasse.

Gli automobilisti sono i primi contribuenti dell'anno. Col 1° gennaio nessun autoveicolo può circolare se non risulta pagata la tassa di circolazione pel nuovo anno. Benchè le leggi fiscali siano su tal punto abbastanza precise, si presentano spesso casi dubbi e controversi.

Uno dei più frequenti è quello dell'automobilista che, trovandosi in viaggio al 31 dicembre, si presenti per pagare la tassa di circolazione ad un ufficio del registro diverso di quello a cui *di regola* dev'essere fatto il versamento (che è precisamente quello nella cui circolazione si trova il comune di sua residenza). *Per giustificati motivi* (come dice l'art. 6 del R. D. 22 novembre 1921 numero 1673) e *in via eccezionale* (come aggiunge il paragrafo 17 delle annesse istruzioni della Direzione Generale del Bollo e delle Concessioni Governative) il pagamento può essere fatto in un ufficio diverso. È lasciato pertanto ai singoli funzionari di giudicare se sussistono o no tali condizioni speciali: e di regola essi rifiutano di accettare il pagamento da automobilisti semplicemente di passaggio. Non ci sembra invero una soverchia pretesa che gli automobilisti si provvedano in tempo del bollo per l'anno successivo quando hanno disposto di passare fuori della propria residenza la notte di San Silvestro.

Vero è anche però che taluni automobilisti diligenti, trovandosi lontani colla loro macchina dal luogo dove è immatricolata e avendo dato ad altri di quel luogo l'incarico di pagare la tassa e ritirare il bollo pel 1925, si videro da alcuni uffici del Registro rifiutato l'incasso, perchè non era contemporaneamente presentata la licenza di circolazione, sulla quale, come è noto, dev'essere annotato l'avvenuto pagamento. Qui il torto ci pare de. funzionari, che frustrano una premurosa attenzione del contribuente; nulla vieta che sulla bolletta di ricevuta, ch'essi devono rilasciare, sia fatta menzione delle ragioni per cui non è avvenuta la contemporanea annotazione sulla licenza di circolazione. Sarà nell'interesse dell'automobilista provvedere, alla prima occasione, che anche tale formalità venga regolata.

L'incidente, però, più comune in questi giorni e che ci viene segnalato ancora da molte parti, riguarda la vidimazione annuale dei così detti « licenzini » e cioè dei certificati di idoneità a condurre autoveicoli. Vi sono ancora uffici che richiedono una penalità di lire 100 a quanti si presentano ora per quella vidimazione, sostenendo ch'essa doveva farsi entro il 31 dicembre 1924. Codesti uffici sono in errore: e a persuaderli deve bastare il seguente richiamo. Nella Legge tributaria sulle concessioni governative (approvata con R. D. 30 dicembre 1923, numero 3279) al n. 84 della Tabella A, riguardante la « Vidimazione annuale da parte delle Prefetture dei Certificati di idoneità a condurre automobili, motoscafi e motocicli », dopo l'indicazione delle varie tasse da pagarsi con applicazione di marche, si leggono le seguenti note: « Le marche devono applicarsi sui certificati di idoneità ed annullarsi con bollo a calendario a cura degli Uffici del Registro. *La vidimazione deve richiedersi non oltre il febbraio dell'anno cui si riferisce* ».

È un disposto di legge inequivocabile. Il termine per la vidimazione dei « licenzini » scade colla fine di febbraio. Chi è stato indebitamente gravato di una multa, deve ottenerne il rimborso.

A. D. R.

ALBERGHI

Un'altra iniziativa alberghiera milanese.

Ne parliamo volontieri perchè da essa esula ogni intento speculativo, e solo ha scopi civici e sociali, altamente lodevoli

Un gruppo di filantropi e di capitalisti ha costituito una Società anonima *Alberghi Ambrosiani* con l'intenzione di erigere ed esercire una serie di alberghi per il medio e piccolo ceto che transita da Milano per affari, o per diporto.

Possiamo dire che l'iniziativa è un po' il risultato della nostra propaganda. Il nostro buon esempio comincia a dare i frutti che attendevamo.

Il primo di questi *Alberghi Ambrosiani* si costruirà su di un'area nuda, già acquistata e libera, di mq. 4.500, in Piazzale Loreto, vicino alla nuova stazione, alla città degli studi, e si chiamerà *Albergo Lorcio*.

Da questo segno

ZEISS PUNKTAL DEPOT

riconoscete i negozi d'Ottica che tengono deposito di Lenti Punktal ZEISS. È il segno che attesta la fiducia della Casa Carl Zeiss, Jena, che ivi si garantisce un'applicazione tecnicamente precisa delle sue Lenti. È il segno che deve ispirare fiducia anche a Voi! FateVi adattare qui le Lenti Punktal Zeiss. Per gli occhi, quanto vi ha di meglio è appena quanto basta!

Zeiss

Lenti Punktal

per occhiali a stanghetta o a stringinaso

In vendita presso tutti i buoni negozi di ottica

OGNI LENTE PORTA LA MARCA DI FABBRICA BREVETTATA

Esigete che l'Ottico ve la indichi

Opuscolo "Punktal 162" gratis e franco con indicazione dei viciniori negozi depositari da:

Georg Lehmann, Rappresentante Generale per l'Italia della Casa CARL ZEISS, JENA
Milano (11) - Via Lovanio, 4

CARL ZEISS JENA

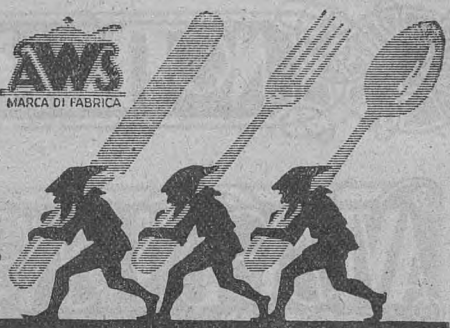
Zeiss

per viaggio, sport, caccia, teatro

CARL ZEISS JENA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA
CATALOGO ILLUSTRATO "T 79" GRATIS

AWS MARCA DI FABRICA



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e ARGENTATA

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) - Piazza Indipendenza, 1 A



VERO ESTRATTO DI CARNE
ARRIGONI

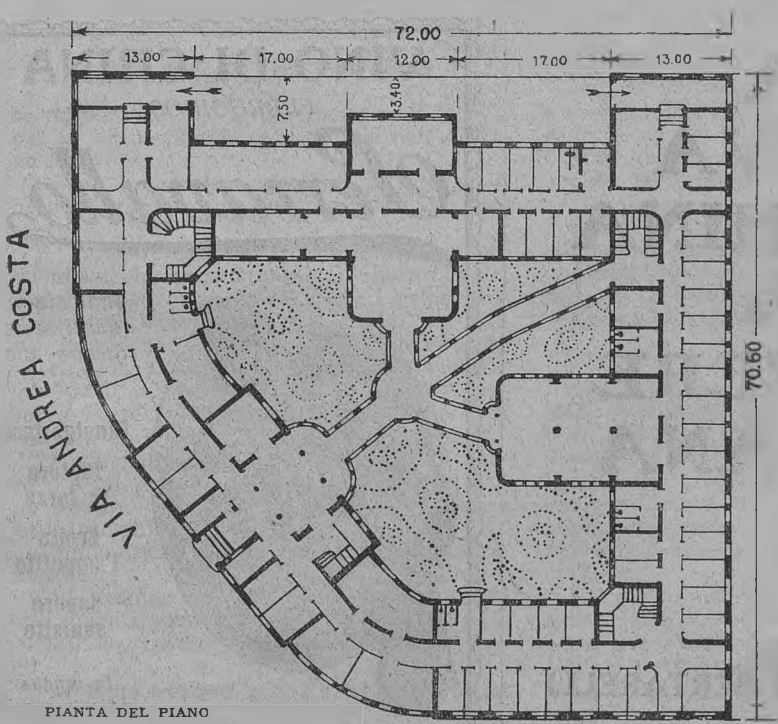


PROSPETTO DEL NUOVO ALBERGO ECONOMICO DI MILANO.

Avrà seicento camere — su sei piani, oltre il terreno. Questo verrà destinato ad uffici, banche, pubblici bagni e negozi utili agli abitanti del popoloso quartiere. Sarà dunque il più grande albergo d'Italia.

Aggiungiamo un'altra interessantissima notizia; come già nel programma dell'Albergo *Touring* era preventivato un prezzo mite di L. 17-18 per notte-letto, così per questo *Loreto,* — pur dotato di moderni e confortevoli servizi — si parla di L. 10 notte-letto.

I due nuovi Alberghi — *Touring* e *Loreto* — saranno due validi e cordiali alleati nell'assolvere, presso i diversi ceti di forestieri ai quali sono destinati, i doveri di ospitalità che la città di Milano ha verso quanti qui vengono, italiani e stranieri.



PIANTA DEL PIANO TERRENO DEL NUOVO ALBERGO ECONOMICO DI MILANO.

La grandiosa impresa richiede un impiego di undici milioni di lire. La società degli *Alberghi Ambrosiani* vi provvederà, con il proprio capitale di L. 6 milioni e prenderà a mutuo la somma rimanente.

Un milione è già versato; è fu investito nell'acquisto dell'area: magnifica area con quattro fronti: Piazzale Loreto-Viale Abruzzi-Via Andrea Costa-Via Nuova.

La raccolta della somma rimanente fu affidata allo studio del comm. rag. Enea Pressi — Milano, via Principe Umberto, 19 — che già rapidamente assol-

Vittoria
S.I.M.S.



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"
Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie
G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

VINO DI CHINA
FERRUGINOSO
Serravallo



Indicato a quanti si dedicano allo SPORT

Rinvigorisce
Ristora le forze
Eccita l'appetito
Sapore squisito

In vendita nelle Farmacie

FARMACIA SERRAVALLO - Trieste

PREZZO DELLE CONSUMAZIONI

APERITIVI	L.	C.
Americano	7	50
Vermouth Cinzano	7	50
» bianco	7	50
» francese	8	—
Bitter Campari	8	—
Marsala Florio	8	—
Madeira	9	—
Malaga	9	—
Sherry	9	—
Oporto	10	—
Amaro Picon	10	—

LIQUORI NAZIONALI		
Cedro di Salò	8	—
Strega	8	—
Anesone Triduo	8	—
Fernet Branca	8	—
Menta	8	—
Cordial Campari	8	50
Cordial Diaz	8	—
Coda Buton	8	—
Elisir Mara	8	—
Acqua di Fiume	8	—
Aurum	10	—
Maraschino Luxardo	10	—
Mandarinetto	9	—

BIRRA	L.	C.
Forst chiara 1 bott.	13	—
» » 1/2 bott.	10	—
S. Sisto 1/2 bott.	10	—

LIQUORI ESTERI		
Cognac fine Champ.	10	—
Cognac Boulest.*****	11	—
Cognac » ***	10	—
Cognac Hennessy ***	10	—
Cognac Martel ***	10	—
Kirsch Forêt noir	9	—
Bitter Dennler	9	—
Rhum Jamaique	9	—
Rhum Battle Ax	10	—
Chartreuse véritable	13	—
Chartreuse Taragone	12	—
Benédectine	12	—
Cherry Brandy	11	—
Curaçao	11	—
Vieille Cure	11	—
Gin dry	11	—
Gran Marnier	12	—
Cointreau Triple sec	12	—
Anisette Brizard	11	—
Kummel Fockinck	11	—
Kummel Relsky	11	—
Apricot Brandy	11	—
Cacao Chouva	11	—

	L.	C.
Whisky Gold Crown	11	—
» Canad. Club	14	—
» Black e White	14	—
» White Horse	14	—
» Walker John	15	—
Dewars White Label	14	—

ACQUE MINERALI		
S. Pellegrino	11	50
» » 1/2 bott.	9	50
Nocera	11	50
Fiuggi	11	50
Vichy	13	—
Seltz	7	—
Fonte Bracca		

SCIROPPI		
Granatina	7	50
Frambos	7	50
Orzata	7	50
Tamarindo	7	50
Limonata	8	—
Aranciata	8	—
Frappé	8	—
Ghiacciata	8	—

CAFFETTERIA	L.	C.
Caffè Espresso	7	—
» Capuccino	8	—
» semplice	9	—
The semplice	9	—
Cacao semplice	9	—
Cioccolatta semplice	9	—
Latte semplice	8	—
Completi	8	—
Caffè Mélange	10	—
Chocolat Mélange	10	—
Vino caldo	10	—
Punch	10	—
Grog	10	—
Zabaglione	12	—

PASTICCERIA		
Per pezzo	1	50
Biscotti	1	—
Sandwich	6	—
» de poule	8	—
Carne fredda	10	—

NON SI RISERVANO TAVOLE

Servizio 10 % — Service 10 % — Bedienung 10 %

* CONCERTI dalle ore 16 alle 18 e dalle 21 alle 23 *

I SIGG. CLIENTI SONO PREGATI DI RIVOLGERE I LORO RECLAMI ALLA DIREZIONE

se assieme al T.C.I. il compito affidatogli per la sottoscrizione del capitale dell'*Albergo Touring*.

Diamo la pianta schematica del futuro *Albergo Loreto* e una sommaria veduta prospettica.

Il gruppo fondatore della nuova società anonima, che chiameremo dei filantropi, dei disinteressati, che sottoscrisse il primo milione, avrà azioni da L. 100, di cat. *A*. Queste azioni non percepiranno dividendo, se prima non sia assegnato il 5 % al secondo gruppo d'azioni, di cat. *B*, le quali — pure da L. 100 — rappresentano il capitale di seconda emissione, da uno a sei milioni.

Le azioni *A* hanno però diritto a un Sindaco e a un terzo degli amministratori, quando saranno tre, o più; se così verrà deciso dall'Assemblea.

Temporaneamente, la società ha un Amministratore unico — il comm. rag. Enea Pressi.

Chi desiderasse anzi di avere maggiori chiarimenti, può rivolgersi al di lui Studio — Milano, via Principe Umberto, 19.

Per bene avviare una stazione climatica.

Ecco, in alto, in *fac-simile* ridotto fotograficamente dal listino distribuito sui tavolini e raccolto da un nostro Socio, i prezzi di un caffè.

Non crediate che siano prezzi... dell'altro mondo. Sono quelli del Grand Hôtel Gardone Riviera.

Così si avviano bene le stazioni climatiche che hanno tanto sofferto dalla guerra e furono quest'anno per l'onesta pubblicità ad esse fatte in piena efficienza.

Avanti, avanti!

Un nuovo albergo ad Ascoli Piceno.

Ascoli Piceno, città che ha già conseguito uno sviluppo rigoglioso, sente fortemente la mancanza di un buon albergo, ben condotto, che fornisca un conforto adeguato alle esigenze moderne. Allo scopo di cercare qualche seria Ditta che voglia interessarsene e ponga rimedio alla disagevole situazione locale, ci vengono trasmesse le seguenti notizie.

Nel punto più centrale della città, a pochi passi dalla Posta Centrale e dalla Piazza principale, vicinissimo a tutti i maggiori Istituti di Credito che hanno colà la loro sede, vi è un vecchio fabbricato ed uno spazio di terreno attiguo per una superficie complessiva di trecento metri quadrati. Abbattendo la casa ed occupando lo spazio di

Voigt



APPARECCHI

FOTOGRAFICI

Rappresentante Generale
Carlo Ronzoni - Milano
Piazza S. Ambrogio n. 2

terreno relativo e quello lasciato libero vi è la possibilità di far sorgere un fabbricato a tre piani di circa trenta camere con un grande locale ad uso ristorante ed annesso bar. Il proprietario è disposto a costruire coi suoi mezzi l'albergo ma non intende esercirlo direttamente e chiede di stabilire in precedenza la gestione con un conduttore serio che dovrebbe provvedere all'arredamento delle stanze e di quant'altro occorresse all'esercizio dell'albergo stesso. Le Ditte interessate ad entrare in trattative possono rivolgersi all'ing. Vincenzo Alessandrini, Ascoli Piceno.



Organizzazione del servizio aereo notturno tra Londra e Parigi. — Ormai anche per il volo notturno la linea aerea Londra-Parigi si considera ufficialmente organizzata.

Si sono infatti viste effettuare le prime consegne dei velivoli trimotori, i quali saranno impiegati per i trasporti delle merci di carattere più urgente e dopo un tale collaudo saranno in seguito adibiti al servizio notturno per passeggieri.

Una installazione importante è stata fatta recentemente: l'impianto di un faro chiamato «la colonna del fuoco». Si tratta di un castello di acciaio che sormonta il fumaiolo della stazione aerea di Croydon sul quale, intrecciandosi, s'ergono linee e linee di lampade «neon» che emettono quella luce di colore rossiccio vivida e penetrante, così nota ai londinesi per averla vista negli avvisi luminosi e che è visibile anche con tempo nebbioso.

Paracadute per l'aviazione civile. — Dato l'uso crescente dei paracadute, sia nel servizio passeggieri, sia allo scopo di esercitazione, è sempre viva ed in via di attuazione la questione di provvedere i velivoli del miglior tipo prodotto. La «Hardin Parachute Co. Inc.» di Minneapolis ha fabbricato due buoni tipi: il Life Pack e l'Exhibition Chute.

Il primo è fatto di seta giapponese con un avvolgimento di 28 corde le quali diramano dallo sfilatoio al sommo del paracadute e arrivano sino al finimento posto in basso.

Le molle del rilascio formano la base del pacco di custodia. Esse sono tenute in posizione da una serie di asticelle durante l'operazione di ripiegamento del paracadute sino a che non si sia aggiustato il congegno di rilascio. Ritirando le assicelle l'intiera pressione delle molle grava contro il paracadute, il quale, facendo funzionare la corda di strappamento, viene addirittura lanciato fuori.

La corda di strappamento è talmente robusta che non si può rompere accidentalmente. Per il tratto che corre sopra la spalla destra del paracadutista essa scorre dentro un tubo; all'estremità c'è un anello dal diametro di 7 cm. e mezzo, il quale si può afferrare e tirare colla massima facilità.

Il paracadute, imbracatura e pacco compreso, è il più leggero che sia stato mai costruito, pesando meno di 7 kg.

Esso è stato sottoposto alle prove più severe ed ha dato i risultati più soddisfacenti.

L'altro apparecchio, lo Hardin Exhibition Chute differisce da quello descritto in quanto non ha molle, ma funzionano in virtù del peso dell'aeronauta, il quale si sospende al pacco del paracadute prima che questo venga lasciato andare.

Ambedue questi paracadute sono in uso nelle linee aeree commerciali Americane e sono i preferiti dai famosi paracadutisti quali Peter Devlin e Clyde Horchen.

Aeroporti galleggianti nell'Atlantico. — Poichè il progetto di attrezzare ad aeroporto, delle navi porta-aerei non sembra promettere molto successo, in seguito alle qualità marine poco brillanti delle navi, si sta progettando alla costruzione di aeroporti galleggianti nell'Atlantico. In questo progetto si prevede la costruzione di un aeroporto di un dislocamento di 15.000 tonn. con una superficie d'atterramento di 370×120 m., la coperta è a 22 m. dal livello del mare, il 95% del dislocamento giace in acqua tranquilla anche col mare più agitato. Boe luminose sono ancorate tutto intorno a 80 km. di distanza. Si spera di poter eliminare la difficoltà principale dell'ancoraggio di tali enormi galleggianti nelle considerevoli profondità di 5000 m. mediante l'impiego di cavi d'acciaio galvanizzati di 60 mm. di diametro e di circa 8000 m. di lunghezza, muniti di grandi ancore del peso di 4 o 5000 kg. Il peso del cavo viene sopportato da una boa galleggiante, tenuta a corrispondente distanza di 300 m. dall'aeroporto mediante apposite sbarre di tensione. Con mare tempestoso la boa può quindi immergersi senza che la coperta d'atterramento abbia a soffrirne, di modo che viene evitata anche una troppo forte sollecitazione dell'ancora.

La ricerca della rotta aerea ha dato una linea di traffico aereo alquanto più a mezzogiorno della linea del più intenso traffico marittimo. Essa partirebbe da New York e passando per Halifax attraversando la Nuova Scozia, il Labrador, la Groenlandia, l'Islanda e la Scozia giungerebbe a Londra attraverso un percorso considerevolmente più favorevole, essendo minori le difficoltà per burrasche, nebbie o ghiacci; oltre a questo anche la temperatura invernale vi è più modica. Con la realizzazione di questo progetto la soluzione del problema della transvolata dell'Atlantico, mediante aeroplani da traffico, sarebbe prossima.

Esperienze di lancio di aeroplani da bordo di dirigibili giganti. — Il Ministero del-

l'Aria inglese progetterebbe delle esperienze del lancio di aeroplani da bordo di dirigibili giganti. A tale scopo si stanno facendo delle innovazioni importanti nella costruzione di un nuovo dirigibile gigante che dovrebbe poter ospitare 3 apparecchi da caccia e 2 da bombardamento. Questi apparecchi si potrebbero rifornire a bordo del dirigibile ed al termine di ogni volo potrebbero essere ancorati a mezzo di un dispositivo speciale alla navicella dell'aeronave. Sembra che l'Inghilterra dedichi molto interessamento a questo problema tecnico, che avrebbe attualmente una grande importanza, poichè si tenderebbe a stabilire la possibilità e la praticità di tale innovazione, che potrebbe, a sua volta, creare un nuovo orientamento nella costruzione dei mezzi porta aerei, specie nel campo navale.

Apparecchio francese che trasporta un cavallo. — Per la prima volta nella storia dell'aeroplano, un cavallo è stato portato in volo a bordo di un Goliath. Esso è stato imbarcato all'aerodromo di Bourget, è portato ad Amsterdam.

Il trasporto aveva carattere della massima urgenza.... perchè il cavallo, un poney di grande valore, doveva partecipare ad una partita di polo. Per indurlo a salire sul velivolo si dovette farlo precedere da una capra...

VARIETÀ

Il ponte sul Torbido in Calabria.

A proposito di un accenno contenuto nell'articolo del colonnello Salvatore Pagano intorno a « Ponti e strade in Calabria » pubblicato nel numero di dicembre de *Le Vie d'Italia*, ci viene fatto osservare che il ponte sul Torbido presso Gioiosa Jonica è già stato ultimato ed inaugurato. Si tratta dell'opera muraria più importante della Calabria, che costò quasi tre milioni e mezzo compresi le rampe d'accesso e i muri di difesa. Esso fu dovuto alla lodevole iniziativa della Provincia di Reggio Calabria che si sostituì al Governo per costruire l'importante opera muraria come pure quella assai importante del ponte sul Careri presso Bovalino in cemento armato, a travate semi-paraboliche.

La più potente linea elettrica d'Italia.

Nella bella rivista l'*Energia Elettrica*, che ha recentemente iniziato la propria attività e che si fregia dei nomi degli Ingegneri Giacinto Motta e Carlo Bonomi, troviamo inte-

BLOCCHIERA

a mano 300 blocchi o 1500 mattoni al giorno, garantiti

brevetto mondiale

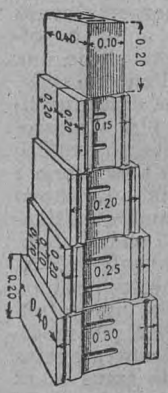
a motore 800 blocchi o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA B. LUINI N. 12 TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

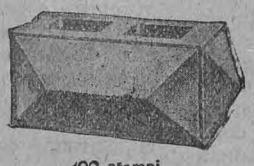
Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



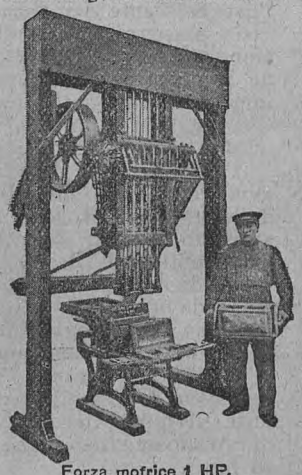
La stessa blocchiera a mano può essere azionata a motore anche dopo anni di lavoro

L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia su qualunque opera muraria



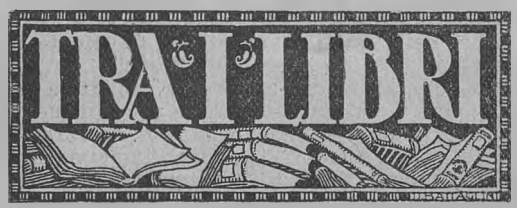
100 stampi per blocchi paramano



Forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

ressanti notizie intorno ad una linea elettrica ad altissimo potenziale (130.000 Volt) che funziona regolarmente ed è la più potente d'Italia. Essa si stende da Brugherio presso Milano (in derivazione dagli impianti sull'Adda della Società Edison) a Reggio Emilia ove si collega con la rete della Società Emiliana. La linea ha appunto funzione di collegamento tra impianti alpini ed appenninici. In complesso essa misura la lunghezza di 153 Km. ed è sostenuta da colossali pali di ferro a traliccio. Recentemente la linea è stata prolungata fino a Bologna con un tratto della lunghezza di 60 km. circa, il quale, destinato in un primo tempo a funzionare per il trasporto di 65.000 Volt, è stato subito equipaggiato per l'esercizio a 125.000.



ROMA - *disegni di G. Mentessi, testo di L. Beltrami* - Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1925. Volume del formato cm. 32×42, con 125 tavole di cm. 23×29 (riprodotte col sistema Offsett), 80 disegni intercalati al testo. Edizione di 1000 esemplari numerati, rilegatura d'arte: L. 500. (Prenotazione e chiarimenti all'Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo).

Fra le varie pubblicazioni che contrassegneranno la ricorrenza dell'Anno Santo, avrà un posto speciale per la sua importanza il volume dal titolo *Roma: Impressioni di Giuseppe Mentessi, Note di Luca Beltrami,* che l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo pubblicherà nella prossima primavera e delle illustrazioni del quale da pag. 135, a pag. 143 di questo stesso fascicolo demmo qualche saggio in formato ridotto.

Per quanto il nome del pittore Mentessi sia da tempo noto al mondo artistico e caro al pubblico per la genialità dei suoi disegni e delle sue composizioni, non è fuor di proposito prevedere che l'annunciato volume sarà una rivelazione della singolare maestria della matita dell'artista ferrarese, che per oltre 40 anni insegnò prospettiva all'Accademia di Belle Arti di Milano, educando migliaia di allievi al culto del bello, alla disciplina del vero: poichè le 125 grandi tavole e i numerosi disegni distribuiti nel testo, metteranno in evidenza e in pieno valore il proposito di G. Mentessi di cogliere per le vie e le piazze, nei musei e fra le rovine di Roma gli elementi atti ad attestare la



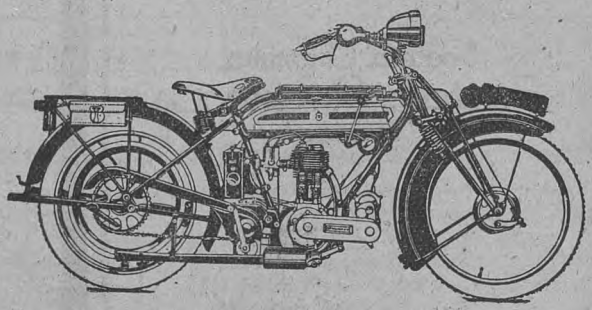
persistente vitalità, a traverso i secoli, del genio italico nel privilegiato lembo di terra, recinto dai Colli e lambito dal Tevere. All'interesse di questa serie di impressioni dal vero, nelle quali il valore intrinseco del soggetto è accentuato dal fascino di un punto di vista sagacemente scelto e dalla sorpresa di geniali contrasti di luci e di ombre, si accompagna il proposito patriottico di reagire contro tutte le bizzarrie tendenti al dispregio di ogni tradizione di quell'arte classica, che ha nutrito per secoli la evoluzione della architettura e della statuaria ed oggi vediamo categoricamente esclusa dalle due mostre di arte decorativa che stanno per aprirsi, nazionale a Monza, internazionale a Parigi.

Il patriottico intento di G. Mentessi di esaltare le memorie di Roma, mettendone in evidenza la continuità a traverso due millenni, trova una conferma nel testo; poichè Luca Beltrami, non limitandosi al compito di mettere in rilievo il valore intrinseco dei disegni, volle combattere la tesi, ancora in voga, secondo la quale l'arte classica romana non sarebbe che una semplice derivazione dell'arte greca. Molto opportunamente il Beltrami deplora che in recenti manuali d'arte, adottati nelle nostre scuole, si abbia a leggere che «i romani si dimostrarono spesso privi di senso artistico e rozzamente volgari, e a loro si può negare il titolo di inventori, perchè la costruzione dell'arco romano non esige molto abilità; che gli ordini architettonici greci ebbero a rimetterci sotto la mano dei romani, cosicchè gli avanzi di Roma mostrano l'incompetenza artistica, la mancanza di buon gusto e di immaginazione».

Poichè questo grossolano deprezzamento dell'arte romana, a favore dell'«ellenismo» si accompagna alla negazione del valore e della stessa esistenza di un'arte etrusca, dalla quale scaturì per diretta evoluzione l'arte romana, il Beltrami cita non meno opportunamente opere recenti d'arte ed enciclopedie straniere fra le più diffuse, nelle quali non si esita a proclamare come saggi di arte greca, opere di architettura, di scoltura e di arte applicata, che sono indubbiamente etrusche, delle quali la matita di G. Mentessi presenta alcuni saggi significativi.

A questo volume — opera collettiva di due artisti che furono sempre concordi nella difesa delle più belle tradizioni dell'arte e delle nostre memorie, pur fra l'imperversare delle odierne influenze oltramontane — non potrà mancare il successo che si meritano la nobiltà degli intendimenti e le cure dedicate in ogni parte della edizione.

UN VALORE UNICO



Dati caratteristici

Motore **TRIUMPH** 4.94 HP. a 1 cilindro, 84×89 (cilindrata 494 cc.), valvole laterali - Speciale cambio a ingranaggi **TRIUMPH** a 3 velocità - Frizione a disco piatto - Avviamento Kick - Tutte le trasmissioni a catena - Telaio di speciale disegno **TRIUMPH** - Forcella a molla di tipo perfezionato - Manubrio Sport - Freno a pedale e freno a mano a nastro sulla ruota anteriore comandato dal manubrio - Pneumatici Dunlop Cord 26×2 1/2

Non è oggi possibile trovare sul mercato mondiale una macchina che semplicemente eguagli il valore unico della nuova Moto **TRIUMPH** 4.94 HP. Tale affermazione è incontrastabile, per le qualità di efficienza e di regolarità perfette che assicurano ed accentuano la superiorità assoluta di questa **macchina eccezionale.**

TRIUMPH

Cataloghi gratis a richiesta - Agenti in tutta Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (Inghilterra)

TVRISMO

Una importante iniziativa turistico-bancaria, i "Travellers' Cheques".

Una delle maggiori preoccupazioni che accompagnano la persona d'affari, od il turista che compie un viaggio all'estero, è senza dubbio la custodia del proprio denaro, per cui è tra le precipue funzioni della Banca quella di offrire i mezzi adeguati alla sua migliore salvaguardia.

Sarebbe ozioso lo spendere molte parole per dimostrare come facilmente il viaggiatore possa rimanere vittima di furti, raggiri o smarrimenti, troppo ricca essendo la cronaca di questi incresciosi infortuni, anche a danno di persone attente e prudenti, perchè questo argomento possa occupare maggiore spazio di quanto occorra per enunciarlo; ma ciò che deve formare oggetto del nostro studio è la scelta di una difesa, che chiameremo scientifica, del danaro, senza della quale la legge scritta ed i provvedimenti materiali di polizia non hanno che una importanza pratica molto limitata.

L'istituzione dei « Travellers' Cheques » (assegni per viaggiatori), già da parecchio tempo in uso presso le principali Banche Americane ed Inglesi, costituisce precisamente la protezione più sicura del danaro del viaggiatore sia esso un turista od un uomo d'affari.

Il « Travellers' Cheque », titolo rappresentativo ed equivalente della moneta, pur compiendone l'identica funzione, ha un valore circoscritto al suo portatore, e mentre a questo giova per il pagamento di conti d'alber-



FAC-SIMILE DEL « TRAVELLERS' CHEQUE ».

Agfa

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI LISTINI, PREZZI, richiedendoli al
Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28

"KINETTE"
ULTIMA NOVITÀ DELLA CASA
ERNEMANN
apparecchio da presa per dilettanti
30 metri di pellicola a perforatura normale
Leggera semplice maneggevole come una comune macchina fotografica



ERNEMANN-WERKE A.G DRESDEN
ERNEMANN
APPARECCHI FOTOGRAFICI
DI FAMA MONDIALE
Apparecchi cinematografici d'ogni tipo - I più perfetti
Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:
EZIO & GUIDO KÜHN
Via Melloni, N. 16 - MILANO (21) - Telefono 20-040

go, dei biglietti ferroviari e di navigazione, negli acquisti in genere e per qualsiasi altra transazione, diventa invece inutilizzabile nelle mani di un terzo.

La Banca Commerciale Italiana, ha istituito questo importante servizio che ha avuto regolarmente inizio in tutti i Paesi col 1° gennaio 1925.

I « Travellers' Cheques », dei quali viene riprodotto il fac-simile, sono emessi ed incassati presso tutte le Filiali della Banca Commerciale Italiana in Italia e all'Estero e presso le più importanti Banche in Paesi stranieri; presso le Agenzie di turismo e di viaggi dell'« ENIT » in Europa ed altrove; presso la Compagnie des Wagons-Lits, e da altre Agenzie di Viaggi.

I « Travellers' Cheques » sono emessi in tagli fissi di lire Italiane, franchi Francesi, lire sterline e dollari (U. S. A.) (vedi sotto): sono riuniti in carnets di un minimo di 5 chèques ciascuno, del medesimo tipo e taglio; unità di misura non divisibile, con la quale sono posti in vendita.

Valuta Italiana	di Lit. 200,—	e Lit. 400,—
» Francese	» Frs. 200,—	» Frs. 400,—
» Inglese	» Lg. 5,—	» Lg. 10,—
» Americana	» $ 5, 10, 20, 50.	

Acquisto dei "Travellers' Cheques".

Il viaggiatore che desidera munirsi di tali nostri titoli, si presenterà ad una qualsiasi delle Filiali Italiane ed estere della Banca Commerciale, o ad una delle sue Filiazioni estere, o Banche estere associate o Corrispondenti, od Enti incaricati di questo servizio, e riempirà l'apposito modulo di richiesta, accompagnandolo con l'importo degli chèques che desidera acquistare, oltre la commissione del 3/4% dell'intero loro ammontare, come in appresso verrà meglio specificato.

Certo è consigliabile, quando ciò sia possibile, di acquistare i « T. C. » con la valuta stessa nella quale è stillato il titolo richiesto, e cioè portare dollari per avere T. C. in dollari o sterline per avere T. C. in sterline ecc., ma in ogni modo i T. C. si possono ottenere anche pagandone l'importo in moneta nazionale secondo il cambio del giorno per la divisa desiderata.

Commissione d'acquisto.

La commissione stabilita per l'acquisto dei « T. C. » della Banca Commerciale Italiana è determinata nei 3/4 % dell'importo totale degli chéques medesimi, pari a lire 0,75 per ogni 100 lire, mentre nessuna ritenuta è dovunque applicata al portatore all'atto in cui richiede il pagamento del titolo.

La predetta commissione destinata a rimborsare la Banca emittente delle spese di organizzazione di questo servizio in tutto il mondo rappresenta sempre un'economia in confronto alla perdita di cambio che il viag-

Indicatore di velocità per biciclette

Si applica su qualsiasi tipo di bicicletta in pochi istanti



Agenzia Italiana **O. S.**

Torino - (Stabilimento) Via Baretti N. 30 bis
Milano - (Deposito) Via Bonav. Cavalieri, 6

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI PER MOTORI DA CORSA E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Via Saluzzo, 15 – **TORINO (6)**

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) *1924*

giatore subisce spendendo all'estero la moneta del proprio paese.

Pagamento dei «Travellers' Cheques».

I «Travelleres' Cheques» possono essere incassati presso tutti i nostri Corrispondenti (elencati in una lista che viene consegnata all'atto dell'acquisto), e cambiati senza alcuna difficoltà nella valuta del Paese ove il viaggiatore si trova; così ad esempio: i viaggiatori che dall'Italia si recano in Francia, possono in Francia incassare gli chèques emessi in franchi francesi, od, al cambio più favorevole, anche quelli emessi in una delle tre altre divise; similmente, coloro che viaggiano in Germania, possono quivi incassare, ed in valuta germanica, chèques emessi in una qualsiasi delle quattro citate divise. Comunque, tutto l'importo degli chèques può venire cambiato nella valuta locale e senza spese di commissione.

La sola formalità necessaria per incassare il nostro «T. C.», è presentarsi con questo ad una delle Banche indicate nel libretto di indirizzi che viene consegnato unitamente agli chèques stessi, e scrivere il nome dell'acquirente nell'apposito spazio riservato per il controllo, in presenza del Cassiere della Banca che paga il titolo. Ma molto sovente non sarà neppur necessario di recarsi alla Banca, essendo possibile spendere lo chèque presso gli stessi Alberghi, Uffici, ecc., che ne conoscono la negoziabilità, firmando egualmente lo chèque nel posto del controllo, alla presenza dell'impiegato dell'Ufficio od Albergo che consente a riceverlo in pagamento.

Al ritorno del viaggiatore in Italia, rimanendo non utilizzati, in tutto o in parte, i «T. C.» acquistati alla partenza, essi gli sono rimborsati interamente e senza alcuna trattenuta, presso qualsiasi Filiale della *Banca Commerciale Italiana*.

Sicurezza.

Ma la caratteristica più interessante dei «T. C.» è data appunto dall'elemento di sicurezza che questo titolo presenta nel trasporto del denaro.

I portatori di tali chèques devono segnare il loro nome su ciascuno dei titoli *immediatamente dopo averli ricevuti:* ciò che è importante ricordare ai fini della protezione del titolo stesso, è da notare che questo è indispensabile per poter ottenere il rimborso in caso di furto o smarrimento.

Invece la controfirma a tergo, nel posto del controllo, non dev'essere apposta che al momento in cui gli chèques siano presentati al pagamento, appunto perchè dovendo le due firme esattamente corrispondersi (onde poter stabilire l'identità del portatore) il pericolo che gli chèques siano presentati all'incasso dal possessore non legittimo, viene così completamente eliminato.

In caso di smarrimento, o furto degli chè-

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE e FONDERIE
G. MARTINA & FIGLI
VIA BALBO, 9 TORINO VIA BUNIVA, 23
CASA FONDATA NEL 1860



MACCHINE
ED
IMPIANTI
PER
OLIO - SAPONE
STEARINA
COLLA - ACIDI
CIOCCOLATO
CARAMELLE
DOLCIUMI

POMPA DOPPIA
AD ALTA PRESSIONE

POMPE
PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

QUARZO FUSO
opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

Canne pirometriche, Muffole per tempera di metalli, coppellazioni ecc.

Storte per distillazione, Impianti di concentrazione di acidi ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. Gianantonio Cerutti
MILANO (17)
Via Boccaccio, 43 - Telefono 72-78

ques, si potrà parlare di vera perdita solo quando:

1°) Si sia omesso di firmarli nel frontispizio;

2°) Si sia avuto troppa fretta di firmarli a tergo, prima del momento nel quale devono essere effettivamente presentati per l'incasso.

Ma se sono stati perduti, o sottratti, gli chèques firmati sul frontispizio, come prescritto, il denaro è salvo. Basterà denunciare il furto, o la perdita, al più vicino posto indicato per il pagamento, fornendo l'indicazione dei numeri ed importi dei singoli assegni rubati, o perduti, con tutti i particolari e le circostanze del fatto, ed il Corrispondente provvederà ad esperire tutte le pratiche necessarie perchè il denaro venga rimborsato, bene inteso, contro adeguate garanzie.

Da quanto abbiamo succintamente esposto, ci sembra che l'uso dei « Travellers' Cheques » rappresenti quel minimo di prudenza che deve accompagnare il viaggiatore nella scelta del mezzo più idoneo per garantire il proprio danaro dai frequenti, ed alle volte, non previsti pericoli che lo insidiano; pericoli che, avvertiti subito dalle Nazioni che, per maggiore ricchezza e più sviluppato senso di mobilità nei loro cittadini (America ed Inghilterra) suggerirono loro l'istituzione di questo titolo, sono da noi pure eliminati mercè l'istituzione del « T. C. » nel nostro Paese.

Il primo documento turistico in lingua latina.

La Direzione Generale dell'Enit ci comunica questa interessante, importante e curiosa notizia:

L'Italia cammina decisamente verso l'abolizione del passaporto. Tutti i consessi internazionali hanno studiato i modi per sopprimere questa inutile formalità e dare al turismo ed al commercio più largo respiro.

L'Anno Santo ha fornito l'occasione per fare il primo grande passo verso l'abolizione, sostituendo il passaporto con un documento di identità personale del quale diamo una riproduzione.

Esso è senza dubbio il primo documento turistico in lingua latina che servirà per i pellegrini ed anche per i non pellegrini che vengono in Italia, e specialmente a Roma nel 1925. Questa tessera, il cui modello è unico e uniforme per tutti i pellegrini, viene mandata a tutti i Comitati Regionali dei singoli paesi, e viene riempita dalle autorità ecclesiastiche, cioè dall'ordinariato della Diocesi a cui il pellegrino appartiene. Ora, è stata redatta in lingua latina per un criterio molto opportuno da parte dell'autorità nostra, ma che stupirà molto quelli avvezzi a considerare la lingua latina come lingua

Cartoline illustrate „BRUNNER"
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

SALVATE I DENTI DALLA CARIE !!
Odontalbos
LANCEROTTO
DENTIFRICIO SCIENTIFICO A BASE DI SAPONE
IL PIU' EFFICACE
IL PIU' GRADEVOLE
SI VENDE OVUNQUE
Marchio di garanzia che dovete esigere.
Diffidate delle numerose imitazioni. Insistete sul nome autentico "Odontalbos" ed osservate che ogni tubo porti la caratteristica nostra maschera.

Palle da Bigliardo
"SELECT IVORINE"
BILLIARD SELECT BALLS IVORINE
Le uniche biglie perfette
Garanzia un anno
Chiedere listino da
ENRICO KNAPPWORST
Milano (26) - Via Canova, 19

Cognac Buton
IL PREFERITO

morta, come la principale delle lingue morte. Ma ciò non è del tutto esatto: c'è una istituzione universale ed internazionale, come nessun'altra fu mai, per la quale la lingua latina non ha mai cessato di essere in uso, ed è la Chiesa Cattolica; in quella lingua compaiono gli atti ufficiali della Santa Sede, gli *Acta Apostolicae Sedis*, e gli Uffici della Romana Curia corrispondono con gli ordinariati delle Diocesi dei più lontani e più diversi paesi, costituendo così l'amministrazione di quell'immenso impero cosmopolita e che è la Chiesa Cattolica. Che anche il nostro Governo, cercando di age-

In hac pagina ponitur inscriptio primae paginae, sed in vernaculam linguam conversa. Exhibetur pro specimine versio in italicam linguam.

ANNO SANTO MCMXXV

PELLEGRINAGGIO A ROMA

organizzato dal Consiglio Nazionale .....
per l'.... Diocesi di .....
dal giorno ..... al giorno .....
del mese di .....

TESSERA rilasciata al .... Sig. .....
figli .... di ..... nat .... a .....
e domiciliat .... a .....
nella Diocesi di .....

Dato a .....
..... il .... del mese di ..... 192 ....

ANNO SANCTO MCMXXV

PEREGRINATIO ROMANA

a Consilio Nationali .....
pro Dioecesi .....
diebus ..... *mensis* .....
instaurata.

SCHEDULA *tributa D.* .....
filius ..... *nat* .....
et nunc commorantis .....
in Dioecesi .....
Datum .....
die ..... *mensis* ..... *192* ....

FAC-SIMILE DELLA TESSERA TURISTICA IN SOSTITUZIONE DEL PASSAPORTO PER I PELLEGRINI DELL'ANNO SANTO.

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815



volare quell'avvenimento di enorme importanza religiosa, ed anche turistica, che è l'Anno del Giubileo, si mettesse in certo qual modo in relazione con tutti questi Uffici, o governatorati dell'orbe cattolico, era naturale; e così si presentò ovvia l'idea di estendere nella sonora ed ampia lingua dei nostri padri, nella lingua di Cicerone e di Virgilio, la tessera, passaporto ufficiale dei moderni romei.

E la lingua latina mirabilmente si presta: tutto, nella tessera, è chiaramente espresso quanto in un passaporto si richiede, dall'*imago possessoris photographice ex-*

Hic ponitur peregrinantis imago photographice expressa, signatura ipsius et sigillo Curiae Episcopalis loci munita.

NOTAE PERSONAM INDIVIDUANTES

(quae vernacula lingua exponi possunt)

Aetas anni . . . .
Statura . . .
Corporis habitus .
Capilli . . . . .
Frons . . . . . .
Supercilia . . . .
Oculi . . . . .
Os . . . . . .
Barba . . . .
Mentum . . . . .
Vultus . . . . .
Carnis color . .
Signa peculiaria .

Peregrinantis subscriptio

FAC-SIMILE DELLA TESSERA TURISTICA IN SOSTITUZIONE DEL PASSAPORTO PER I PELLEGRINI DELL'ANNO SANTO.

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)

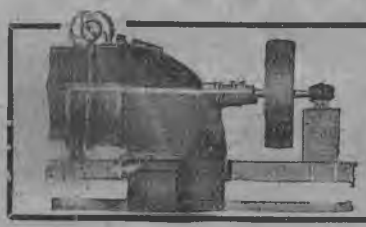
della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI-PORTOMAURIZIO
(IMPERIA)



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F.lli T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

pressa alle *subscriptiones* delle autorità diocesane e del titolare. Certo nessuna delle lingue, che il bisogno degli scambi internazionali del nostro tempo ha fatto sorgere con maggiore o minore fortuna, si sarebbe prestata così come quel glorioso nostro idioma, che fino a meno di un secolo fa era la lingua comune e ben nota a tutti i dotti, che in essa esprimevano correntemente qualunque idea, e che anche oggi potrebbe, con l'approfondirsi della cultura umanistica, tornare in onore. Ma senza farsi troppe illusioni in proposito, è bene ora rilevare l'apparizione della tessera passaporto dell'Anno Santo come primo documento turistico in lingua latina, antesignano di altri di questo genere, atto a reprimere suscettibilità linguistiche, altrettanto legittime quanto difficili da eliminare.

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

Soci Patroni del Villaggio Alpino (1).

16. DETTONI GUIDO, Milano; 17. PANDINI MARIA in memoria del fratello Mario (15 quote), Milano; 33. MORETTI comm. ETTORE, per onorare la memoria dell'amico Dott. L. Zambeletti; 34. BERNOCCHI cav. uff. ANTONIO, Legnano (2 quote); 36. BOGNETTI prof. GIOVANNI, Milano, in memoria di Natale Frova; 37. GRIONI cav. uff. UMBERTO, Milano (2 quote).

Soci Fondatori del Villaggio Alpino (2).

1869. POCAR Prof. ERVINO, Milano; 1870. in memoria di ARIENTI LEONARDO, Milano; 1871. SERVENTE CARLOS ALBERTO, La Plata; 1872. G. B. M. (3 quote), Milano; 1875. MANDELLI MARIO, Roma; 1876, in memoria di BOSIO Magg. Cav. ALDO, Tolmezzo; 1877. ZAMBRA CLEO, Caslino; 1878. in memoria di PEDRIONI ACHILLE, Bagnolo Mella; 1879. SCEVOLA SERENA, Milano; 1880. BACCIOTTI AMERICO, Botucatù; 1881. FERRERO ILARIONE, Las Rosas; 1882. SIGNORINI LEOPOLDO, Lantùè; 1883. TURI CRISTOFORO, Bologna; 1884. NIGRA Ing. Cav. Uff. CARLO (2 quote), Torino, 1885. GILA FERDINANDO, Torino; 1887. PASSERA RINALDO, Germignaga; 1888. in memoria di RAMELLA VOTTA GIUSEPPINA, Siena; 1889. in memoria di SALVETTI Dott. CIRILLO e BARBARINA PAGANINI SALVETTI, Mantova; 1890. LAZZERINI TOMMASO, Carrara; 1891. ONESTI GIUSEPPE, Genova; 1892. STORNI Rag. CORRADO, Milano; 1893. GERELLI GIULIA, Milano; 1894. SCELSI L., Milano; 1895. SOCIETÀ EDISON (5 quote), Milano; 1900. PRETTO LEONE, Milano; 1901. in memoria di PUGELLI CLAUDIO, Roma; 1902. CALZOLARI GIUSEPPE, Lugano; 1903. AVANCINI Prof. AVANCINIO, Milano; 1904. PIN ATTILIO (2 quote), Piazzola sul Brenta; 1906. RAJA Cav. LEOPOLDO, Milano; 1907. ROMERO SERGIO, Milano; 1908. DALAI Col. Comm. LUIGI, Milano; 1909. CIVITA ANGELO, Milano; 1910; BELLONI MARIO, Milano; 1911. PUGLIESE SALVATORE, Milano; 1912. DAVANZO LEONARDO, Milano; 1913. MARTINI CIRO, Cassano Ma-

(1) Una o più quote di L. 5.000, con diritto di patronato per la designazione, ogni anno, di un bimbo da beneficare.

(2) Una o più quote da L. 100, con diritto ad artistica targhetta-ricordo.

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!

Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - *Via Bellini, 6*



Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti

Benevento

gnago; 1914. RUSCONI Cav. GUIDO, Milano; 1915. BOTTURI Avv. EMILIO AUGUSTO, Milano; 1916. BOTTURI POLENGHI PAOLINA, Milano; 1917. ERMOLLI GIORGIO, Milano; 1918. PLANCKER GIUSEPPE, Genova; 1919. MASCHERONI CESARE, Milano; 1920. EISENSCHITZ CARLO, Milano; 1921. LORENZETTO ANTONIO, Genova.

Soci Fondatori della Sede (1).

2972. BERTINI MODESTO, Buenos Aires; 2973. BILLI FERDINANDO, Firenze; 2974. BOLLATI LORENZO, Buenos Aires; 2975. BRASCA AGOSTINO P., Cordoba; 2976. CARDINI MARIO, Milano; 2977. CICHERO ETTORE, Bernal; 2978. CIMPANELLI ENRICO, Buenos Aires; 2979. COMPAGNIA ITALO-ARGENTINA DE ELECTRICIDAS, Buenos Aires; 2980. FOGAR MARIO, Gorizia; 2981. GALLI ANGELO, Buenos Aires; 2982. GREGORIO GIUSEPPE, Castelcivita; 2983. ISTITUTO VITTORIO EMANUELE III PER IL CREDITO AGRARIO NELLE CALABRIE, Catanzaro; 2984. MONTELEONE SALVATORE, Bari; 2985. MURARI Rag. GIORGIO, Milano; 2986. PATANÈ CARLO, Catania; 2987. PEDRIONI Dott. STEFANO, Bagnolo Mella; 2988. PERINO CATERINA, Buenos Aires; 2989. SARACENI Dott. RODOLFO, Buenos Aires; 2990. S[illegible]RETO GIUSEPPE, Venezia; SERRA MELCHIORRE, Buenos Aires; 2992. VERONA FAUSTO DONATELLO, S. Francisco di Cordoba; 2993. BALLADELLI UBALDO, Merka; 2994. BANCA COMMERCIALE AGRICOLA PIACENTINA, Piacenza; 2995. BODNAR ALESSANDRO, Heliopolis; 2996 CONSORZIO DI BONIFICA IN DESTRA DI PARMIGIANO-MOGLIA, Reggio Emilia; 2997. DI DOMENICO GIULIO, Roma; 2998. DI LAURO GIOVANNI GIORGIO, Buenos Aires; 2999. ELIAS GIACOMO, Milano; 3000. FABBRI SALVATORE, Ravenna; 3001. FERNANDEZ MANUEL, Buenos Aires; 3002. HOFER CUNO, Szabolz; 3003. KAUFFMANN HORNE, Londra; 3004. LABADINI LUIGI, Milano; 3005. MAMURI ANDREA, Napoli; 3006. MAURO GIOVANNI, Catanzaro; 3007. MAZZANTI ADOLFO, Ferrara; 3008. MEOMARTINI Ten. Gen. Comm. PASQUALE, Roma; 3009. MATARAZZO EDOARDO, S. Paulo; 3010. NIGRA Cav. Uff. Ing. CARLO, Torino; 3011. NOCETI Dott. ABEL R., S. Pedro; 3012. PANE FORTUNATO, Bremerhaven; 3013. PASSERA RINALDO, Germignaga; 3014. RACCHI DOMENICO, Porta Bengascin; 3015. S. A. R. AIMONE ROBERTO DI SAVOIA AOSTA DUCA DI SPOLETO, Capodimonte; 3016. SIGNORINI SOAVE LEOPOLDO A., Lontuè; 3017. SOCIETÀ ITALIANA DI MUTUO SOCCORSO CUOCHI E CAMERIERI, Buenos Aires; 3018. TOGNARELLI EDMONDO, Barga; 3019. TROCINO MICHELE, Cutro; 3020. VIGANOTTI CARLO ALBERTO, Bari; 3021. MASTRODOMENICO PIETRINO E., Castelnuovo di Cosenza; 3022. AMOROSO GIUSEPPE, Palermo.

(1) L. 100, oltre l'associazione Vitalizia, con diritto a veder il proprio nome ricordato nella Sede del T.C.I.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi dal 1° settembre al 31 ottobre 1924.

(V. = Soci Vitalizi Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

ALESSANDRIA: V. 23; A. 54.
ANCONA: V. 39; A. 48.
AQUILA: V. 5; A. 36.
AREZZO: V. 6; A. 20.
ASCOLI PICENO: V. 6; A. 36.
AVELLINO: V. 2; A. 16.
BARI: V. 19; A. 52.
BELLUNO: V. 5; Q. 1; A. 34.
BENEVENTO: Q. 1; A. 5.
BERGAMO: V. 31; A. 44.

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA



60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

Super Caramella ERBE ALPINE Super Caramella
CARAMELLE
DIGESTIVE
Confetteria L. BRAMARDI - CUNEO
Sconto del 10 % ai Soci del Touring Club Italiano

BOLOGNA: V. 64; A. 88.
BRESCIA: V. 38; Q. 1; A. 33.
CAGLIARI: V. 3; Q. 1; A. 12.
CALTANISETTA: V. 1; A. 25.
CAMPOBASSO: V. 3; A. 5.
CASERTA: V. 3; A. 63.
CATANIA: V. 14; A. 31.
CATANZARO: V. 41; A. 31.
CHIETI: V. 4; A. 13.
COMO: V. 66; Q. 2; A. 120.
COSENZA: V. 24; A. 23.
CREMONA: V. 18; A. 36.
CUNEO: V. 26; A. 34.
FERRARA: V. 24; Q. 2; A. 35.
FIRENZE: V. 66; Q. 2; A. 187.
FIUME: V. 3; A. 18.
FOGGIA: V. 8; A. 15.
FORLI': V. 17; A. 16.
GENOVA: V. 135; Q. 7; A. 165.
GIRGENTI: V. 3; A. 45.
GROSSETO: V. 5; A. 4.
IMPERIA: V. 16; Q. 1; A. 43.
ISTRIA: V. 4; A. 10.
LECCE: V. 11; A. 70.
LIVORNO: V. 10; A. 49.
LUCCA: V. 5; Q. 1; A. 37.
MACERATA: V. 9; Q. 1; A. 17.
MANTOVA: V. 14; A. 18.
MASSA E CARRARA: V. 12; Q. 2; A. 80.
MESSINA: V. 11; Q. 4; A. 65.
MILANO: V. 318; Q. 7; A. 511.
MODENA: V. 17; Q. 1; A. 25.
NAPOLI: V. 50; A. 151.
NOVARA: V. 81; A. 78.
PADOVA: V. 29; A. 30.
PALERMO: V. 9; A. 58.
PARMA: V. 11; A. 16.
PAVIA: V. 16; A. 42.
PERUGIA: V. 26; A. 40.
PESARO E URBINO: V. 14; Q. 1; A. 44.
PIACENZA: V. 10; A. 14.
PISA: V. 12; A. 13.
POTENZA: V. 3; A. 44.
RAVENNA: V. 52; A. 54.
R. CALABRIA: V. 14; Q. 1; A. 28.
R. EMILIA: V. 27; Q. 1; A. 45.
ROMA: V. 144; Q. 1; A. 402.
ROVIGO: V. 7; A. 14.
SALERNO: V. 10; A. 31.
SASSARI: V. 2; A. 4.
SIENA: V. 6; A. 15.
SIRACUSA: V. 3; A. 21.
SPEZIA: V. 5; A. 54.
SONDRIO: V. 11; A. 7.
TARANTO: V. 3; A. 6.
TERAMO: V. 3; A. 13.
TORINO: V. 120; Q. 2; A. 211.
TRAPANI: A. 14.
TREVISO: V. 27; A. 37.
TRENTO: V. 38; Q. 4; A. 144.
TRIESTE: V. 47; Q. 1; A. 98.
UDINE o FRIULI: V. 32; Q. 1; A. 97.
VENEZIA: V. 33; Q. 2; A. 73.
VERONA: V. 22; Q. 1; A. 44.
VICENZA: V. 26; Q. 1; A. 25.
ZARA: V. 5.
REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 1.

Colonie.

CIRENAICA: V. 7; A. 3.
TRIPOLITANIA: V. 11; A. 26.
EGEO: V. 1.
SOMALIA: V. 1.
ERITREA: V. 3; A. 2.

Estero.

ALBANIA: A. 1.
AUSTRIA: A. 2.
BELGIO: V. 1; A. 1.
CECOSLOVACCHIA: Q. 1; A. 3.
FRANCIA: V. 5; A. 27.
GERMANIA: V. 1; Q. 1; A. 20.
GRECIA: A. 1.
INGHILTERRA: V. 1; Q. 14; A. 38.
IRLANDA: Q. 1; A. 2.
JUGOSLAVIA: V. 5.
ISOLA DI MALTA: Q. 1.
MONACO PRINCIPATO: V. 1; A. 1.
NORVEGIA: A. 1.
PAESI BASSI (Olanda): A. 1.
POLONIA: A. 2.
SPAGNA: A. 2.
SVIZZERA (Canton Ticino): Q. 1; A. 4.
SVIZZERA (altri Cantoni): V. 1; A. 3.
UNGHERIA: V. 1; A. 3.

ALGERIA: V. 1.
EGITTO: V. 5; A. 8.
MAROCCO: A. 2.
POSS. INGLESI: V. 2; A. 1.

STATI UNITI: V. 4; A. 4.

CUBA: V. 1.
HONDURAS: V. 1.
PANAMÀ: V. 11.
S. DOMINGO: V 2.

ARGENTINA: V. 11; Q. 1; A. 4.
BOLIVIA: V. 7.
BRASILE: V. 16; A. 1.
CILE: V. 14.
EQUATORE: V. 2.
URUGUAY: V. 1.

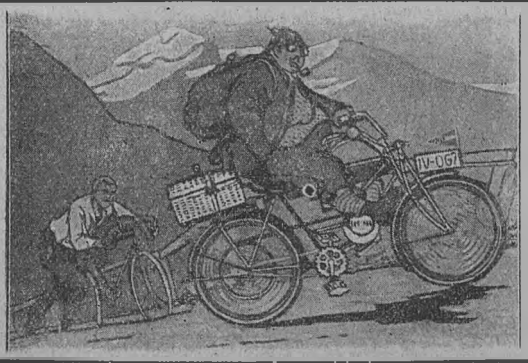
TURCHIA: V. 1.
INDIA: A. 5.

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)

della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



MOTORI D. K. W.
per biciclette

PRATICI - ECONOMICI - SICURI
I MIGLIORI - I PIÙ CONOSCIUTI

5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo

Biciclette a motore complete

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

PNEUMATICI MICHELIN CABLE
PER AUTO-MOTO-CICLO

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

DICIANNOVESIMO ELENCO (*al 30 novembre 1924*).

ABANO (Padova): *Albergo Centrale Rubustello*, Piazza Caduti. Cat. C. Camere 14, letti 20; sconto 5 %.

ACIREALE (Catania): *Grand Hôtel des Bains*, Corso Vittorio Emanuele. Cat. B. Camere 24, letti 40; sconto 10 %.

ALASSIO (Genova): *Pensione Adelasia*, Via Roma, 26 Cat. C. Camere 15, letti 35; sconto 5 %.

ARMA DI TAGGIA (Imperia): *Albergo Miramare*, Cat. B. Camere 22, letti 39; sconto 5 %. — *Albergo Torino*, Via Vittorio Emanuele, 4, Cat. C. Camere 30, letti 34; sconto 5 %.

ASTI (Alessandria): *Albergo Vittorio Alfieri*, Cat. C. Camere 30, letti 40; sconto 10 %.

CAVELONTE (Trento): *Albergo Alpino*, Cat. C. Camere 13, letti 20; sconto 10 %.

CERVIGNANO (Friuli): *Albergo Italia*, Via Cavour, 1-2, Cat. C. Camere 14, letti 20; sconto 10 %.

CHIUSA (Trento): *Albergo alla Posta*, Piazza Trnne, 41, Cat. C. Camere 25, letti 36; sconto 10 %.

CORTINA D'AMPEZZO (Belluno): *Albergo Pensione Franceschi*, Via delle Dolomiti, 49, Cat. B. Camere 14, letti 21; sconto 10 %.

EQUI (Massa Carrara): *Albergo Radium*, Cat. C. Camere 22, letti 36; sconto 10 %.

FALZAREGO PASSO (Belluno): *Albergo Passo Falzarego*, Cat. C. Camere 15, letti 25; sconto 10 %.

FINALMARINA (Genova): *Albergo Angelotto*, Via G. Mazzini, 4. Cat. C. Camere 10, letti 20; sconto 10 %.

GERMIGNAGA (Como): *Albergo Bella Vista*, Via Vittorio Veneto, 13, Cat. C. Camere 5, letti 10; sconto 5 %.

LEVICO (Trento): *Albergo Rocchetti*, Via Dante, Cat. C. Camere 24, letti 40; sconto 5 %.

LOANO (Genova): *Albergo Vittoria*, Via Ramella, 9, Cat. B. Camere 35, letti 50; sconto 5 %.

MARGNO (Como): *Albergo Ida*, Via Provinciale, Cat. C. Camere 20, letti 50; sconto 5 %.

MELZO (Milano): *Albergo del Vapore*, Via Cavour, 4, Cat. C. Camere 5, letti 6; sconto 10 %.

MERANO (Trento): *Albergo Ferraris*, Via Goethe, 3, Cat. C. Camere 25, letti 32; sconto 10 %.

MESSINA: *Albergo Trinacria*, Via Camiciotti, 23, Cat. C. Camere 15, letti 28; sconto 10 %.

MODENA: *Albergo Italia*, Via Ponte dell'Abisso, 3, Cat. C Camere 35, letti 50; sconto 10 %.

ORMEA (Cuneo): *Grand Hôtel*, Cat. A. Camere 50, letti 75; sconto 5 %.

PALERMO: *Albergo Firenze*, Via Candelai, 66, Cat. C. Camere 50, letti 70; sconto 10 %.

PONTE ALL'ISARCO (Trento): *Albergo alla Posta*, Via della Stazione, 137, Cat. B. Camere 10, letti 18; sconto 5 %.

S. GIORGIO PIACENTINO (Piacenza): *Albergo Grande*, Via Centrale, Cat. C. Camere 5, letti 10; sconto 5 %.

S. LUCIA DI TOLMINO (Friuli): *Albergo Vuga*, Cat. C. Camere 10, letti 15 sconto 5 %.

SAN REMO (Imperia): *Hôtel Beau Sejour*, Corso Imperatrice, 15, Cat. B. Camere 45, letti 60; sconto 5 %. — *Hôtel Cosmopolitan*, Via Roma, 4, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %. — *Albergo Europa e della Pace*, Corso Imperatrice, 5, Cat. A. Camere 60, letti 80, sconto 10 %. — *Albergo Mafalda*, Via Privata Asquasciati, 9, Cat. B. Camere 25, letti 30; sconto 10 %. — *Albergo Nazionale-Ungaria*, Via Vittorio Emanuele, 1, Cat. B. Camere 43, letti 70; sconto 10 %.

S. VITO DEL TAGLIAMENTO (Friuli): *Albergo alla Torre*, Via Bellunello, 5, Cat. C. Camere 12, letti 16; sconto 10 %.

SARENTINO (Trento): *Albergo Schweizerhof*, Cat. C. Camere 50, letti 80; sconto 10 %.

SCANDIANO (Reggio Emilia): *Albergo Isolabella*, Via Cavallotti, 2, Cat. C. Camere 8, letti 10; sconto 10 %

STIA (Arezzo): *Albergo Falterona*, Piazza Tanucci, 47. Cat. C. Camere 5, letti 8; sconto 10 %.

TEORA (Avellino): *Albergo Coprio*, Piazza XX Settembre, 9, Cat. C. Camere 3, letti 6; sconto 10 %.

TOLMEZZO (Friuli): *Albergo al Cavallino*, Via Vittorio Emanuele, 28, Cat. C. Camere 17, letti 26; sconto 10 %.

URBANIA (Pesaro): *Albergo Bramante*, Via del Duomo, 1, Cat. C. Camere 6, letti 7; sconto 10 %.

VERONA: *Grand Hôtel de Londres*, Via Felice Cavallotti, 12. Cat. A. Camere 43, letti 60; sconto 5 %.

VILLABARTOLOMEA (Verona): *Albergo Centrale*, Cat C. Camere 8. letti 10; sconto 10 %.

VILLABASSA (Trento): *Albergo Aquila d'Oro*, Cat. C. Camere 30, letti 45; sconto 5 %. — *Hôtel Waiher Bad*, Frazione al Vivaio, Cat. C. Camere 13, letti 24; sconto 5 %

VARIAZIONI.

MILANO: *Albergo Manin*, Via Manin, 7; accorda lo sconto del 5 % anzichè del 10 %.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T.C.I.

Seguito

VENTICINQUESIMO ELENCO (*a tutto il 15 luglio 1924*).

TORTONA (Alessandria).

Profumeria. — Morando Maria (via Emilia, 46): 10 % (sugli acquisti).

TRENTO.

Ristorante al Nuoto. — Planker Luigi (vicolo al Nuoto, 2): 5 % (sulle consumazioni).

VAIANO (Firenze).

Armi e Munizioni. — Ciardi & Bechi: 5 % (sugli acquisti).

VENEZIA.

Fotografia-Ottica. — Toninato Antonio (S. Luca-Via Goldoni, 4535 A): 10 % (sugli acquisti e sviluppo e stampa gratuita ai compratori di films « Atrax »).

VILLAFRANCA PIEMONTE (Torino).

Farmacia S. Maddalena. — Provera Armando: 5 % (sulle medicine escluse le specialità).

VARIAZIONI.

La Ditta *Ricci Giuseppe Pietro*, Omegna, Piazza Umberto I, concede lo sconto del 3 % sui lubrificanti e del 1 % sulla benzina, anzichè del 10 % e 5 %.

La Soc. An. *R. Finzi & C. - Miccio & C.*, Napoli; cessa di concedere lo sconto convenuto.

La Ditta *Joffè Emilio*, Merano, Passeggiata Principale; non accorda lo sconto del 5 % sugli apparecchi Kodak, nè sul materiale Kodak che vengono venduti a prezzo di listino.

VENTISEIESIMO ELENCO (*a tutto 30 novembre 1924*)

Periodici e Riviste.

GENOVA. — « *Il Foglio dell'Emigrazione* » (Pontecalvi, 6); settimanale scientifico-tecnico: 20 % (sull'abbonamento annuo); netto L. 16.

ROMA. — « *Rivista Doganale* » (p. Montecitorio, 115): **25 %** (sull'abbonamento annuo); netto L. 30.

Ditte Commerciali.

ALBATE (Como).

Ristorante Volta. — Peduzzi Riccardo (via Canturina): 5 % (sulle consumazioni).

AOSTA (Torino).

Articoli da Toelette. — Marguerettaz Roberto (via Tiller, 3): 10 % (sugli acquisti).

Cappelleria. — Bruno Vittorio (via Tillier, 13): 5 % (sugli acquisti). — Viale Delfino (via E. Aubert, 4); 5 % (sugli acquisti di cappelli e articoli sport).

Cordami, Selleria. — Davite Angelo (via Tillier, 17): 10 % (sugli acquisti); 5 % (sulle riparazioni).

Drogheria. — Bossonetto Giacomo (via Tillier, 21): 5 % (sugli acquisti di droghe). — Quarello & Vietti (via Tillier, 5): 5 % (sugli acquisti).

Farmacia. — Bordone G.: 5 % (sulle specialità medicinali); 10 % (sugli altri prodotti). — Farmacia dell'Ospedale Mauriziano: 10 % (sugli acquisti di medicinali); 5 % (sulle specialità).

Fotografia. — Freppaz Adolfo: 5 % (sui lavori).

Lavori in ferro. — Frairoli F.lli (via Père Laurent): 2 % (sugli acquisti); 10 % (sulle riparazioni e saldature autogene).

Materiale turistico. — Rizzardi Carlo (Piazzale Stazione): 10 % (sugli acquisti di carburo); 5 % (sugli accessori); 2 % (sulle gomme).

Mobili, Filati, Tele. — Dosio Giovanni (via Umberto I, 3): 5 % (sugli acquisti).

Oreficeria, Orologeria. — Marguerettaz Giuliano (via Tillier, 6): 5 % (sugli acquisti).

BOLOGNA.

Chincaglierie, Giocattoli. — Cappelli Ettore (via delle Moline, 10): 5 % (sugli acquisti).

BRÀ (Cuneo).

Farmacia. — Cravero Francesco (via Vitt. Eman.): 10 % (sugli acquisti).

BISCOTTI S.A.I.W.A.

GENOVA

FORNITORI DELLA R. CASA

LA GRAN MARCA ITALIANA

speciale fabbricazione biscotti Wafer farciti e galettine

LLOYD SABAUDO

Grandi Espressi a combustione liquida

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

dall'ITALIA a NEW YORK in 9 giorni
dall'ITALIA al BRASILE in 11 giorni
dall'ITALIA al PLATA in giorni 13 ½

Linee regolari celeri e di lusso per le

AMERICHE

coi celeri transatlantici:

TOMASO DI SAVOIA
PRINCIPE DI UDINE
RE D'ITALIA
REGINA D'ITALIA

Servizi regolari di passeggieri e merci per

l'AUSTRALIA

con navi da carico a grande velocità e combustione a nafta

Direzione: GENOVA - Piazza della Meridiana

Agenzie in tutte le principali città

BRONCHIOFIL

BERTAZZONI

Prescritto dal Prof. CONCETTI, medico di Casa Reale, dal Prof. RONZONI primario specialista malattie di petto, dal Prof. RIVA ROCCI e da altre Celebrità Mediche

Guarisce *prontamente*

TOSSI-CATARRI
-BRONCHITI-
-PLEURITI-
MALATTIE POLMONARI



In tutte LE FARMACIE

£. 12.

STABIL. FARM. CAV. DOTT. L. BERTAZZONI
LEGNANO

HÉRION

MAGLIERIE IGIENICHE

CAGLIARI.

Formaggi. — Boy Antonio (vico Primo Lamarmora): 5 % (sugli acquisti).

CASALE MONFERRATO (Alessandria).

Farmacia. — Ospedale S. Spirito. — Buffo dott. Augusto (via G. Lanza, 32): 10 % (sugli acquisti); 5 % (sulle specialità nazionali ed estere).

CALOLZIO (Bergamo).

Calzaturificio. — Bonacina Cherubino (via Umberto): 10 % (sugli acquisti e riparazioni).

Manifatture e Stoffe. — Galli Giovanni (via Umberto, 12): 10 % (sugli acquisti).

CASTELLANETA (Lecce).

Farmacia. — Farmacia dell'Aurora: 10 % (sugli acquisti, escluse le specialità estere e nazionali).

CATANZARO.

Meccanico. — Angeletti Gino (via Pratica): 10 % (sulle riparazioni).

DESIO (Milano).

Maglieria Briantea. — L. Cesana & C.: 10 % (sugli acquisti).

EQUI (Massa Carrara).

Bagni e Cure. — Tonelli ing. Carlo: 10 % (sull'importo del prezzo dei bagni e cure).

FERRARA.

Coloniali, Liquori, Pasticceria. — Balboni Francesco (via S. Romano, 106): 10 % (sugli acquisti.)

Ristorante. — Driussi G. Amedeo (Buffet della Stazione): 10 % (sulle consumazioni).

FIRENZE.

Cappelleria. — Mariotti Ettore (via degli Speziali, 1): 10 % (sugli acquisti).

FIUME.

Biscotti, Canditi e Confetture — Kassowitz D. (piazza R. Elena, 7): 5 % sugli acquisti).

GALLUZZO (Firenze).

Liquori. — Ridi G.: 5 % (sugli acquisti di liquori Certosa, Alchermes, Elixir China).

Ristorante. — Calamandrei Ottavio & F.llo (via Provinciale Senese, 80): 5 % (sulle consumazioni).

GENOVA.

Biancheria, Cravatte, Maglieria. — Pissimbono E. & Figli (via Luccoli, 14; via Carlo Felice, 64-66): 10 % (sugli acquisti).

Chimica. — « Controllo Chimico Permanente Italiano » (via Fieno, 1): 25 % (sulle analisi, perizie, ricerche chimiche).

Fotografia, Ottica. — Angiolini & Lepri (via G. Boccardo, 6): 5 % (sugli articoli fotografici); 10 % (sugli articoli ottici).

Verniciatore. — Bollini Mario (via Fenice, 1-6): 5 % (sui lavori).

IMPERIA II (già Oneglia).

Olio d'oliva. — Dominici Isidoro: 5 % (sugli acquisti olio da tavola).

LUCCA.

Mobili in ferro e in legno. — Cipriani A. & C. (via Fillungo, 37): 5 % (sugli acquisti).

MACHERIO (Milano).

Cappelleria, Ombrelleria. — Consonni Paolo (via Milano): 10 % (sugli acquisti).

MAZZARA S. ANDREA (Messina).

Agrumi e Piante. — Rizzo Baglione Cristoforo: 10 % (sugli acquisti). (*continua*)

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	» 42.765	
	N. 178.606	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 31 dicembre 1924	» 53.884	
Totale Soci annuali		N. 232.490
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923. . .	N. 45.539	
idem al 31 dicembre 1924. . .	» 11.255	
		» 56.794
Totale Soci al 31 dicembre 1924		N. 289.284



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T.C.I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 11.— al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 275.— la cassa
„ „ 25 „ „ „ . . „ 137.50 „

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.



SOTTO UN IMPERMEABILE

AQUILA

HUTCHINSON

SIETE AL SICURO
dalla PIOGGIA e dall'UMIDITÀ

SOCIETÀ ITALIANA INDUSTRIA GOMMA HUTCHINSON
MILANO - Via Solari, 27

I A S

Gli italianissimi, i perfetti

Compassi I. A. S.

sono i preferiti dalle maggiori scuole italiane

I A S

marca italiana

presso tutti i rivenditori - Ottici - Cartolai

"LA FILOTECNICA"
Ing. A. SALMOIRAGHI S. A.
MILANO

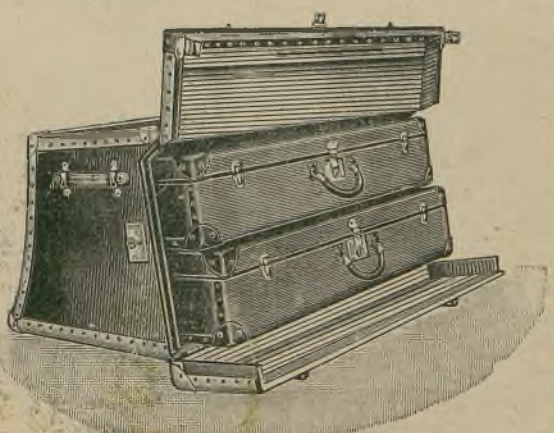
SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO

Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-650, 20-695
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

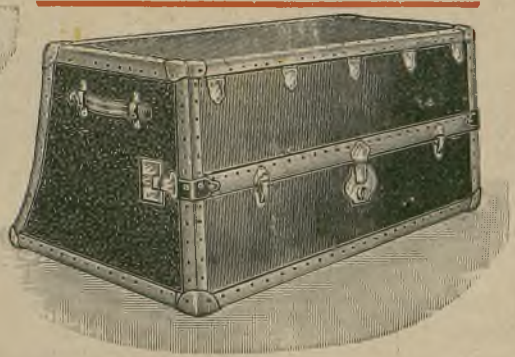
STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali



Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata



Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

ACCUMULATORI HENSEMBERGER
MONZA



Se guidate voi stessi la vostra vettura, non potrete fare a meno

del

SOLEX



Il piu semplice
a registrare
il piu facile
a smontare

Agenzie con déposito d :

ANCONA	FIRENZE	PARMA
BOLOGNA	FORLI	ROMA
BRESCIA	GENOVA	TORINO
CATANIA	LECCE	TORTONA
CREMONA	MILANO	TRIESTE
CUNEO	NAPOLI	TRIPOLI
FERRARA	PADOVA	

AGENZIA ITALIANA Carburatore " SOLEX "

DITTA BOESCH

33, Corso Galilea Ferraris - - TORINO

Tél. 45-620

It. 1003.

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano.

ANNO XXXI - N. 3 COPIE 165.000 MARZO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

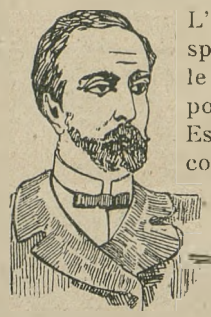
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



CURA PRIMAVERILE

La stagione di primavera è l'epoca più propizia per le cure ricostituenti degli organismi deboli ed è pure la stagione meglio indicata per la cura tendente allo scopo di rafforzare i bulbi del pelo e facilitare lo sviluppo e la conservazione dei capelli e della barba. La migliore preparazione a questo scopo è la

CHININA-MIGONE



PRIMA DELLA CURA

L'Acqua **CHININA-MIGONE,** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed intelligentemente composto di sostanze vegetali, non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta prematura. Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE** e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire

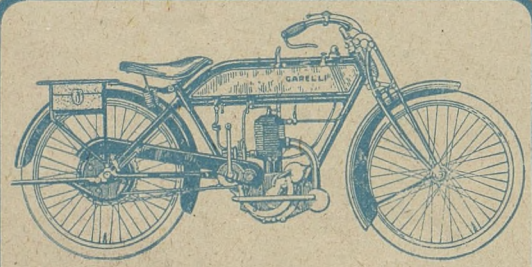


DOPO LA CURA

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una bellezza speciale

La ***CHININA-MIGONE*** *si vende da tutti i Farmacisti, Profumieri e Droghieri*

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

TIPI TURISMO E NORD SUD

Prezzo Lire 6975.—

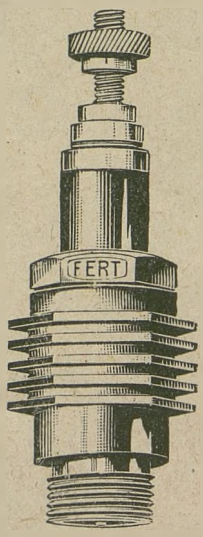
VENDITA A RATE

Rivolgersi agli Agenti e alla

Soc. An. MOTO GARELLI - MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

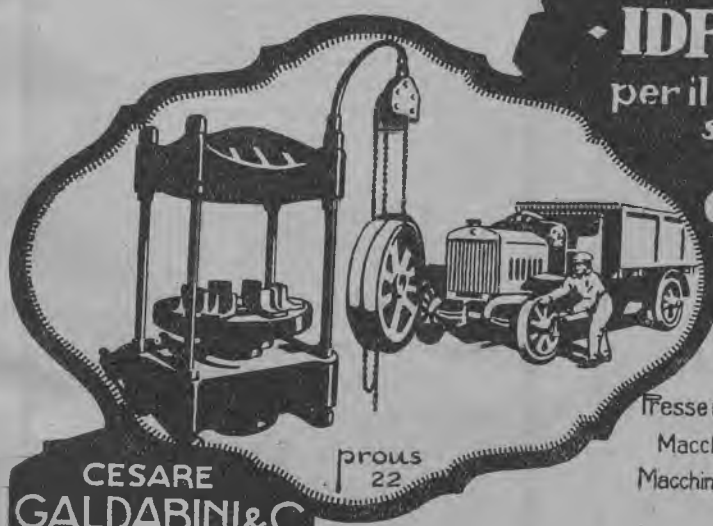
Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT **GENOVA** Plazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

BITTER CAMPARI
l'aperitivo
"CAMPARI"
CORDIAL CAMPARI
liquor



PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE

PRODVZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous 22

CESARE
GALDABINI&C
GALLARATE

ACCUMULATORI
DOTT. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

Gli

Accumulatori Dott. SCAINI

sono ormai
ADOTTATI IN SERIE
dalle Fabbriche d'auto italiane:

Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Barison, Bianchi, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Lancia, O. M., Spa, ecc.

e dalla francese **Citroen**

per avere Luce splendida
Avviamento pronto facile sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
Società Anon. - Capita e L. 2.000.000
Via Trotter N. 10 - **MILANO** - Telefono N. 21-336



Il pioniere degli ammortizzatori di colpi è

Hartford

e come tale si è aggiudicato ovunque e sempre tutti i récords del mondo di qualsiasi natura

in Italia l'anno 1924 ha riconfermato per l'*Hartford* il TRIONFO SPORTIVO dalla prima all'ultima corsa di prima Categoria

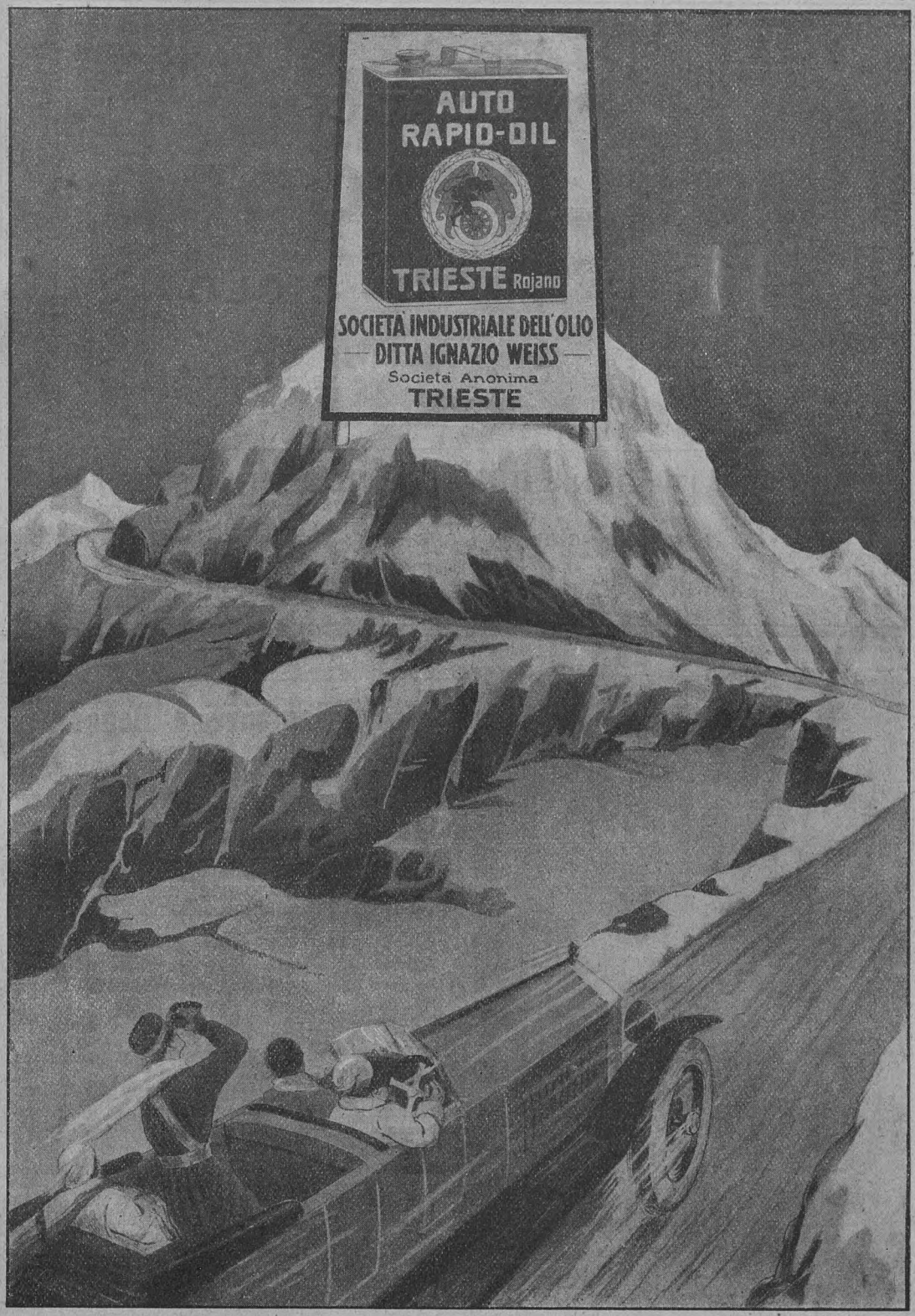
la RIAFFERMAZIONE COMMERCIALE per l'adozione da parte della maggioranza degli automobilisti

la SUPREMAZIA INDUSTRIALE per la scelta fattane dalle principali Case Costruttrici.

Se ne deduce che:

l'ammortizzatore di colpi HARTFORD è il più efficace perchè è il più razionale essendo il più semplice perciò è il meno caro

IN VENDITA OVUNQUE


AUTO
RAPID-OIL
TRIESTE Rojano
SOCIETÀ INDUSTRIALE DELL'OLIO
— DITTA IGNAZIO WEISS —
Società Anonima
TRIESTE

Montate

PNEUMATICI

DUNLOP CORD

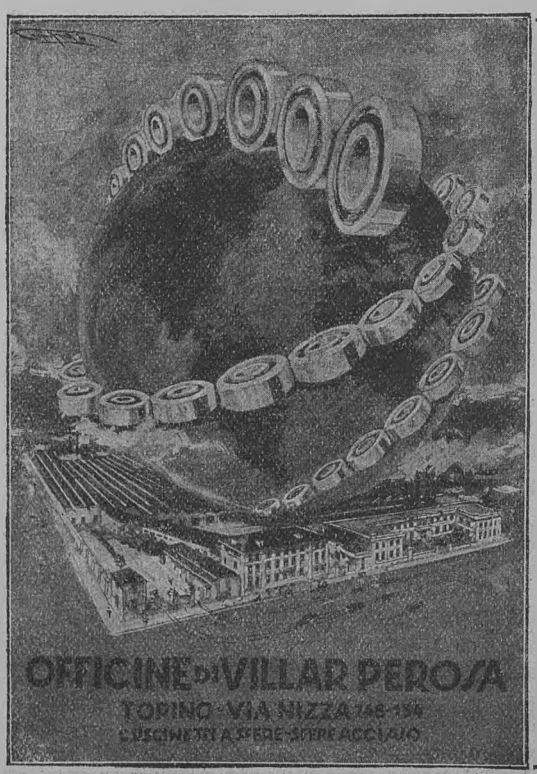
AUTO - MOTO - CICLO

e sarete soddisfatti !!

SOCIETÀ ITALIANA **DUNLOP** INDUSTRIA GOMMA

DIREZIONE GENERALE
MILANO (19) - Via G. Sirtori, 1 A

FILIALE
ROMA (21). . - Viale Castro Pretorio, 116



Rappresentanze e Depositi:

Torino . . . . Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza, 148-154
Cuneo. . . . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Emanuele II
Alessandria - ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33
Novara . . . . - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Corso Garibaldi, 1
Biella . . . . - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15
Ivrea . . . . . - ZERBINO & BRESSANO - C.so C. Nigra
Milano . . . . - Negozio di vendita: Via P. Umberto, 25 Ing. CELSO CAMI - Via A. Appiani, 15
Genova. . . . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20
Padova . . . - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11
Trieste . . . . - «SACAMA» GIOV. FERLUCA & C. - Via XXX Ottobre, 4
Bologna . . . - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15
Firenze. . . . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis
Roma . . . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311
Napoli. . . . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24
Catania . . . - FRATELLI ZUCCO - Via Etna, 175
Palermo. . . - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40
Cagliari . . . - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi «SATAS»


MAGNET
MARELL
N
MAGNET
MARELL



ARIEL
E
ENFIELD

sono le motociclette inglesi
più rinomate

I loro tipi **1925**
a valvole laterali
ed a valvole in testa

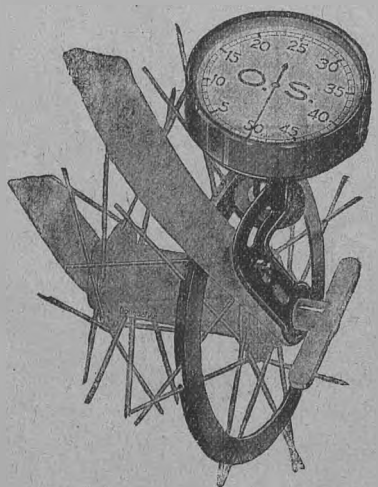
SONO PREFERITI

per costruzione moderna
e perfetta
per convenienza di prezzo

AGENTI GENERALI
MAX TÜRKHEIMER & C.
VIA LANZONE, 22 - **MILANO (7)** - VIA LANZONE, 22

Indicatore di velocità per biciclette

Si applica su qualsiasi tipo di bicicletta
in pochi istanti



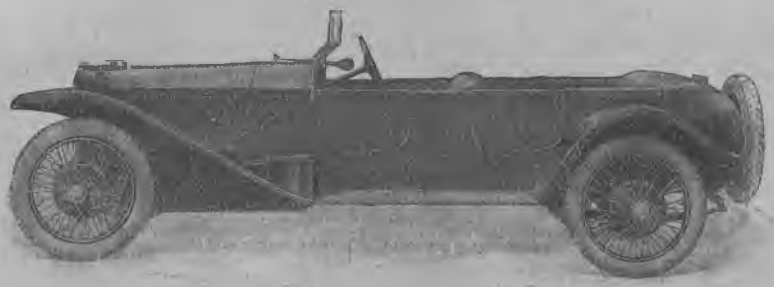
Agenzia Italiana **O. S.**

Torino - (Stabilimento) Via Baretti N. 30 bis
Milano - (Deposito) Via Bonav. Cavalieri, 6

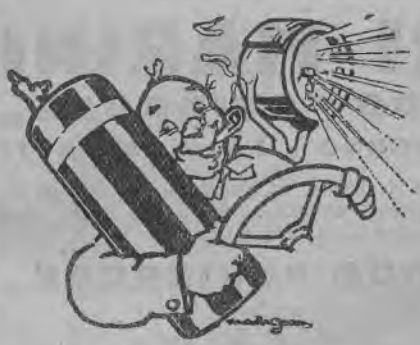


INVIO GRATUITO DI CATALOGHI
LISTINI, PREZZI, richiedendoli al
Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28

"LAMBDA"



FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101



Automobili - Autobus
Motocicli - Imbarcazioni

trovano la loro illuminazione veramente
PRATICA - SICURA - ECONOMICA
solo con le
BOTTIGLIE e gli APPARECCHI

MAGONDEAUX

ACETILENE DISCIOLTO

Assoluta sicurezza di luce - Perfetto controllo di spesa

Chiedere listini ed istruzioni alla

Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" - MILANO
Via Vivaio, 8 - Telef. 20-957

ed alle sue ***AGENZIE GENERALI:*** BOLOGNA - *Garage Errani*, Via degli Albari, 4 — BRESCIA - *Garage Cantoni*, Via Saffi, 3 — COMO - *B. Ghizzoni*, Via Vittorio Emanuele, 22 — GENOVA - *Soc. Commerciale Ligure*, Via Roma, 8 int. 7 — PADOVA - *Emporio dell'Auto*, Via Roma, 9 — VICENZA - *A. Fanton*, Via Piancoli, 6 — ROMA - *Anzino & C.*, Via Mercede, 52

PUBBLICITÀ GRIONI-MILANO



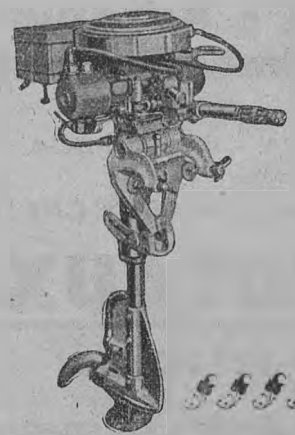
PORTOROSE presso Trieste

STAZIONE BALNEARE

Bagni d'acqua madre Salso-Bromo-Jodica

Apertura dello Stabilimento di Cura e del Palace Hotel il 1° Aprile - Apertura dell'Hotel Riviera il 1° Marzo

Per informazioni gratuite: *Soc. Alberghi - Portorose, oppure presso le Agenzie della Soc. di Nav. "Cosulich,, nelle principali città*



MOTORI MARINI

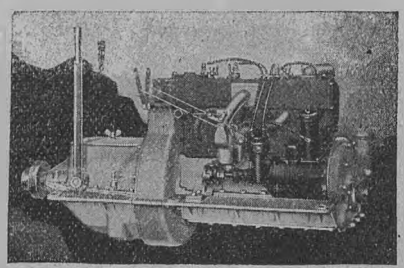
FUORI-BORDO "EVINRUDE,,

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi differenti - Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto - Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato - Robusti e leggeri

DENTRO-BORDO "EVINRUDE,,

2 HP e 5 HP - Per piccole imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

JEAVONS
PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE
Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE
Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio
Agenti per l'Italia:
Ditta Cesare De Marchi
Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO



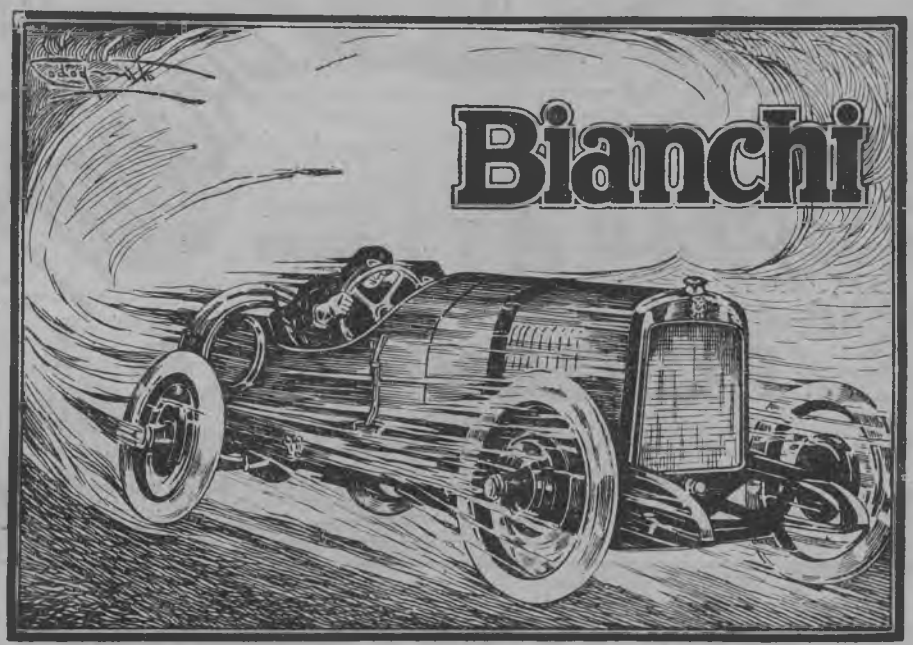
JEAVONS
BREVETTATA IN TUTTO IL MONDO

AUTOMOBILISTI!
RIPARAZIONI MAGNETI CANDELE APPLICAZIONI
DEPOSITO
EQUIPAGGIAMENTI
B S M
Per acquisto, applicazione e riparazione garantita di
Magneti, Candele, Dinamo-Luce, Carburatori, Equipaggiamenti Elettrici, Gasificatori a Nafta Orologi-Tachimetri
ricorrete alla Casa specializzata "B S M"
Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Post. 421
(Officine in Via Spontini 11)

PROMÉTHÉE
ESPLOSIVO
STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.
Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.
SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28



ROYAL MOTOR OIL
Il migliore lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443




LASTRE
CARTE
SATRAP
PELLICOLE
PRODOTTI
RONZONI CARLO
PIAZZA S. AMBROGIO 2 MILANO PIAZZA S. AMBROGIO 2
RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA

Contro il furto delle biciclette!



Lucchetto di sicurezza "VERDUN"

garantito per 10 anni

Semplice, Solidissimo, Assolutamente inviolabile!!!

Prezzo speciale per i Soci del Touring:
LIRE 15.- FRANCO NEL REGNO E COLONIE
(Si prega di indicare il numero di Tessera)
Inviare vaglia agli Agenti esclusivi:
MARIO DE LUCCA & C. - MILANO (2)
Via Borgonuovo, 16
Lucchetti «VERDUN» di ogni tipo e per ogni uso
Richiedere listini.



CICLI
MOTOCICLI

FRERA

DI FAMA MONDIALE

SOCIETÀ ANONIMA "FRERA"
OFFICINE IN TRADATE - PROV. DI COMO



RICHIEDERE I CATALOGHI ILLUSTRATI

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE Wa
per AUTOCARRI FIAT e SPA





Coi Pneumatici **BALLOON**
adottate l'AMMORTIZZATORE a olio ***"DERIHON"***
Il migliore perchè
NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUÒ SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE
Agenzia Esclusiva per l'Italia:
Corte & Cosso - Torino
Via Roero di Costanze, 2 (già Cavallerizza)

SALVOIL
Il miglior Olio per automobili
ATTILIO SALVADÈ & FIGLI
GENOVA - NAPOLI

PNEUMATICI MICHELIN CABLE
PER AUTO-MOTO-CICLO

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.
II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.
III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.
IV „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.
MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.
I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.
II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.
ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.



Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-84, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

alla fine del 1923 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N.	66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	»	223	» » »	150.745,—
» Slittamenti	»	25	» » »	15.360,—
» Ribaltamenti	»	30	» » »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	»	28	» » »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	»	9	» » »	22.060,—
» Lancio di sassi	»	13	» » »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	»	6	» » »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. coi quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20



FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce,
Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali,
da Nozze, ecc.
Articoli per sport

INGROSSO e DETTAGLIO

Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano (7)

Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 12-186



BRONCHIOFIL
BERTAZZONI

Prescritto dal
Prof. CONCETTI, medico di Casa Reale, dal Prof. RONZONI primario specialista malattie di petto, dal Prof. RIVA ROCCI e da altre Celebrità Mediche

Guarisce *prontamente*
TOSSI-CATARRI
-BRONCHITI-
-PLEURITI-
MALATTIE POLMONARI

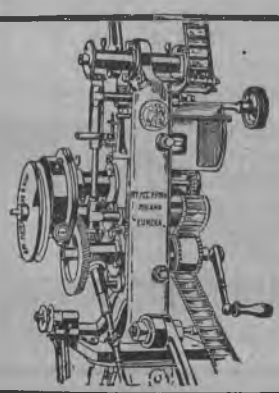


In tutte LE FARMACIE
L. 12

STABIL. FARM. CAV. DOTT. L. BERTAZZONI
LEGNANO



VERO ESTRATTO DI CARNE
ARRIGONI



Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - **ESPORTAZIONE**
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX

SOCIETÀ ANONIMA

PURICELLI

STRADE E CAVE

MILANO

VIA MONFORTE, 44



ROMA

VIA DELL'UMILTÀ 43

PALERMO

PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati.

Miniere, Cave, e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiattrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN **MILANO**

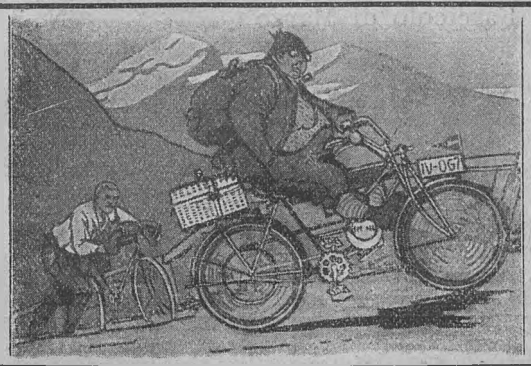
CAPITALE SOCIALE L. 400.000.000 — VERSATO L. 348.786.000 — RISERVE L. 200.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6

Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Foligno - Genova - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Remo - Sant'Agnello - Sassari - Savona - Schio - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza



MOTORI D. K. W.
per biciclette

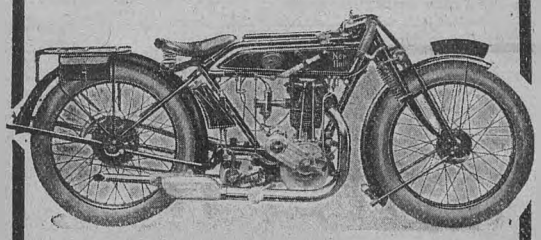
PRATICI - ECONOMICI - SICURI
I MIGLIORI - I PIÙ CONOSCIUTI

5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo

Biciclette a motore complete

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

Motocicli
NEW HUDSON
DI FAMA MONDIALE



Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Vendita anche a rate mensili
Velocipedi di gran lusso

VITTORIO GRILLI & C. - Milano (18)
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

Automobilisti!

Il parebrise, così come è ora, costituisce un serio pericolo. — Più pericolosi ancora sono i cristalli delle vetture chiuse, specie se le vetture sono a guida interna. — Ad ogni rottura di cristallo le scheggie si irradiano tutt'intorno, e guai alle persone che si troveranno vicine: non potranno salvarsi. — Questo pericolo sarà assolutamente inesistente se si adotterà il

"TRIPLEX"
il "Cristallo di Sicurezza"

che non va in pezzi e non fa scheggie anche se colpito violentemente con sasso, con bastone o con martello. — Tutti coloro che si trovano sulla vettura - passeggeri e chauffeur - sono al sicuro da ogni pericolo. Diamo ogni garanzia al riguardo

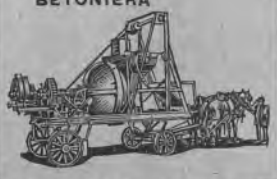
Automobilisti!

Sebbene il prezzo del "Triplex" sia mitissimo, noi vi diciamo: « Quando si tratta della vostra salute, non fate mai questione di prezzo. Il cristallo "Triplex" costa assai meno del chirurgo! Non ascoltate gli imprudenti e gli incuranti: non saranno certamente essi che al momento buono andranno all'ospedale per voi...!

ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli N 12 - MILANO (9)

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. — MILANO — Via Domodossola, 11 —

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Marzo — N. 3

Roma, *L. V. Bertarelli*, pag. 225. — Quattro automobili e numerosi premi in denaro per i Soci del T. C. I., pagina 233. — Città romane di Francia: Nîmes, *G. Calza*, pag. 234. — L'Italia rivelata, pag. 240. — Cavalli bradi (Agro romano e grossetano), *G. U. Boscaglia*, pag. 241. — Per lo sviluppo delle teleferiche in Italia, pag. 234. — Case rustiche nell'Alta Italia. I casoni veneziani, *E. A. Griffini*, pag. 255. — Le miniere di petrolio, *Ing. L. Faussone*, pag. 259. — La statistica dell'« ENIT » sul movimento dei forestieri in Italia nel 1923, *M. Avancini*, pag. 273. — Il parco interprovinciale di Piacenza, Cremona, Salsomaggiore (Parma), *F. Civardi*, pag. 279. — La villa e il giardino di S. Remigio a Pallanza, *F. Reggiori*, pag. 285. — Un castello medioevale poco noto nel senese, pag. 294. — Il nostro Rosa, *G Caprin*, pag. 295. — Vita del Touring, pag. 305. — Notizie ed Echi, pag. 309. — Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I., pag. 337. — Soci benemeriti del T. C. I., pag. 342. — Statistica dei Soci al 31 gennaio 1925, pag. 344.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 3
PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI
Marzo 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

ROMA

Nel precedente articolo il nostro Presidente ed autore della Guida del T.C.I. mise in evidenza l'eccezionale importanza che nel volume di Roma acquista il cosiddetto sguardo generale. In questo fascicolo egli illustra l'altra maggior parte del volume che si riferisce agli itinerari, alla descrizione cioè vera e propria della città e dei suoi immediati dintorni. I Soci, che attendono con impazienza l'ormai non lontano invio della Guida di Roma, *leggeranno le righe che seguono con interesse, benchè siano destinate ad esasperare il desiderio che essi nutrono di possedere il volume. Ne hanno ben ragione! Originale e ricca di curiosità, abbondantemente illustrata, questa Guida rivelerà ogni bellezza e ricchezza, ogni tradizione e particolare di vita della città eterna e potrà anche nella parte strettamente turistica esser « letta d'un fiato ».*

Accanto alla descrizione di un'opera così caratteristica non potevano stare illustrazioni troppo note o meno interessanti. Ma ci sovvenne anche qui se non l'Autore della Guida il fratello, dott. Achille, nella cui collezione ormai di fama mondiale trovammo un volume di acqueforti del Rossini, datato dal 1817. Si tratta di un illustratore emulo del Piranesi: anzi il suo maggior realismo permette di stabilire curiosi confronti con lo stato in cui oggi trovansi i monumenti antichi di Roma.

« ... e qui comincia la Guida propriamente detta... ». Così nel fascicolo di febbraio di « Vie d'Italia » ho terminato una schematica esposizione della serie di brevi studi introduttivi che preparano lo spirito del turista alla visita di Roma, rimandando a questo fascicolo del nostro periodico un cenno degli itinerari.

Il cenno deve essere forzatamente sommario; non può dare che la fisionomia della Guida, spiegarne le ragioni di forma e chiarire con quali elementi di base venne formata, onde la fiducia dei lettori in essa sia giustificata.

L'osservazione diretta da parte del compilatore di ciò che essa descrive è il fondamento della precisione, ed è anche un pregio raro nelle Guide, assai spesso raffazzonate per

tre quarti col copiare. È poi rarissimo nelle Guide voluminose, per le quali tanto più difficile, costosa, lenta anche per il tempo che esige, è la ricerca e l'esame diretto di tutto.

In massima si può dire che la nostra Guida per questo aspetto è nata sotto buona stella. Io personalmente ho cominciato « ad osservare in revisione » non da ora ma da ben dodici anni, cioè da quando fu principiato il lavoro. Ogni volta che andavo a Roma, qualche gruppo di note predisposte da esimi Collaboratori o da me stesso, fu mio fedele compagno nelle lunghe ore mattutine e in quelle del mezzodì che precedono o dimezzano gli orari degli uffici romani.

Poi alcuni dei Collaboratori risiedettero a lungo nella città, dedicati esclusivamente all'opera. Le specializzazioni furono spinte a tale segno da poter classificare come « originale » ogni nostra descrizione, s'intende assegnando a questa parola il significato modesto che può raggiungere in una Guida, dove, più o meno, tutto è riflesso di studi precedenti e indicazione di monumenti, di raccolte, di cose conosciute.

Vi è modo e modo di vedere le cose.

Ma vi è modo e modo di vedere le cose. Adolfo Venturi mi diceva: guardarsi dai freddi elenchi, non essere tedeschi! Ebbene, quando la Guida sarà uscita, si potrà giudicare se questo saggio consiglio fu tenuto presente. Si vedrà che generalmente, senza distaccarsi troppo dalla compostezza stilistica connaturata ad una Guida, vi è una aspirazione e una traduzione in atto, sia pur misurata alle parole che dànno il colore e l'anima alle cose. Il turista un po' novizio o talora fisicamente stanco, è un po' pigro allo sforzo intellettuale, col quale nel suo spirito si chiarisce l'intima ragione d'interesse di ciascuna cosa che vede. Aiutarlo a sgombrare nelle sue impressioni ciò che è comune per isolarne e far prevalere quanto è specifico, è rendergli un servizio d'amico. Questo la Guida tenta di farlo coll'intervento continuo del suo non gelido suggerimento.

Tale intonazione di sommesse ma calde parole, le brevi pennellate che caratterizzano fisionomie di strade o di monumenti, o fissano il punto centrale sul quale convergere l'attenzione in un'opera d'arte, in un aspetto pittoresco, in una bellezza architettonica, in un aneddoto storico, hanno una influenza decisiva, talvolta, nel chiarificare la sensibilità personale.

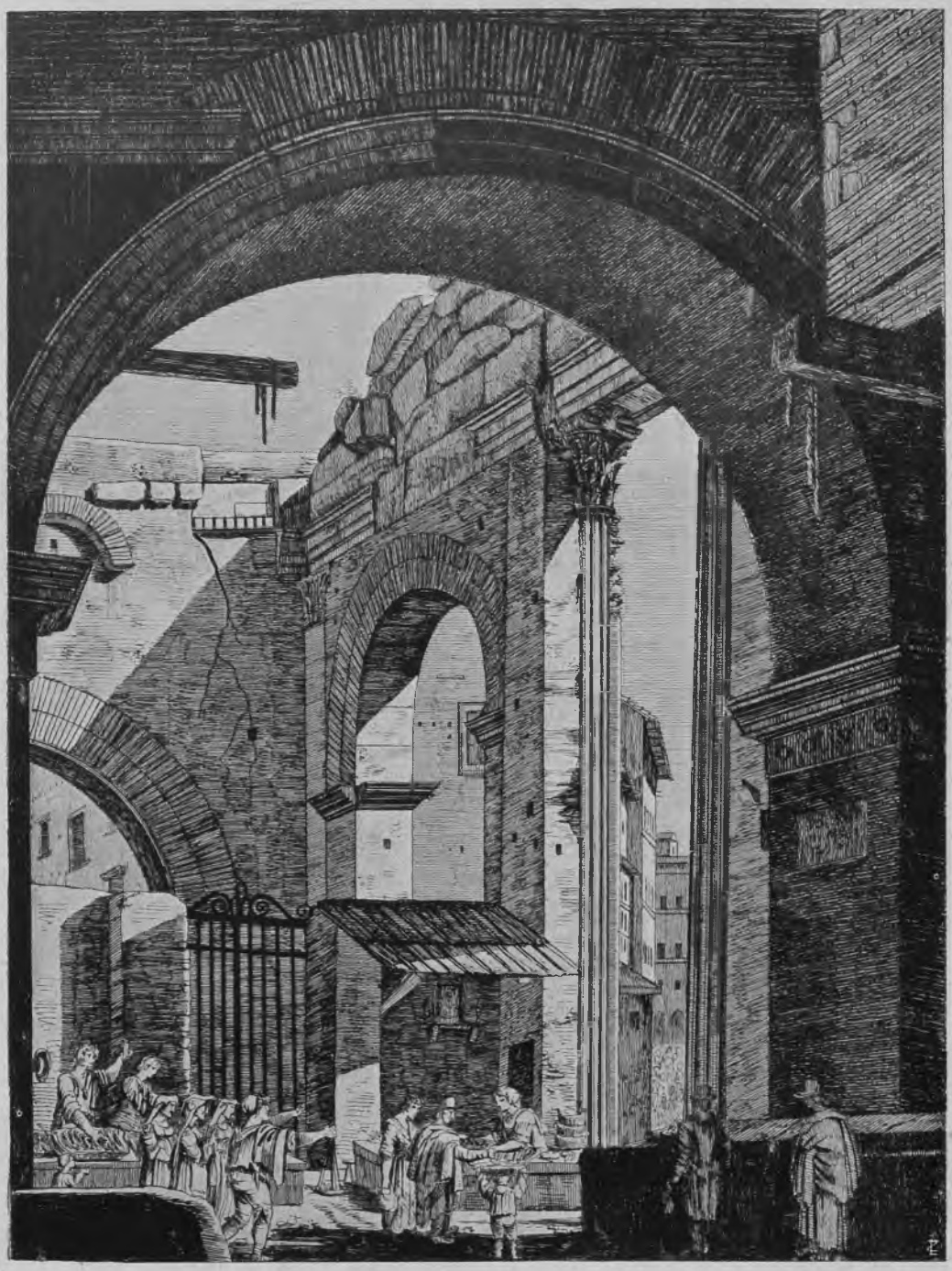
Un bronzetto che avete sul tavolo attira ad ogni momento la vostra attenzione e, se è veramente artistico, ne penetrate tutto il senso ed il valore: immaginatelo in una vetrina di negozio o in una esposizione in mezzo a cento altri: passerà, nella moltitudine, inosservato, non vi farà alcuna impressione.

Così nella visita di una grande città come Roma, guai a trascorrere, senza aguzzare lo sguardo della mente, tra le innumeri cose notevoli! Ne resta un ricordo globale di grandezza, uno stupore elementare, che è soltanto il sostrato sul quale ogni italiano *deve* edificare — è un dovere — un più solido edificio di conoscenze, dalle linee più determinate. Sarà questa sua conoscenza delle bellezze e delle grandezze di Roma passate e presenti che scolpirà nel suo cuore, illuminato dalla mente, l'amore per Roma, simbolo concreto, se può usarsi questa antinomia, di tutta la nostra patria.

Il quadro generale.

La Guida tenta il quadro generale di Roma. Delle grandi arterie cittadine d'oggi dice l'origine recente e le guarda coll'occhio del turista, del Socio del Touring per cui essa è fatta. Non gli sfugge il movimento di popolo, di veicoli, l'illuminazione sfarzosa, il colore e la clamanza dei negozi. Ma in pari tempo, dov'è il caso, risale ai precedenti di quelle stesse vie. Dice, ad esempio, e s'intende coi dovuti dettagli, che il Corso Vittorio Emanuele ha sostituito, press'a poco, l'antica via Papale ed è tortuoso perchè negli sventramenti dei vecchi quartieri rispettò i monumenti; dice che la Via Nazionale è più diritta perchè fu tracciata quasi tra vigne e giardini; dice del Corso Umberto com'è oggi, ma lo incastona nella Flaminia e così via.

Nel quadro generale rientrano quartieri nuovi, scialbi come i Prati o ricchi come i Ludovisi, o amorfi, per non dir peggio, come la città giardino di Monte Sacro, e i grandi palazzi recenti dello Stato, di Banche, di Enti e le ville di privati. Ma la Guida ricerca anche le raccolte fisionomie di strade tranquille e pur piene di ricordi co-



AVANZI DE' PORTICI D'OTTAVIA, IN OGGI PESCHERIA.
(Da un volume di acqueforti di A. Rossini, Roma 1817. - Collezione dott. A. Bertarelli).

me nel quartiere Sistino, o gli itinerari che passano in rivista una Roma che il turista di solito trascura, come quello nei quartieri di Parione e Ponte o tra Corso Vittorio Emanuele e il Tevere.

Due antichi parchi meravigliosi, come il

Pincio e Villa Umberto, vennero congiunti, prolungati in Valle Giulia, messi in rilievo da opere che la Guida fa notare con orgoglio; altri come la Passeggiata Archeologica furono creati dal nulla; intorno a monumenti si animarono di grandi piante e di verde, con abilità somma di giardinaggio, le linee architettoniche o le rovine, come alle Terme di Diocleziano, in piazza Venezia, in piazza Vittorio Emanuele, in piazza Cavour; un senso, forse quasi inconscio, d'arte, generato dalla scienza dell'archeologia, indusse a trasformare qualche parte del Foro Romano e del Palatino in giardini fatati, unici al mondo. Tutta questa ornamentazione, che è opera attuale o quasi, e che incornicia stupendamente il vecchio e l'antico, la Guida cerca di presentarla rapidamente e brevemente ma con sufficiente chiarezza, perchè il turista comprenda bene e precisi il progresso della Roma di adesso.

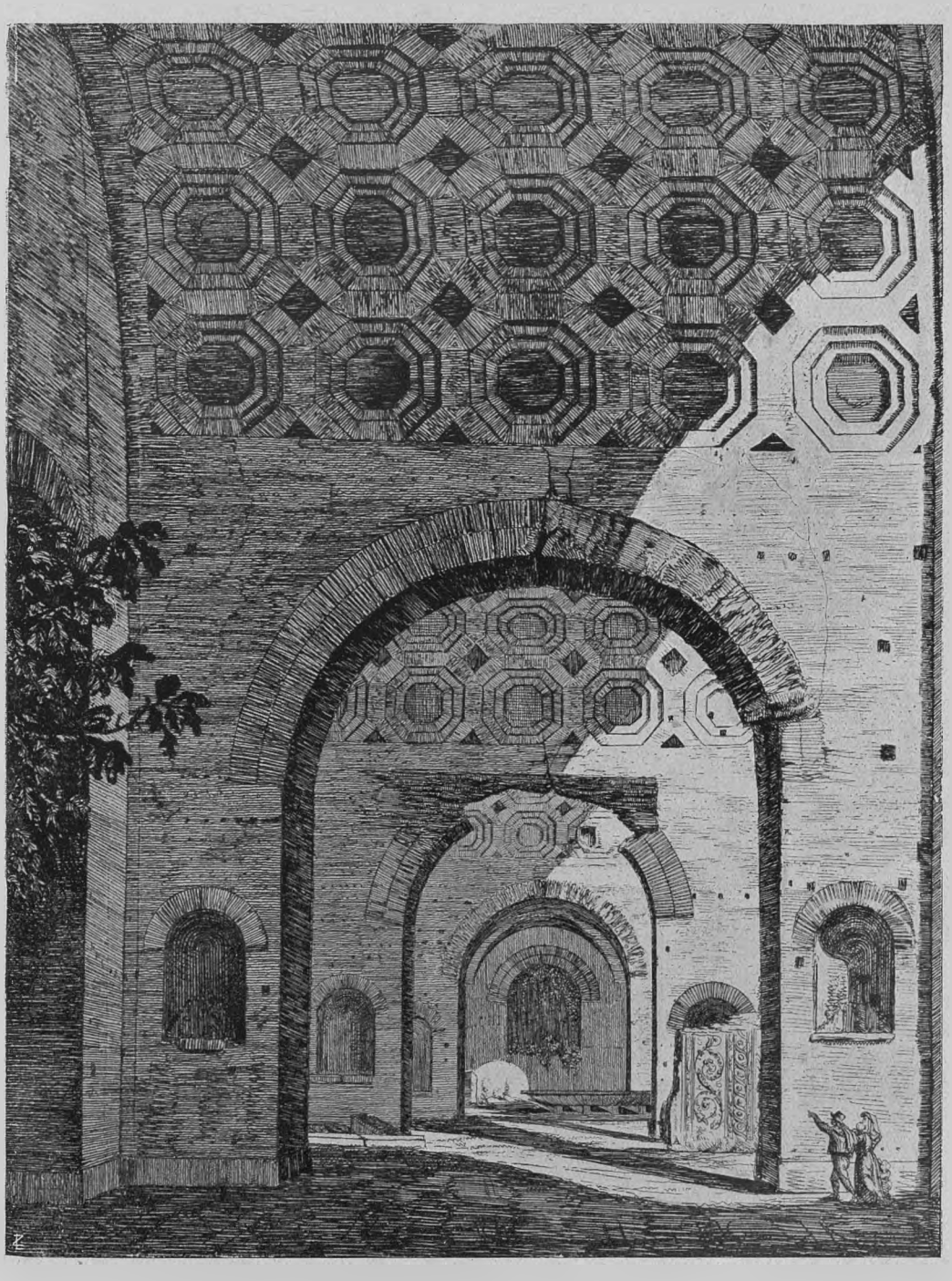
Ma tutto questo rimarrebbe una descrizione superficiale e puramente « un'occhiata » se la Guida non scendesse alle analisi. Lo sforzo fatto, lo scopo tenuto constantemente davanti all'occhio, fu che ogni analisi, pur essendo collegata col resto, pur essendo limitata nella mole, potesse stare a sè. Ognuno che si arresta davanti ad una chiesa e vi entra, che visita un museo, che osserva un palazzo o un monumento deve, proporzionatamente all'importanza dell'oggetto, trovare quanto sia necessario e utile per farsene un'idea adeguata.

Impresa non facile perchè, così all'incirca, le chiese descritte sono forse 150 delle 350 esistenti, i musei e le raccolte oltre 50, i monumenti antichi circa 170, i medioevali una quarantina, i moderni una cinquantina, i palazzi di cui si parla un'ottantina e così via. Impresa non facile anche perchè, avendo voluto andare alle fonti per ogni cosa, le ricerche, le inchieste, i sopraluoghi, le discussioni fra opposti pareri, furono infiniti. Più di una volta si dovette concludere « in qualche modo » tanto per concludere fra incertezze; ma questo non toglie che il complesso sia estremamente scrupoloso. In massa tanto grande di notizie si troveranno pure delle mende, le quali verranno eliminate con vigile ricerca in successive edizioni.

Anche gli aggiornamenti furono opera difficile e, com'è naturale, rimasta forzatamente imperfetta. Si spendono annualmente a Roma, specialmente dallo Stato, dal Comune e da Enti, centinaia di milioni in riforme edilizie e stradali, in nuove costruzioni di piano regolatore o di palazzi, chiese, case religiose, edifizi vari; in riordini e trasporti di musei e raccolte. Non tutto questo si può in tempo raccogliere in una Guida.

Ad esempio: il museo Petriano, fu potuto introdurre proprio per fortuna di pochi giorni e in forma abbastanza precisa soltanto per le sale del piano terreno, poichè quelle del superiore non sono ancora finite di ordinare. E così gli ultimi — ultimi per ora — adattamenti nel Palazzo dei Conservatori; quelli in Palazzo Venezia, certi dispositivi adottati nelle Catacombe di Commodilla, gli ultimissimi scavi di S. Crisogono e di S. Sebastiano, ecc. La pianta dei trams di città era finita e fortunatamente non ancora stampata, quando verso dicembre le linee subirono uno sconvolgimento notevole e furono aumentate di numero, cosicchè si dovette in parte rifare. Ma, dicesi, lo sconvolgimento non è del tutto ultimato. Chi si varrà della Guida deve tener conto di queste riserve.

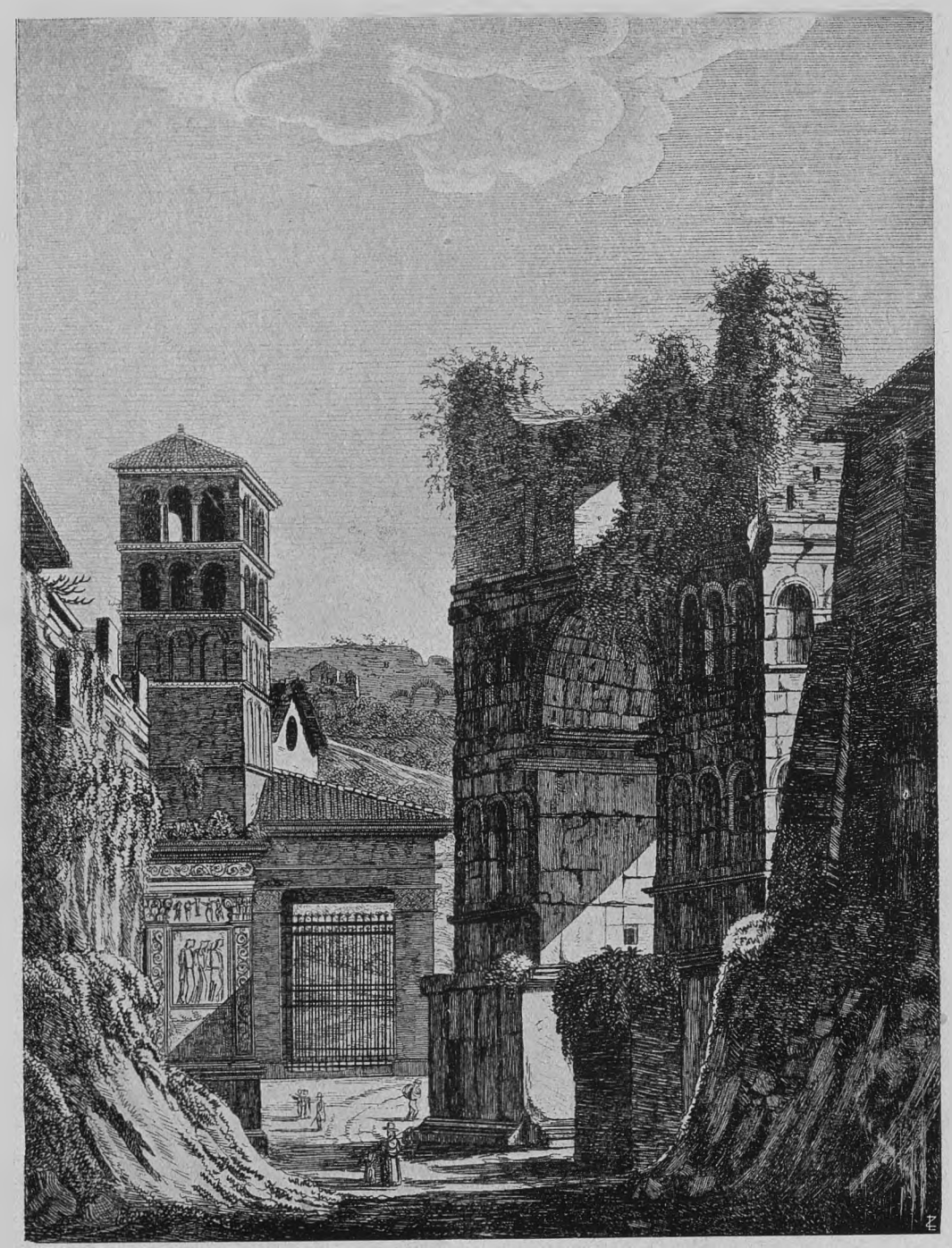
Ogni analisi forma, si è detto, almeno quando ha una certa importanza, come un quadretto a sè. Bisogna nell'usare la Guida *imparare a isolarsi* in quella chiesa, in quella raccolta, in quel monumento che si visita, togliersi dal mondo esterno, *proporsi di ben vedere e di ben comprendere*. Occorre persuadersi che piuttosto di entrare ed uscir di corsa in cinquanta chiese per illudersi di aver viste le « chiese di Roma » è assai, ma assai meglio sceglierne otto o dieci, con un esame preliminare della Guida, e limitarsi a queste ma vederle davvero. Un turista sciocchetello (s'intende che non è un Socio del Touring) si affaccia in S. Maria sopra Minerva, per citare un caso, ha l'impressione di grandezza più che di grandiosità, e di colore monotono se pur vivo, corre a vedere il Cristo del Michelangelo, poi se ne va masticandosi la propria scipitaggine. Ma se osserva con attenzione almeno le principali fra le tombe sparse nelle cappelle e sui pilastri e nell'androne d'uscita, la sua visita durerà non dieci minuti ma un'ora (non si chiede di più); però l'uomo uscirà ben altrimenti impressionato. La Guida gli dirà con pochi tocchi — ma bisogna leggerli — quale accolta meravigliosa di depositi monumentali o bizzarri sia adunata in quel tempio



VEDUTA DEGLI AVANZI D'UNA DELLE NAVATE MINORI DEL TEMPIO DELLA PACE.
(Da un volume di acqueforti di A. Rossini, Roma 1817. - Collezione dott. A. Bertarelli).

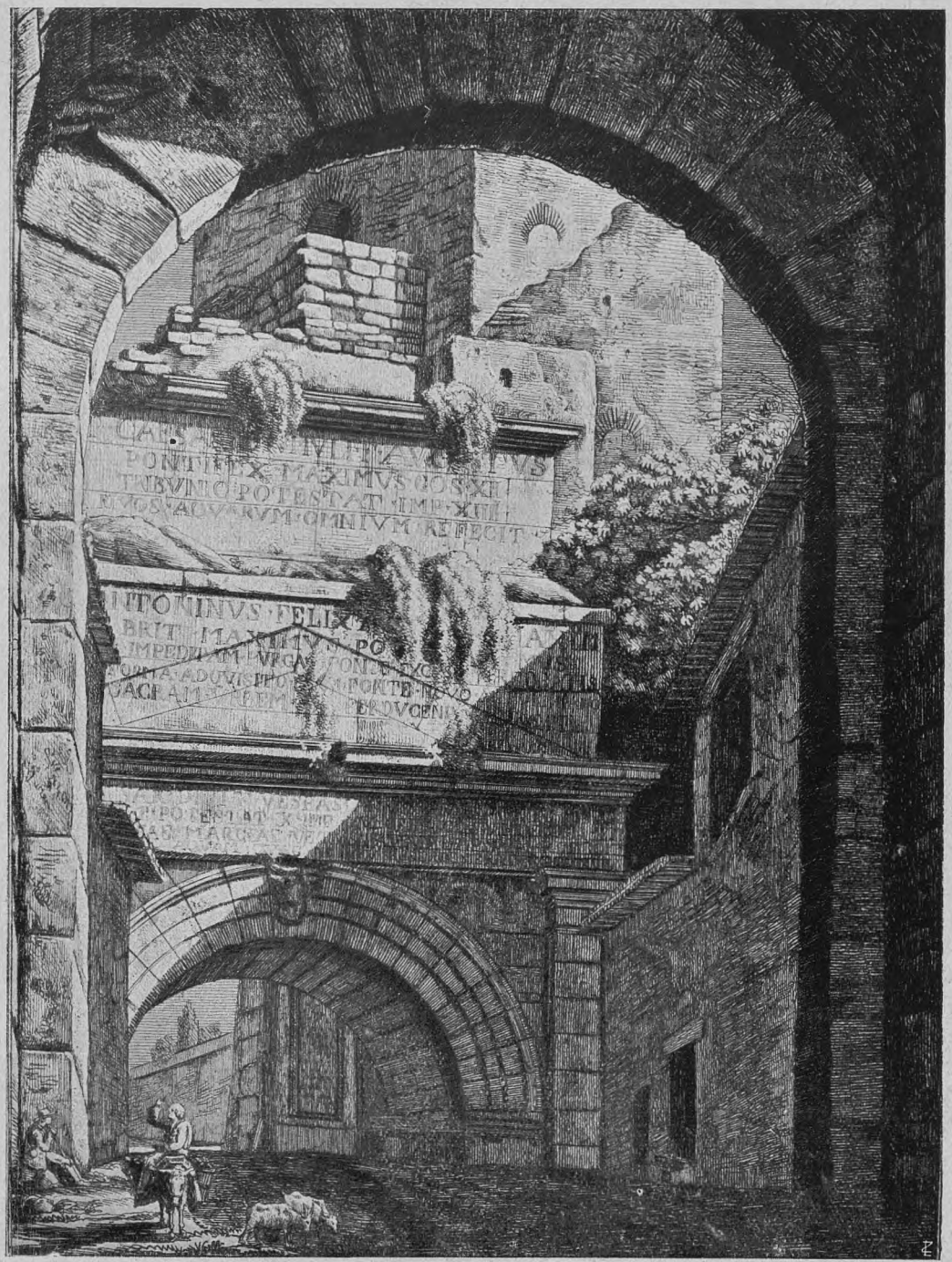
Gli itinerari.

Ogni chiesa, ogni monumento, ogni museo, ogni rovina ha un significato, un carattere, una bellezza propria: conoscerla una volta vuol dire valorizzarne per sempre nella mente l'individualità, il posto nell'ambiente.



VEDUTA DELL'ARCO DI GIANO, E DEGLI OREFICI.
(Da un volume di acqueforti di A. Rossini, Roma 1817. - Collezione dott. A. Bertarelli).

Una semplice occhiata agli itinerari mostra la complessità della parte descrittiva. Ciascun capitoletto si fraziona a sua volta in numerose illustrazioni e, come si capisce anche dai titoli, che non è un raggruppamento topografico inteso a facilitare la



CASTELLO DELL'ACQUA GIULIA, OGGI PORTA S. LORENZO.
(Da un volume di acqueforti di A. Rossini, Roma 1817. - Collezione dott. A. Bertarelli).

visita.. Poichè bisogna togliersi di mente che uno qualunque di questi itinerari possa essere seguito per filo e per segno. Troverete ad ogni piè sospinto una chiesa che non è aperta (e ancora, questa, con una piccola mancia vi sarà spesso aperta), un museo fuo-

ri orario e così via. Ma l'itinerario vi orienta in un quartiere, e ciò è prezioso per mettere un po' dordine nelle gite e risparmiare strade inutili. Ecco la non breve lista.

1 - *Il corso Umberto I e le vie adiacenti verso piazza Venezia.*
2 - *La piazza Venezia e il Campidoglio.*
3 - *Il corso Vittorio Emanuele.*
4 - *I quartieri tra il corso Vittorio Emanuele e il Tevere.*
5 - *Da Montecitorio a Piazza Farnese.*
6 - *Da piazza Venezia alla Stazione Termini per via Nazionale e al Policlinico.*
7 - *Da piazza Venezia alla Stazione Termini per via Alessandrina e via Cavour.*
8 - *I Fori Imperiali.*
9 - *Il Foro Romano, il Palatino, il Colosseo, la* Domus Aurea, *S. Clemente, i Ss. Quattro Coronati.*
10 - *Il Celio e l'Aventino.*
11 - *La Via Appia.*
12 - *Il quartiere del Testaccio e S. Paolo fuori le Mura.*
13 - *Da S. Maria Maggiore a S. Giovanni in Laterano, a S. Croce in Gerusalemme e a S. Lorenzo fuori le Mura.*
14 - *Da S. Maria Maggiore alla Trinità dei Monti.*
15 - *Il Pincio.*
16 - *Villa Umberto e Valle Giulia.*
17 - *Da porta del Popolo a Ponte Molle.*
18 - *Da piazza del Popolo per via Ripetta e via della Scrofa al Pantheon e alla Minerva.*
19 - *I rioni di Parione e Ponte.*
20 - *Da piazza del Popolo al Traforo per via del Babuino e via Due Macelli.*
21 - *Via del Quirinale e via XX Settembre, porta Pia e via Nomentana.*
22 - *Via del Tritone, via Vittorio Veneto, quartieri Ludovisi, via Salaria.*
23 - *Il Castel S. Angelo, il Palazzo di Giustizia e il quartiere dei Prati di Castello.*
24 - *Il Borgo e S. Pietro in Vaticano*
25 - *Il Vaticano.*
26 - *Il Trastevere e la Lungara.*
27 - *Il Gianicolo.*
28 - *I cimiteri e gli ipogei cristiani.*
29 - *Il giro delle Mura.*

Il contenuto degli itinerari.

Questi titoletti riassuntivi, di cui ciascuno potrebbe essere svolto in un nutritissimo elenco delle cose descrittevi, farebbero spavento a ogni turista coscienzioso se i turisti italiani dovessero in una volta sola esaurire la visita di Roma. Ma essi vanno, poi anche ritornano alla Capitale. Solo occorre che, da adesso, almeno i 300.000 Soci del Touring non commettano l'errore di andare, occhieggiare, trasvolare...

Ogni volta devono invece osservare, approfondire godere qualche cosa di nuovo. Metto pegno che dopo un primo esperimento di qualche visita *ponderata* si accorgeranno d'avere — i più — finora viaggiato assai male, e cambieranno metodo. La Guida deve essere sempre nel loro bagaglio. Nei 29 itinerari passano le 150 chiese, i 50 Musei, i più che 200 monumenti antichi, medioevali e moderni, gli ottanta palazzi.

Nessuna città al mondo porge al visitatore l'invito irresistibile di tante bellezze e gliele presenta raccolte su di un suolo che per le sue dolci ondulazioni — i leggendari Sette Colli —, pare creato per farne un'esposizione sommamente pittoresca, nella cornice lontana di orizzonti impareggiabili sotto un cielo luminoso che dipinge di azzurro le cupole, di oro vecchio i travertini solenni, di colori intensi mura e torri e acquedotti, di gaio splendore tutto ciò che è nuovo. Chi può ridire l'orgoglio e la soddisfazione, l'ammirazione e il contento che si provano, togliendosi per un momento a queste visioni d'insieme per visitare *bene* una chiesa, un monumento? Si sente di aver aggiunto alla propria personalità un ornamento. Molti, studiandole un po', crederanno di vedere cose nuove anche nelle più vecchie che abbian già vedute, ma vedute superficialmente. Moltissimi si troveranno, anche tra i frequentatori di Roma, più di una volta, mercè la Guida, in paese sconosciuto: siete stati nel verde sapientemente sposato alle antichità dell'*Antiquarium*? Siete scesi nei sotterranei suggestivi di S. Crisogono? Avete visto i sepolcri della Via Latina solitari tra i pini, gli scavi della Triclia e i loro stucchi stupendi sotto S. Sebastiano? Vi è nota l'imponenza della *Domus Aurea*? Avete percorsa la Via Appia, non dove l'auto pubblica vi conduce ma fino a Casal Rotondo? Siete entrati nelle Catacombe di Commodilla illuminate colle lampadine di terra cotta dell'epoca, così da simulare il loro aspetto nel tempo in cui vi si nascondevano i cristiani? Avete viste le atrocità dipinte dal Pomarancio in S. Stefano Rotondo, udita l'armonia squillante del portone del Battistero di S. Giovanni, contemplati i cortiletti del Palazzo Massimo delle Colonne? Conoscete la cripta ove giace nel prodigio di moderne ricchezze musive la salma di Pio IX? E siete stati nel *Tabularium* dopo le opere recenti?

Guardarsi dai freddi elenchi!

E ancora, Roma colle sue strade in pendenza, colle sue piazze ampie, i terrazzi dominatori, i giardini ornati d'alberi secolari che ne allietano il cuore, i Lungotevere da cui la vista spazia lontano, gli sfondi su Monte Mario, sui Tiburtini, sugli Albani, coi monumenti colossali che incombono, offre un'infinità di punti mirabili, che, lungo i percorsi, la Guida fa, almeno in parte, notare. Non affrettatevi ad oltrepassarli: date loro un momento di attenzione: una serie di quadri e quadretti s'imprimerà nella vostra mente: comprenderete e apprezzerete il Piranesi e il Rossini, del quale alcuni disegni memorabili per l'evidenza ornano queste pagine. Forse vi prenderà il desiderio di correre in Via della Stamperia, ove la R. Calcografia conserva, ristampa e vende la loro opera caratteristica. Ma colla scorta della Guida della Roma contemporanea, di cui talora, un po' per vezzo, tanto male si dice, come se il tempo che volge non dovesse imprimere anche su di essa la sua orma, troverete associazioni di linee che le sono proprie e che solo oggi si possono ammirare. Andate alla seconda svolta di Via della Pigna: a destra il palazzo dei Conservatori, il palazzo Senatorio, la Torre Capitolina, il palazzo del Museo tutto un poema in travertino, con davanti i Dioscuri colossali e i Trofei di Mario, grigi, rigati di nero dai secoli; in mezzo, sopra il verde riposante che fiancheggia la rampa michelangiolesca, la rossa facciata di Aracoeli, imponente, disadorna e severa, e accanto la gloria dominatrice della candida ala estrema del Monumento al Padre della Patria, con una delle vittorie dorate lanciata dalla esile colonna verso il cielo.

Questa è davvero la Roma d'oggi: la potestà municipale, la potestà religiosa, la Patria finalmente tutta unita, simboleggiate in tre espressioni monumentali grandiose l'una accanto all'altra, distinte ma come associate.

Consoci, l'ammonimento «guardarsi dai freddi elenchi», fu superfluo. Troppa grandezza aleggia sull'Urbe, perchè la Guida di Roma odierna, composta dal nostro Sodalizio con devozione e con affetto filiali, potesse, a certi momenti nascondere che, in fondo, ogni sua pagina è un inno all'Italia nostra.

L. V. BERTARELLI.

Nel fascicolo de *Le Vie d'Italia* del mese prossimo parlerò della dotazione cartografica della «Guida di Roma e dintorni». La stampa delle Carte è pressa a poco finita per le prime 100.000 copie.

Mi valgo anche di questa occasione per invitare il maggior numero di Soci possibile a trasformare la loro associazione annuale in vitalizia: non a dicembre prossimo, ma oggi stesso. Tanto, essi sanno che vengono loro computate le due annualità pagate. E poi.... leggano quanto sta scritto qui sotto.

Quattro automobili e numerosi premi in denaro per i Soci del T.C.I.

Anche quest'anno verrà indetto un Concorso per la propaganda dei Soci Vitalizi. È infatti questa una propaganda essenziale per assicurare solidità sempre maggiore e possibilità di più ampio sviluppo al nostro Sodalizio. Passare da Soci annuali a Vitalizi significa dare un voto di fiducia al Touring; procurare un nuovo Vitalizio significa acquistarsi la più degna delle benemerenze. Il Touring è un organismo che vive degli sforzi dei singoli Soci ed esso conta molto sull'entusiasmo che li anima per rendere sempre più vasta la propria famiglia e consolidare la base granitica che è rappresentata dal blocco dei Soci Vitalizi, ascendenti, a tutto il 15 febbraio, al già notevole numero di 59.000.

Ogni entusiasmo merita però ricompensa. Abbiamo perciò concretato un programma di premi per il concorso Vitalizi 1925 che può davvero definirsi eccezionale. Tutti coloro che fra il 1° Marzo e il 31 Dicembre 1925 avranno presentato **almeno tre Vitalizi,** *nuovi o passaggi da annuali a Vitalizi, potranno concorrere ai riconoscimenti vari che verranno prossimamente resi noti, a vistosi premi in denaro tali da consentir loro di compiere bei viaggetti attraverso l'Italia ed a quattro premi di eccezionale interesse turistico, tali cioè da far venire l'acquolina in bocca a tutti i nostri affezionati propagandisti ed a quelli che lo diverranno per l'occasione.*

Infatti **quattro vetturette automobili,** *di quelle leggiere, del tipo utilitario per la diffusione del quale il Touring tanto ha fatto e farà, verranno sorteggiate fra i presentatori di almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio. Si tratta di quattro* Citroën. *La casa di fama mondiale, ha costituito in Italia una speciale Anonima per la fabbricazione delle sue vetturette. Su una vastissima aerea (58.000 metri quadrati) alle porte di Milano sta sorgendo un grande stabilimento. È da questo che i quattro propagandisti più fortunati riceveranno le vetturette desiderate.*

Nel prossimo fascicolo daremo le norme del concorso e maggiori particolari intorno a queste quattro automobili. Ma poichè il piano è già stato in massima deliberato non abbiamo resistito alla tentazione di comunicare qualche indiscrezione ai Soci. Ce ne siano essi grati giacchè potranno mettersi subito all'opera e... chi prima comincia ha maggior probabilità di arrivare al traguardo.



(*Les Archives Phot., Paris*)

NÎMES - LA PORTA DI AUGUSTO ERETTA DAL FONDATORE DELL'IMPERO NELL'ANNO 16 A. C.

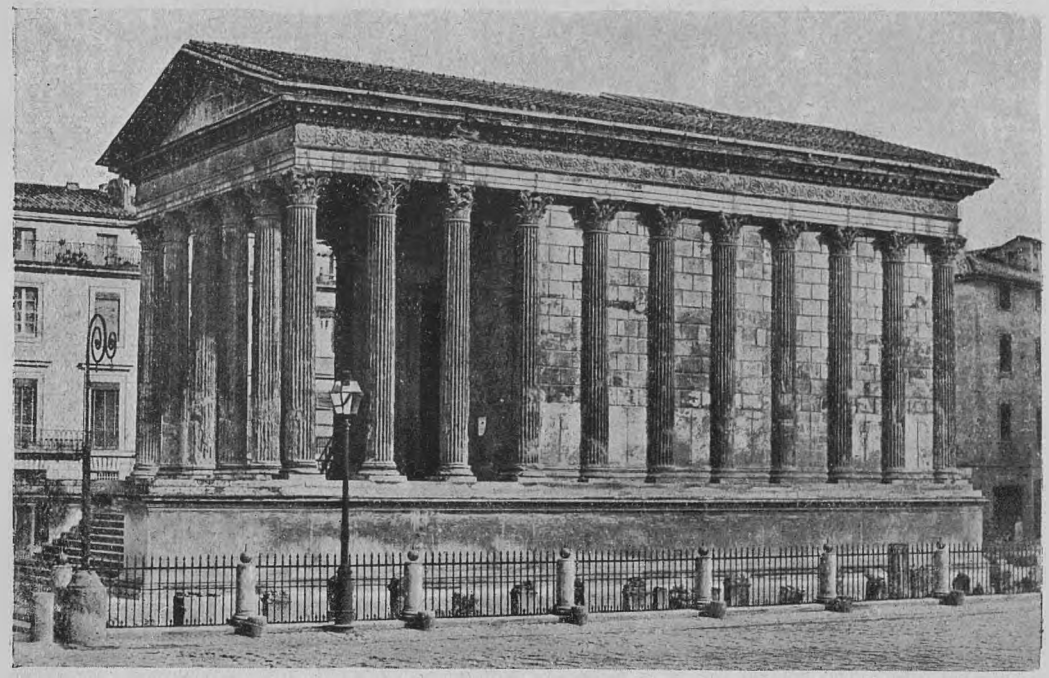
CITTÀ ROMANE DI FRANCIA: NÎMES

Tra le belle città di Francia, Nîmes è come Arles, una delle bellissime. In questa colonia di Roma — Colonia Augusta Nemausus — il Mezzogiorno della Francia si sente e si gode nella serenità del cielo e nell'aperto sguardo del sole che contorna e disegna mirabilmente gli splendidi monumenti locali. Essa ci esprime e ci comunica con straordinaria efficacia tutte le energie del passato che ci inorgoglisce e ci ammaestra, riallacciandole alle forze dell'avvenire che ci rassicurano e ci esaltano. Perchè se a Nîmes si respira, più serena e più calda che altrove, l'atmosfera romana, si sente però viva la continuità delle energie vitali della stirpe latina che sotto altre forme di civiltà sociale arricchisce il paese di una sana agricoltura e di una florida industria.

Lo *charme* che emana da Nîmes non è dunque soltanto archeologico: certo, il colore, l'integrità, l'armonia di proporzione dei suoi monumenti antichi accoglie piacevolmente il visitatore, il quale si sente preso però anche dalla simpatica e graziosa posizione della città, sia che passeggi sopra l'*Esplanade* dove i giardini e i profili architettonici si equilibrano con seducente saggezza, sia che si indugi al mercato S. Carlo dove si può godere, all'ombra degli olmi e dei platani centenari, l'antica passeggiata del *boulevard Gambetta,* sia che dal Teatro ammiri la perfetta sagoma della *Maison Carrée* intraveduta attraverso la cortina del fogliame che lo circonda. Dappertutto si sente realizzato un desiderio di misura, un bisogno d'ordine e di ritmo, un ideale di seduzione che fanno di Nîmes un'opera d'arte graziosa e complessa.

Nîmes deve le sue origini alla sorgente d'acqua *Nemausus* a 114 m. d'altezza sul monte Cavalier, che attirò, già in epoca preistorica, gli uomini dell'età neolitica al margine delle foreste dominanti la pianura solcata dal piccolo fiume Vistro e limitata da N.-E. e S.-O. dalle colline di calcare costituenti la *Garrigue*.

Borgata degli antichi Liguri, i quali com-



(*Les Archives Phot., Paris*)

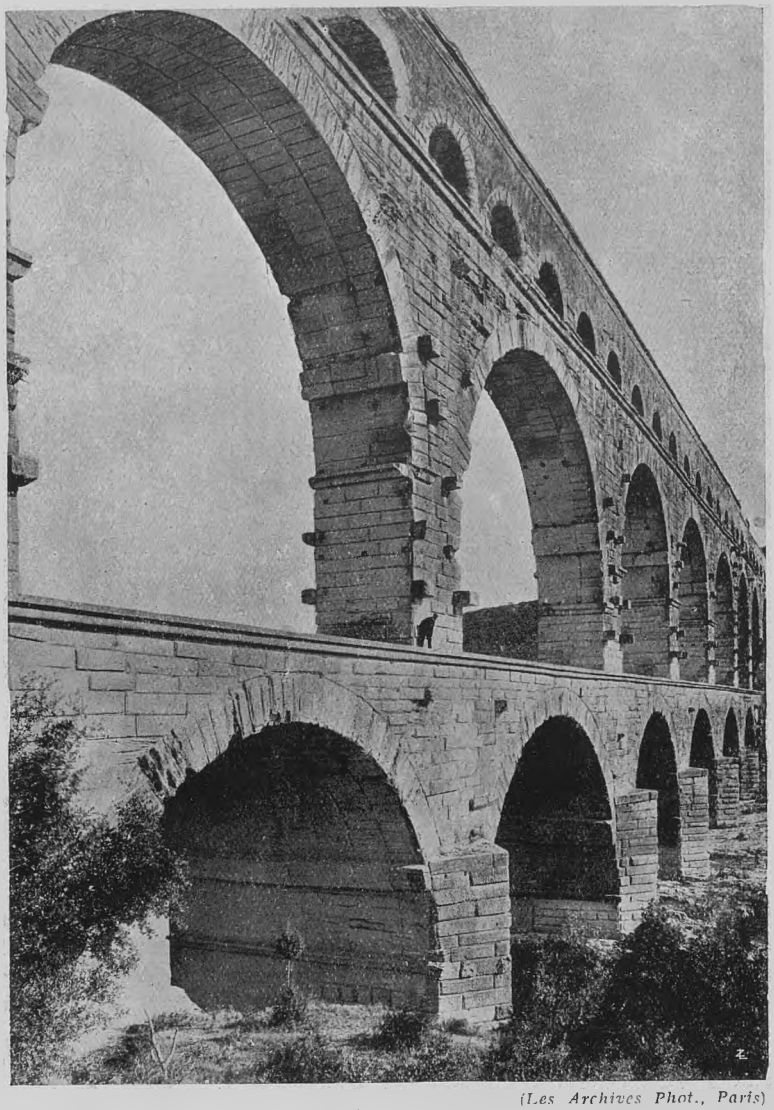
NÎMES - MAISON CARRÉE. TEMPIO ERETTO IN ONORE DEI NIPOTI DI AUGUSTO DALLA COLONIA NEMAUSUS.

merciavano già con i greci di Marsiglia, fu poi capitale di una popolazione celtica, divenendo colonia romana nel 121 a. C. Posta in favorevole posizione all'incrocio delle strade della valle del Rodano e del litorale mediterraneo, essa divenne presto un'importante e ricca città. Augusto la dotò di una cinta fortificata e forse ancora sotto il suo regno fu elevata la *Maison Carrée;* Antonino Pio (138-161), nipote di un cittadino di Nîmes, fu prodigo di doni verso la culla dei suoi avi; e cinque secoli di pace romana, durante i quali il cristianesimo si propagò abbastanza liberamente, hanno lasciato un'impronta profonda e durevole nei costumi, negli usi, nelle leggi, malgrado le invasioni barbariche dei Vandali, Visigoti, Saraceni, Franchi, Ungheresi che dal V al X secolo saccheggiarono l'antica colonia di Roma. Ristretta entro un piccolo territorio nei tristi tempi del medioevo, essa tornò a fiorire all'epoca della Rinascenza e della Riforma, col risveglio della coltura antica e con la ricerca appassionata dei monumenti; inoltre con una notevole attività economica grazie alle manifatture di velluti nel Cinquecento e di seta e di lana nel Seicento. Da cent'anni ormai Nîmes, capoluogo del dipartimento del Gard, città di circa 85.000 abitanti, vive una sua vita agricola ed industre, in cui floridi vigneti si alternano con orti rigogliosi, e in cui il triplice carattere della Provenza della Languedoc e delle Cevenne conferisce alla città e alla popolazione un'austera gravità e un'incomparabile grazia.

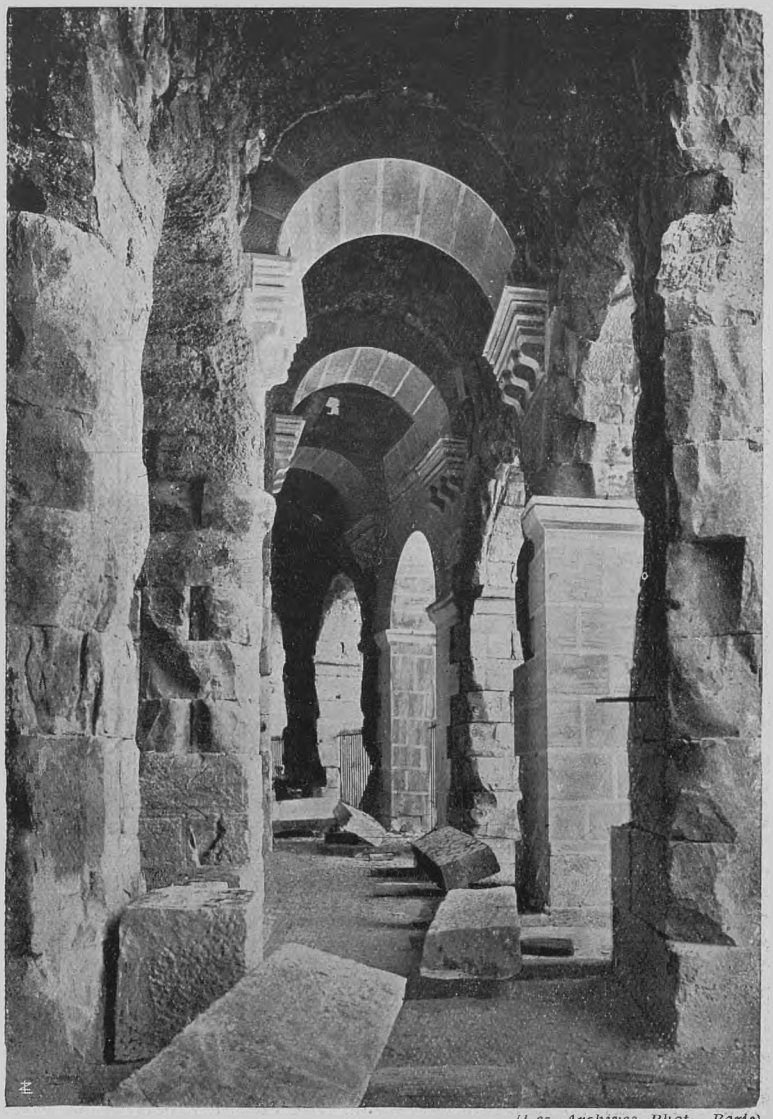
L'aspetto monumentale è, naturalmente, anche a Nîmes, romano. La prosperità della Gallia nell'Impero permetteva agli stessi municipi di costruire edifizi e monumenti anche senza il contributo dello Stato che del resto non mancò del tutto, se non altro sotto forma di prodighe liberalità degli imperatori. Nîmes ebbe doni e favori già da Augusto che non solo ne fece un municipio di diritto latino ma in uno dei suoi viaggi nella Gallia (16-13 a. C.) le diede una cinta di mura. Il circuito di circa seimila metri racchiudeva la città e i pendii circostanti. Di questa cerchia fortificata sono rimasti considerevoli avanzi, ma sopra tutto degna di rilievo è la bella porta d'Augusto sebbene sia stretta ed accerchiata da case moderne. È costituita da due grandi fòrnici fiancheggiati da due piccoli, sopra ciascuno dei quali è una finestra: quattro pilastri di pietra dividono i piccoli dai grandi

che vengono a lor volta suddivisi da una colonna centrale. Sull'architrave è l'iscrizione: *Imp. Caesar Divi f(ilius) Augustus cos. XI trib. pot. VIII portas murosq(ue) coloniae dat* e va riferita all'anno 16 a. C. appunto per la precisione con cui sono indicati il consolato e la tribunicia potestà di Augusto. La porta aveva in origine da ambo i lati, torri di sei metri e misurava 39 metri di lunghezza per 21 di profondità. Un piano superiore si univa armonicamente col sottostante che è il solo rimasto.

Già in questo tempo la città era ricca e popolosa, come provano gli altri suoi monumenti, tra i quali bellissimo la cosiddetta *Maison Carrée*. È un tempio posto sopra una piccola piazza, l'antico Foro, sorge sopra un alto stilobate e vi si accede per quindici gradini. Misura m. 26.32 × × 13.55 per 12.29 di altezza ed è ornato da sei colonne sul fronte e due sui lati del pronao, mentre le altre sedici sono appoggiate alla cella: un grazioso fregio orna l'architrave; in basso un colonnato formava l'area sacra del Tempio che chiudeva il Foro. È presso a poco uguale per misure al tempio di Vienne sur l'Isère, ma questo di Nîmes è ancora più conservato. Una indefinibile suggestione emana da questa bella rovina, e sembra che il fascino non provenga tanto dalla grazia dei dettagli ma dall'armonia dell'insieme. Non si è indotti a indagare come l'architetto abbia potuto raggiungere l'impressione che il tempio ci dà, nè si chiede a quale tempo e a quale stile debba ascriversi. Lo si ammira così com'è, perchè così com'è e non altrimenti doveva essere, godendolo quasi come un prodotto della Natura, anche se si riconosca in questo tempio l'afflato dello spirito greco, ravvivatosi con Roma e in terra romana nell'arte e nell'architettura latina. L'iscrizione prova che il tempio era dedicato ai due figli di Agrippa che il nonno Augusto aveva adottati e designati per la successione al trono ma che morirono, Lucio in Spagna e Gaio in Licia a distanza di diciotto mesi ne-



(*Les Archives Phot., Paris*)
PONTE SUL GARD - LATO SUD. IL FIUME È ATTRAVERSATO DA QUESTO TRIPLICE ORDINE DI ARCATE SU CUI PASSAVA L'ACQUA PER LA CITTÀ DI NÎMES.



(Les Archives Phot., Paris)
NÎMES (GARD) - UNO DEI CORRIDOI DEL GRANDE ANFITEATRO.

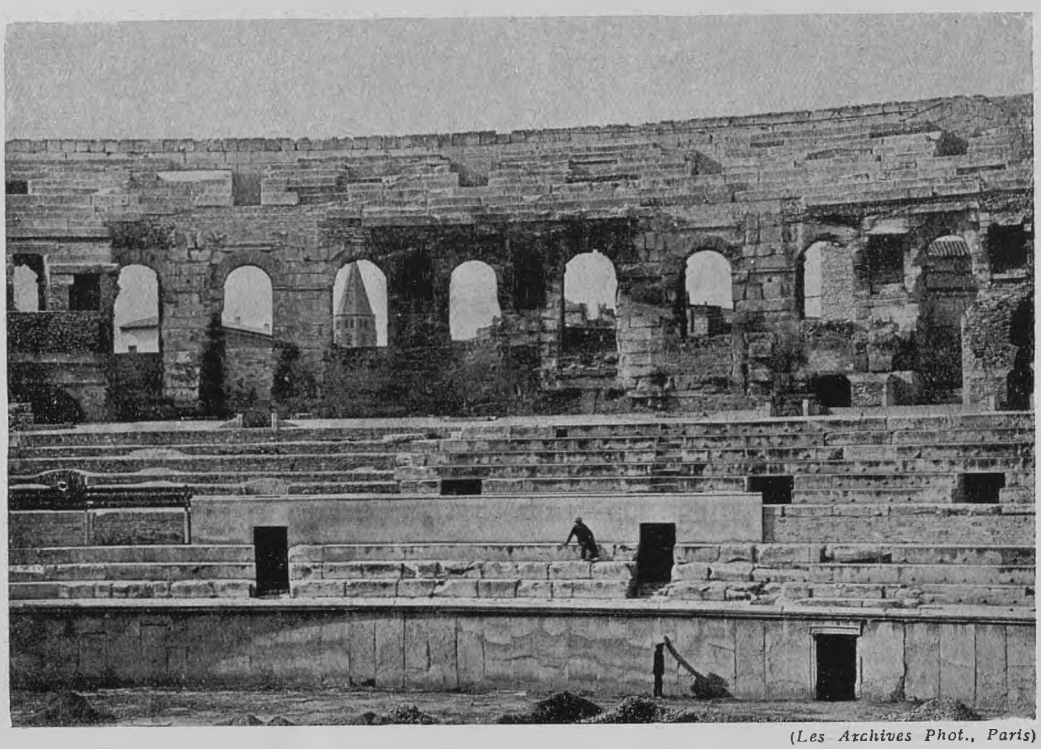
gli anni 2 e 4 dell'èra nostra. Ma se Nîmes onorò Augusto e i suoi nipoti, disprezzò Tiberio di cui un giorno abbattè le statue. Del resto, i Nemausi sentivano gratitudine per il primo imperatore romano, che oltre le mura e le porte aveva dato alla città l'acqua, conducendola da 40 chilometri di distanza con un acquedotto di cui si trovano avanzi fra gli olivi e nel terreno sassoso. Dalle Cevenne esso passava nella valle del Gard, sul quale esso costituisce uno dei più mirabili viadotti che si conoscano. Tre file di arcate, una sopra l'altra, passano sopra il fiume: sei grandi, sostenute da pilastri a speroni per il taglio della corrente, sono sormontate da undici archi, sopra a cui ve ne sono trentacinque più piccoli. La lunghezza del ponte è di 269 metri per 49 d'altezza, e la sua linea è lievemente centinata onde seguire il corso dell'acqua. Tutta la costruzione è fatta con pietre squadrate, unite senza calce; soltanto la parte superiore è di mattoni ricoperta da lastre di pietra di tre metri. Qui è il canale dell'acqua alto metri 1.95 con le pareti rivestite d'intonaco, comodamente praticabile, essendo rischiarato da buchi nella copertura. Nîmes dovette servirsi di quest'acqua per secoli, giacchè si constata nel canale un forte strato di calce. A chi sale su questo grandioso e meraviglioso ponte romano la veduta appare meravigliosa: l'occhio spazia monti e piani rallegrati da oliveti, e alla bellezza della natura si unisce la solidità della costruzione e l'eleganza delle arcate che dànno il senso di un tutto armonico e di un'opera perfetta. Il corso dell'acquedotto si può seguire fin quasi a Nemausus e nella città l'acqua si incanalava verso diversi castelli di distribuzione dai quali si dipartiva in differenti rioni. Si può credere che il costruttore di questo mirabile ponte sia stato Agrippa nel 19 a. C., ma in queste opere che i Romani consideravano di utilità e non di bellezza, gli ideatori e gli ingegneri rimangono spesso anonimi.



(Les Archives Phot., Paris)

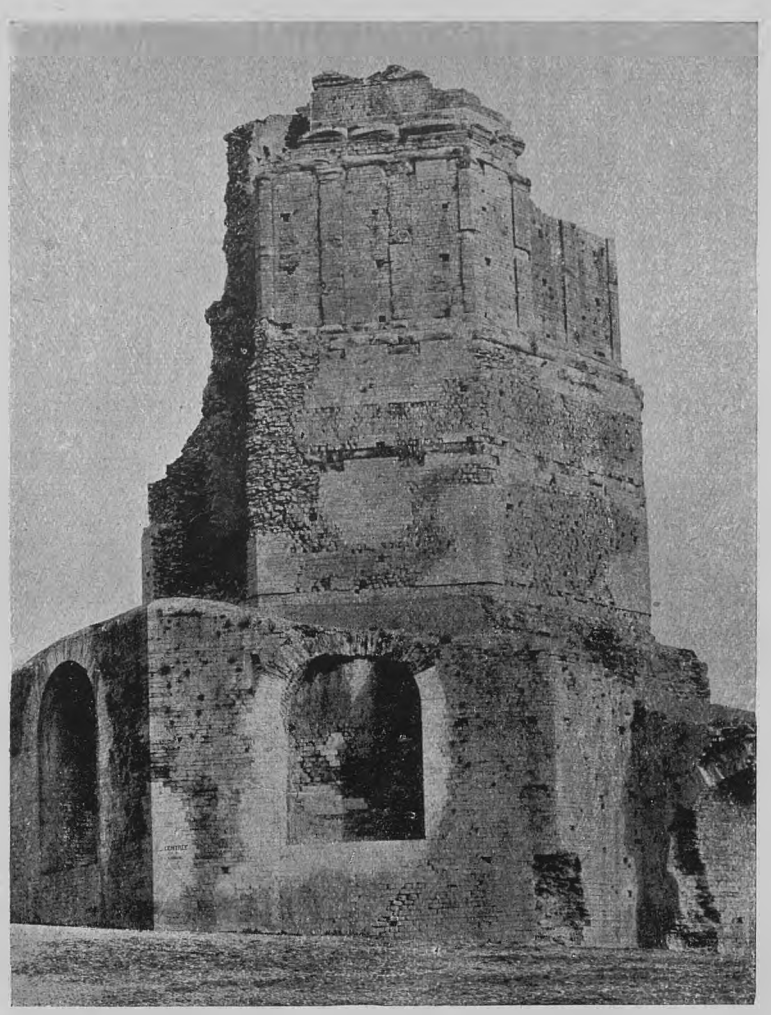
NÎMES - ESTERNO DELL' ANFITEATRO ANCORA OGGI IN USO PER LE CORRIDE DI TORI.

Lo sviluppo della città continuò anche dopo Augusto, di cui rimane ricordo in molte statue onorarie. Si può dire anzi che essa raggiunse il suo massimo fiore nel secondo e terzo secolo dell'impero, quando Narbo (Narbonne), capitale della provincia, perdette molta della sua importanza. Tanto è vero che le pietre miliari sulle strade che riunivano le due città, si contavano prima da Narbo e Nemausus e più tardi viceversa. Da Adriano in poi il favore si volse ancora a Nîmes. In onore di Plotina moglie di



(Les Archives Phot., Paris)

NÎMES (GARD) - INTERNO DELL' ANFITEATRO CON IL MURO E LE GRADINATE INTORNO ALL'ARENA.



(*Les Archives Phot., Paris*)
NÎMES - TORRE MAGNA - PODEROSA COSTRUZIONE ROMANA ELEVATA PER TRENTA METRI ALLE PENDICI DEL MONTE CAVALIER.

a blocchi di pietra squadrata di due a tre metri ed è coronato da una cornice sporgente su cui si fissano le antenne per i tendaggi contro il sole. L'interno invece è molto devastato: i Visigoti ne fecero una fortezza che passò ai Saraceni, e quando Carlo Martello guerreggiò con loro, la mise a fuoco senza danneggiare troppo il monumento. I guasti maggiori furono riparati dai conti di Nîmes, ma intanto entro all'edificio, parte negli anditi, parte sulle gradinate e nell'arena nacque una città che contò fino a 2000 abitanti: perfino una chiesa, S. Martin des Arènes, fu costruita al primo piano dell'anfiteatro per i servizi di culto di tale città. Nel 1809 cominciò l'abbattimento di queste casupole, sicchè adesso l'arena è rimessa in funzione con le corride. È

Traiano si costruì una basilica di cui rimane la descrizione nella vita di questo imperatore ma che, compiuta sotto Antonino Pio nel 109, è stata completamente abbattuta da un terremoto. La famiglia di Antonino Pio era, del resto, oriunda di Nîmes e non lungi dalla Maison Carrée c'è oggi una statua di questo lontano benefattore della città.

L'anfiteatro di poco inferiore a quello di Arles è dell'epoca appunto degli Antonini: misura 133 metri per 101 ed è alto ventun metri con una circonferenza di m. 364,80. La disposizione e la costruzione è del tutto simile a quella di Arelate, ma è ancor meglio conservato: è quindi uno dei più integri monumenti di tal genere che siano rimasti e in Italia e in Francia. È costruito un monumento molto suggestivo, e che conserva anche qualche iscrizione di posti riservati, in numero di venticinque, ai naviganti dell'Ouvèse, e in numero di quaranta a quelli del Rodano e della Saona, ciò che dimostra, tra l'altro, come fosse diffusa e fiorente la navigazione fluviale nel mezzogiorno della Francia. Nell'anfiteatro non dovevano farsi lotte di belve perchè il muro di cinta è troppo basso per permettere spettacoli di tal genere. Dovevano invece darsi delle *naumachie* essendosi trovati canali d'acqua, mentre per esercizi ginnici e sportivi la città era dotata di un circo di cui però non resta traccia.

Un altro tempio fu poi costruito ai piedi del monte Cavalier nella metà del secondo

secolo dell'èra nostra. Ne conosciamo una specie di vestibolo (metri 14,80 × 3,55) con una vôlta caduta, ma con i muri armonicamente spezzati da porte, timpani e nicchie che portano statue, alcune delle quali conservate. Il tempio, incendiato nel 1576, devastato dagli Ugonotti, servì poi di cava di pietre: è incerta anche la dedicazione per quanto più che a Diana, sembri essere stato eretto in onore delle ninfe o meglio della sorgente Nemausus che scaturiva lì presso.

Ma l'epoca romana ha lasciato una costruzione ancora più imponente, elevata oggi per trenta metri, che dovette essere alta quaranta, sopra il monte Cavalier. È questa la *Tour magne* di Nîmes che domina la città da tutte le parti e che fu piena di terra fino al secolo XVII. Un giardiniere credendo di trovarci un tesoro la scavò col permesso di Enrico IV, ma non vi trovò nè il tesoro, com'è naturale, nè altro, per cui sia stato possibile identificare tale monumento che non si sa effettivamente a che scopo fosse costruito. Se non è una enorme tomba, dovette essere forse un'opera di difesa di cui mancano però molti ambienti. Vi si accede attualmente per una scala a chiocciola di dove si gode una splendida vista sulla Languedoc e si scopron perfino da un lato i Pirenei, dall'altro le Alpi.

Dai monumenti rimasti possiamo farci un'idea della impressione che deve aver fatto Nemausus nel secondo e nel terzo secolo dell'Impero, quando erano appena costruiti o duravano intatti teatro, circo, anfiteatro, templi, mura, porte e con una quantità di opere plastiche ad ornamento delle sue strade e delle sue piazze. Fiorente per industria e per commercio, capoluogo di ventiquattro villaggi, essa accoglieva una forte e ricca popolazione tra cui barcaioli e costruttori di barche e fabbricanti di formaggio che fu, pare, celebre nell'antichità. Retta a municipio romano da quattordici edili e questori, essa fu devota ai culti degli imperatori e delle divinità dell'olimpo romano nè trascurò quelli delle divinità galliche, ricordo della sua origine e della sua indipendenza che la colonia non dovette, del resto, mai rimpiangere sotto il liberale e generoso governo di Roma.

GUIDO CALZA.

L'ITALIA RIVELATA

Il 1° volume della *Guida dell'Italia Centrale del T. C. I.* che abbiamo distribuito gratuitamente ai Soci nel 1924 (chi si è associato nel 1925 può acquistarlo inviando L. 14.—, Estero L. 15.— compresa spediz. racc.) è, si può dire, una continua rivelazione, giacchè le Marche sono altrettanto ricche di bellezze naturali, memorie storiche ed artistiche quanto mal conosciute e scarsamente visitate dai turisti italiani e stranieri. Eppure quante attrattive offrono al visitatore!

Eccone una, la *Gola di Frasassi*, di cui così si parla a pag. 319 della Guida, nella descrizione dell'itinerario da Genga (sulla Ancona-Foligno) ad Arcevia:

« Continuando si entra nella magnifica **Gola di Frasassi* lunga più di 2 km., tra il M. Frasassi, m. 709, a destra e il M. Valmontagnana, m. 930, dalle pareti calcaree pressochè verticali, altissime, nude, salvo nei punti dove il pendio cede un poco e si veste di verde. La gola serpeggia a lungo, larga appena per lasciar passare la strada e il fiume dalle verdi acque che la scavarono con la loro lenta, continua azione erosiva. Entro la gola si traversa il fiume tre volte ».



(fot. del Socio cav. Renato Corsi)

CAVALLI BRADI

(AGRO ROMANO E GROSSETANO)

Prologo.

Dio ci guardi dalla grande povertà e dalla grande ricchezza: i Boncompagni-Ludovisi, gli Odescalchi, i Chigi, i Guicciardini, i Rucellai, i Piccolomini, i Collacchioni, i Guglielmi non sono i padroni delle loro tenute e non le godono: chi le gode, chi è il padrone, è il *ministro:* novantanove volte su cento il ministro — « sia pure venuto dalla gavetta » — nel portamento, nello sguardo, nella faccia porta i segni caratteristici di chi è abituato a comandare e ad essere obbedito.

Lo « stato maggiore » d'un ministro è composto: della *fattoressa,* del *fattore,* del *sottofattore,* dei *fattoretti,* dei *caporali.* Del *massaro* che presiede al bestiame vaccino ed equino e ha, sotto di sè, due *capoccetti:* uno per gli equini, uno per le bestie vaccine; dai capoccetti dipendono: *vaccari, cavalcanti, domatori.* Del *capoccia* che è il capo dei *bifolchi* e del *buttero* il quale, nel romano, è quegli che s'occupa della sorveglianza dei bovi da lavoro. Dei *vergari* che presiedono al bestiame ovino (1). Dei *guardiani;* del *computista;* del *porta-spesa:* questi porta i vitelli al Macello di Roma, vivi, incaprettati, e, al ritorno, porta sigari, sale, baccalà, vino.... alla *dispensa* se c'è, altrimenti al personale dell'azienda, poichè ci sono tenute che non hanno dispensa: questo personaggio, nella campagna romana, è un *sottomassaro* e, in mancanza del massaro, fa le sue funzioni.



Il *ministro* di Musignano e la sua Signora.

Nelle tenute del romano, generalmente più grandi di quelle del grossetano, c'è ostentazione di fasto, di magnificenza; in quelle del grossetano, si « marcia » più alla buona: il personale è, su per giù, quello descritto con lievi differenze: p. es., in una grande tenuta del grossetano v'è un primo capoccetto che ha in consegna i bovi da lavoro, o capoccia dei bifolchi; un secondo capoccetto che ha in consegna pecore, asini, muli, bardotti, che è poi il *vergaio* o *vergaro;* un terzo capoccetto che guarda vaccine e cavalli indomi e doma, che è il massaro, a disposizione del quale ci sono cinque *bestiai,* che sarebbero i cavalcanti del romano, e vi è un *porta-spese* il quale porta acqua, legna, cibarie alla *dispensa,* insella i cavalli, pulisce i capannoni, ecc. ecc. Si ricordi che la parola: *bestiaio* non esiste nel romano. E si è già detto che cosa vuol dire: buttero nel romano.

In Toscana, bestiaio, buttero equivalgono al cavalcante romano e precisamente buttero dicesi quegli che tira la *lacciaia.* Naturalmente il capo di tutti è il *ministro* che ha alle proprie dipendenze: un *contabile,* tre *fattori di campagna,* un *magazziniere,* la *fattoressa,* la *sottofattoressa,* i *caporali.*

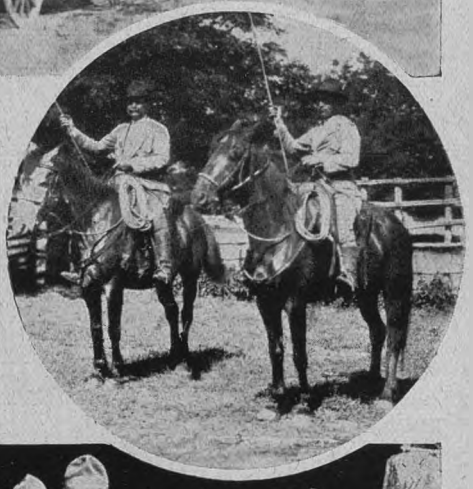
Che cos'è la dispensa?

In una tenuta, oltre il personale fisso, vi sono, in determinate epoche, compagnie di donne, di bambine, di uomini, di ragazzi per

(1) *Greggi e Pastori* - « Le Vie d'Italia », anno IV, n. 7, luglio 1920.

L'Allevamento della Pecora in Maremma - Comizio Agrario di Firenze - Atti dell'11° Congresso degli Allevatori di bestiame della Regione toscana. - Firenze, Stab. Tip. G. Ramella e C., 1922.

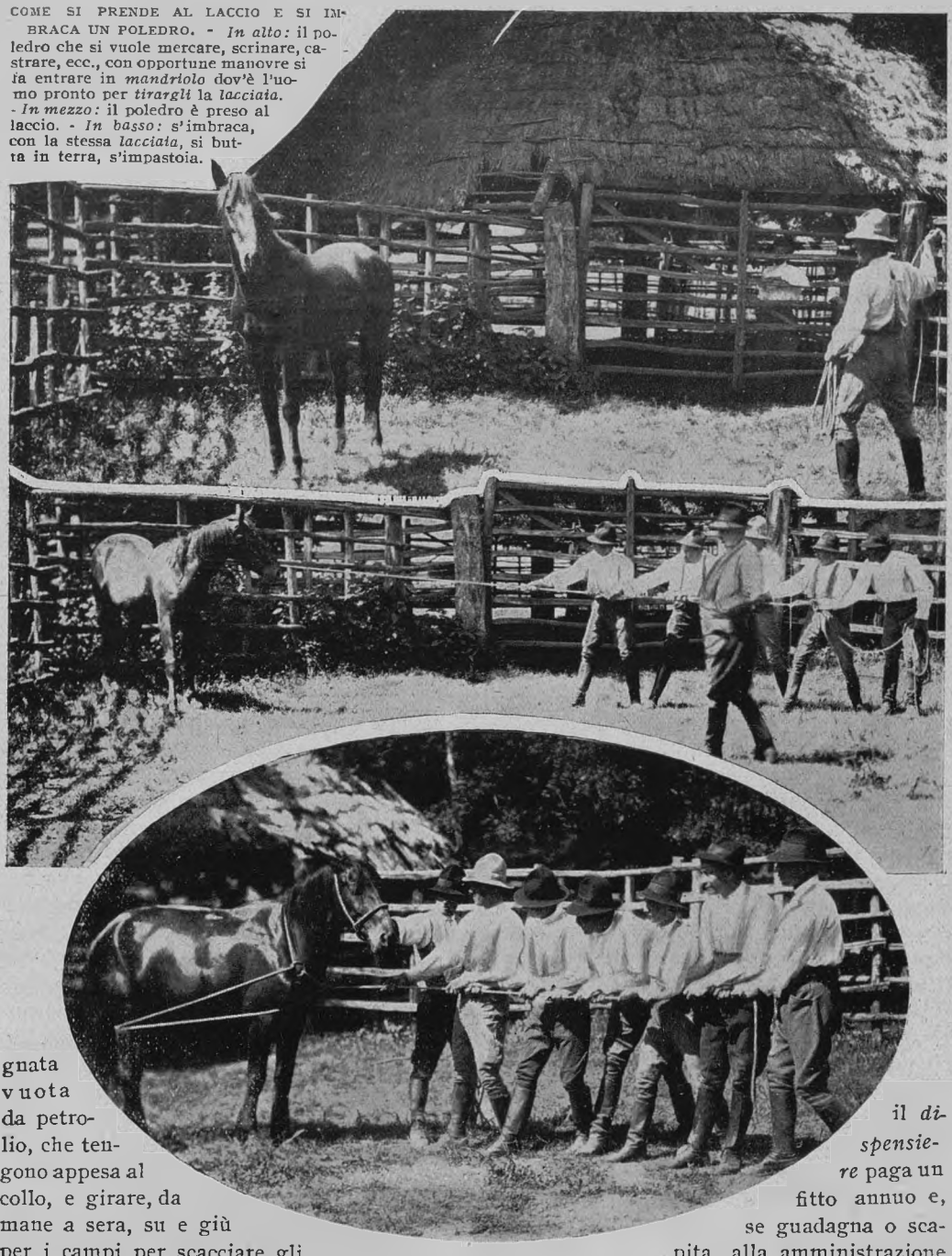




MUSIGNANO - *In alto:* il *ministro*, due ospiti e alcuni cavalcanti; carrozza antica dei Torlonia tirata da due stalloni romani. - *In mezzo:* il più vecchio e il più giovane centauro di Musignano: a' Lapiti, popoli della Tessaglia, Virgilio ascrive l'aver saputo ridurre i cavalli al maneggio: quindi pare nata la favola dei Centauri: cioè veduti le prime volte gli uomini a cavallo comparvero tanti mostri. - *In basso:* il *massaro* presiede al bestiame vaccino ed equino e ha sotto di sè due *capoccetti*, ecc. ecc. Alcuni uomini sono poggiati a l'aste (*mazzarelle*)... « Ivi poggiati a l'aste Sigfrido ed Achille alti e biondi... » (Carducci).



gulire i fossi, i campi; per far siepi, fratte; per la falciatura, per la raccolta e il trasporto del fieno; per la mietitura, per la trebbiatura; per la semina....: quando si è seminato, p. es., è caratteristico vedere dei ragazzi suonare, a guisa di tamburo, una sta-



COME SI PRENDE AL LACCIO E SI IMBRACA UN POLEDRO. - *In alto:* il poledro che si vuole mercare, scrinare, castrare, ecc., con opportune manovre si fa entrare in *mandriolo* dov'è l'uomo pronto per *tirargli* la *lacciata*. - *In mezzo:* il poledro è preso al laccio. - *In basso:* s'imbraca, con la stessa *lacciata*, si butta in terra, s'impastoia.

gnata vuota da petrolio, che tengono appesa al collo, e girare, da mane a sera, su e giù per i campi per scacciare gli uccelli.... Personale fisso, compagnie e chiunque capiti, per qualsiasi ragione, in una tenuta, salvo che non sia ospite del ministro, va a comprare alla dispensa pane, pasta, lardo, olio, tonno, prosciutto.... Due sono i casi: l'amministrazione della tenuta dà il locale e il *dispensiere* paga un fitto annuo e, se guadagna o scapita, alla amministrazione della tenuta non interessa.

In altre tenute, invece, la dispensa viene gestita per conto del proprietario della tenuta e il dispensiere percepisce, oltre la mesata, il due, il tre per cento sulle vendite.

I cavalcanti e i massari.

Noi, per brevità, parleremo soltanto dei cavalli, poichè cavalli e bovini bradi, anche oggi, come ai tempi di Virgilio, vengono considerati insieme. Si dice *brado* il bestiame libero, vagante, dal latino *bravus* che vuol dire: indomito. Il massaro, la mattina, s'alza appena spunta l'alba, in tutte le stagioni, e ordina che siano *armati* i cavalli. Si monta a cavallo e vengono impartiti gli ordini per andare a vedere il bestiame: due, tre *cavalcanti* per ogni gruppo di bestie.

I cavalcanti obbediscono e, finito il servizio, vengono a rapporto dal massaro: questi sente le novità e, se c'è qualche malato, viene condotto al *rimessino* e medicato; qualche volta viene chiamato il veterinario, ma, per solito, non gode fiducia presso il personale delle tenute; il qual personale, in fatto di medicina e chirurgia, è tanto presuntuoso quanto è ignorante (1): soltanto in casi di malattie trasmissibili dagli animali all'uomo, enzoozie, epizoozie il veterinario interviene a dispetto di tutto e di tutti.

Ci sono, però, proprietari o *ministri* che « vogliono » che, in ogni caso, grave o banale, sia chiamato il veterinario, ma proprietari o ministri che la pensino così sono abbastanza rari.

Un ministro aveva ordinato: «Quando un animale s'ammala, sia pure un agnello, non dovete venire da me; dovete, immediatamente, avvertire il veterinario della Casa». Ma questo ministro era una mosca bianca.

Il massaro e i suoi uomini mangiano in campagna dall'ottobre a tutto marzo; negli altri mesi mangiano a casa. L'amministrazione della tenuta, salvo casi eccezionali, non passa niente e il massaro e i suoi dipendenti mangiano e bevono a loro talento: si trattano nè poveramente, nè lucullianamente: abbastanza bene.

Il massaro e il personale da lui dipendente, ogni volta venga ordinato dal ministro, riuniscono le bestie e le presentano a S. E. il Principe, a visitatori, compratori, ecc.; le atterrano per la *merca*, per la *scrinatura*, ecc. Il *domatore* o i *domatori* vengono scelti fra i cavalcanti più bravi, più arditi, più capaci che, nella campagna romana, si chiamano: *cavallari*. Tutto il personale abita in case murate.

Il laccio.

I cavalli pascolano con i bovini, perchè, dove hanno mangiato i bovini, pascolano bene i cavalli. E pascolano pure dove hanno pascolato le pecore: dove queste hanno lasciato il seccume ci si mandano le cavalle gravide. Dunque, i cavalli mangiano per tutto: con le pecore e coi bovini a seconda di come crede il massaro, a seconda della stagione, del terreno, ecc. I pascoli vengono assegnati dal ministro o dal padrone; il massaro, poi, vede, caso per caso, quello che si deve fare; trattamento speciale (pascoli migliori) hanno sempre le cavalle gravide e i piccoli.

In ultima analisi i *pasciticci* delle pecore sono anche dei cavalli, ma i cavalli e i bovini hanno, inoltre, zone particolari. I cavalli stanno sempre fuori, giorno e notte; sono loro ripari le macchie, le piante, gli argini, le ginestraie; i poledrini, maschi e femmine, nella pessima stagione, si mettono al riparo in grotte o in capannoni, ove esistono. I poledri e le poledre vivono sempre separati. Le *cavalcature di servizio*, pascolano in un *mandrione* o *riserva* e, d'inverno, si dà loro del fieno: quando si vogliono, si mandano al rimessino, s'incavezzano e s'insellano.

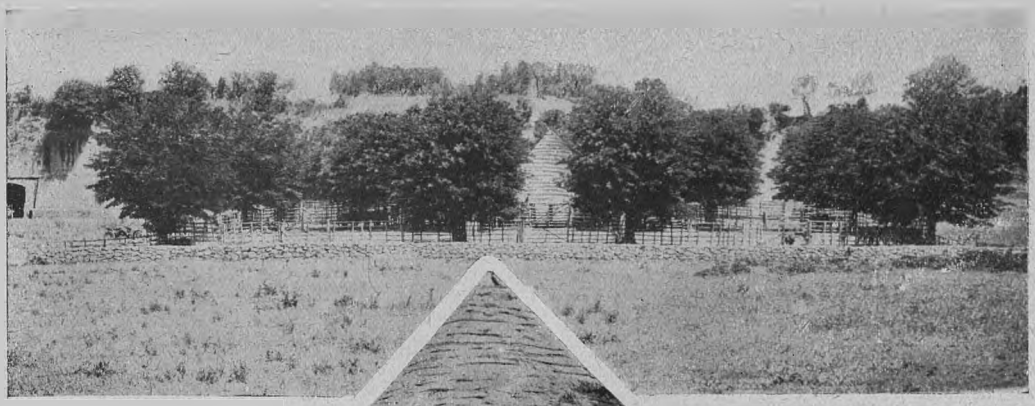
Come si fa per prendere un cavallo brado? Si prende con la *lacciaia* o *lacciara* o *lacciatora* o *laccio* (1) che è una fune molto lunga a un capo della quale v'è un anello di ferro: l'uomo che tira la lacciaia infila il capo libero della fune dentro l'anello, a nodo corrente o scorsoio, e acciambella il resto della fune in maniera che si svolga nel momento che tirerà il colpo: dentro il nodo scorsoio dev'entrare il capo del cavallo e quindi il collo: la lacciaia si lancia, si tira a piedi o a cavallo: generalmente, nella Toscana, si tira a cavallo; nel romano, a piedi.

(1) *Il servizio veterinario nella provincia di Grosseto (31 dicembre 1875-1911)*: N. 17-18, anno III del giornale la « Vita Sanitaria » di Roma.

Idem - Pitigliano, Stab. Tip. Zamperini-Bazzetti, 1911.

Idem - « L'Ombrone », anno 42°, n. 47, 48.

(1) In Inghilterra, la Società per la protezione degli animali è riuscita a far condannare l'impresario delle gare di lancio del laccio ai cavalli bradi che entusiasmava la folla enorme dell'Esposizione di Wembley.





NELLA CITTÀ DEI CAVALLI A MUSIGNANO. Veduta generale della città dei cavalli e dei bovini: nel centro il *mandriolo tondo;* in questa città i cavalli e i bovini si mercano, si scrinano, si castrano, ecc.; si presentano a compratori, visitatori, si medicano, ecc.

L'uomo che ha tirato la lacciaia, a piedi, e ha colto nel segno, aiutato da altri, corre ad avvolgerla al *giudice;* in Toscana l'uomo che, stando a cavallo, tira la lacciaia si è detto che si chiama buttero; la cavalcatura del buttero è armata d'una sella speciale che si dice: *sella alla buttera;* il buttero, tirata la lacciaia, l'avvolge al pomo della sella o *pallino,* giacchè pochi sarebbero quegli uomini che, restando a cavallo, potrebbero reggere l'animale catturato; nella campagna romana non ci sono selle con pallino e se l'uomo tira la lacciaia da cavallo (cosa rara), *bisogna che s'arrangi;* preso un cavallo alla lacciaia, questa viene tirata o allentata — con impareggiabile maestria — a seconda delle mosse del cavallo, perchè non si strozzi o non si rovesci all'indietro e batta la nuca.

Si dice *mandria* un allevamento: p. es., durante la guerra, il signor X, non lasciò in tenuta nemmeno un capo di bestiame, vendette tutta la mandria. Ma mandria o serrata o mandrione o riserva si dice pure un terreno, un campo, un luogo chiuso in qualsiasi modo, da staccionate, macerie, fratte, siepi, dove pascola il bestiame.

Mandriolo o *rimessino* è un luogo chiuso, da una staccionata alta a sette *filagne,* da dove è impossibile che le bestie possano saltare e fuggire: qui dentro si restringe il bestiame «per caparlo», per prendere cavalcature, *per fare la monta,* per presentare i cavalli alle Commissioni governative o a privati, ecc.

Mandriolo tondo o *rimessino tondo*: lo stesso a forma rotonda soltanto che, nel mezzo, v'è la *staccia,* o *òmo morto,* o *giudice,* attorno al quale si avvolge la fune quando si è preso un cavallo alla lacciaia; al giudice ci *si accapano* le bestie vaccine, ecc.; *accapare*: la testa, alla base delle corna, viene stretta, con un canapo, al giudice finchè la fronte dell'animale non combacia perfettamente col giudice stesso.

Nessun animale, nemmeno il più forte dei tori, è capace di svellere o troncare il giudice che, in ultima analisi, è un tronco d'albero, terminato a forca, piantato in terra nel mezzo del mandriolo tondo: continuando al primo detto, la fune, che s'è fatta passare dentro la forca, può esser fatta girare dall'animale e avvolgersi attorno al giudice a destra o a sinistra, ma non fugge dal giudice e quindi, non fugge l'animale; inoltre, il giudice permette agli uomini, a cui è affidata la fune, di poter stare a rispettosa distanza dal cavallo o dal toro, farlo strapazzare, stancare, avvilire e avvicinarglisi quando a loro farà comodo, al momento che stimeranno opportuno.

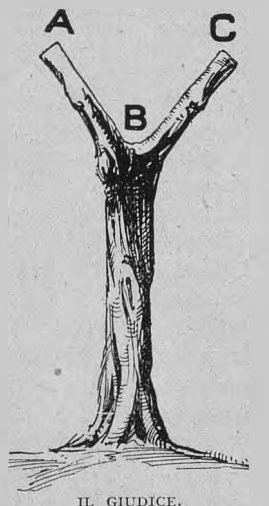


LA MERCA.
Incastro o sgabuzzino dentro al quale è un *vannino* cui verrà impresso, a fuoco, il *merco* nella guancia.

La lacciaia e il giudice sono indispensabili per far quello che si vuole d'un cavallo o d'una vaccina indomita: preso l'animale alla lacciaia e assicurato al giudice, i cavalli, p. es., *s'incapezzano, s'imbracano* (con la stessa lacciaia), si buttano in terra, *si impastoiano* e si può fare la castratura, la merca, la scrinatura; si insellano la prima volta.

Incastro o *sgabuzzino* è un corridoio, fatto di filagne, al quale si accede dal mandriolo, lungo 2-3 cavalli e largo, su per giù, quanto è largo un cavallo; sopra è scoperto; nell'incastro il cavallo rimane «incastrato», immobilizzato con stanghe o cancelli che gli si mettono davanti e di dietro; sopra si mettono stanghe o, meglio, una rete di corda, perchè non si rovesci.

Nell'incastro o sgabuzzino si medica; si mette il *merco* nella guancia ai poledrini all'epoca della *smammatura;* la matricola nello zoccolo e la croce, alla coscia sinistra, ai cavalli acquistati dalle Commissioni militari, ecc.



IL GIUDICE.
Tronco d'albero terminato a forca (biforco) piantato in terra nel mezzo del mandriolo tondo. (A B C: la forca nella quale si mette la fune).

⁂

La durata della gravidanza della cavalla è d'un anno circa: durata minima 307 giorni, massimo 394, media 340, e comunemente si dice che la cavalla «porta un anno»: orbene, in linea generale, quest'anno si inizia e ha termine quando primavera sta per sbocciare o a primavera inoltrata, a seconda dei pascoli più o meno abbondanti, primaticci o serotini, a seconda che la tenuta è in zona fredda o calda, esposta ai venti o riparata, in pianura o no: se ne inferisce che ciò che verremo descrivendo avviene, prima o dopo, a seconda della posizione delle «tenute», di usi, interessi, tempi



LA MERCA.

buoni o cattivi, circostanze speciali, ecc.: p. es., un anno, in una tenuta del grossetano, la smammatura fu ritardata in modo inverosimile perchè « il signor Principe » voleva assistervi e rimandava sempre la gita.

Da Dicembre a Febbraio.

L'operazione di contare i cavalli (*la conta*) viene fatta tutti i giorni.

Nel dicembre-gennaio si principia « a capare » le cavalle che

> . . . . errando
> Della grossezza loro empiono i mesi.

È un periodo morto per il bestiame e il personale ha da lavorare poco; le cavalle che devono figliare si mettono in un pascolo « comodo », senza pericoli; le macchie tagliate di due anni sono ottime per le cavalle gravide, perchè, alla macchia, meno si sente la brina e quindi il ghiaccio.

Nel febbraio comincia la figliatura delle cavalle. Le cavalle brade generalmente figliano tutti gli anni.

Intanto si ha cura di prendere i poledrini dell'anno avanti e di separare i maschi dalle femmine. In media, gli equini sono puberi a 18-24 mesi. Inoltre, si prendono tutti i poledri di tre anni, che si presenteranno per la vendita alla Commissione governativa, e si dà loro un buon pascolo, poichè la Commissione comincia gli acquisti agli ultimi d'aprile o ai primi di maggio.

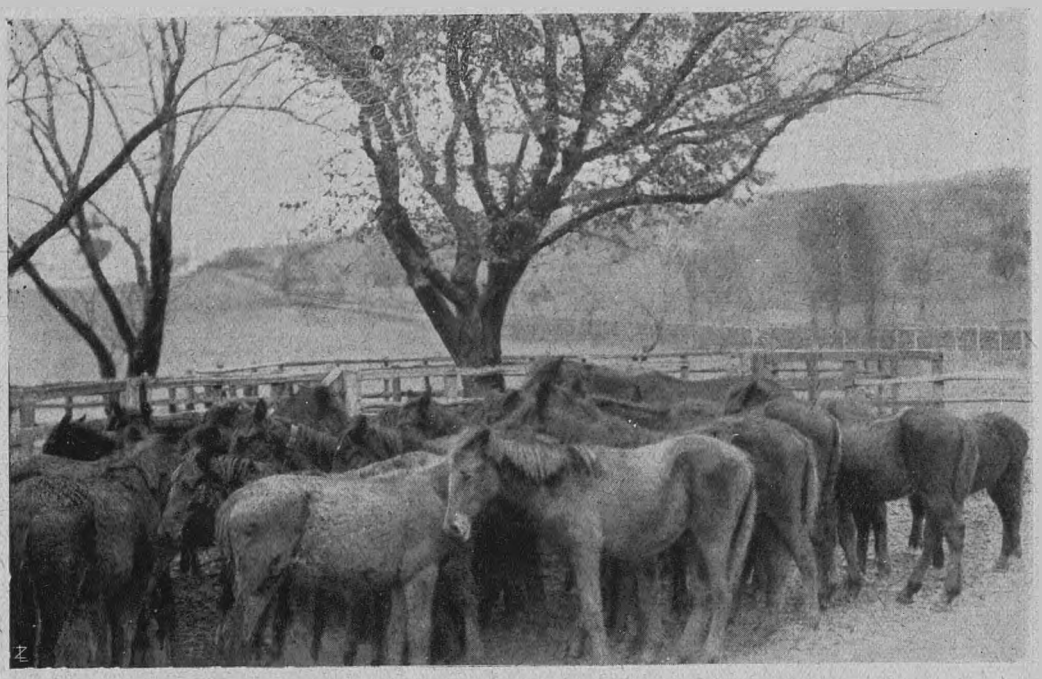
Altrettanto si fa per le poledre. Ma prima di presentare poledri e poledre di tre anni alla Commissione governativa o a privati, il proprietario o il ministro d'una grande azienda fa scegliere le più belle poledre per servirsene come fattrici; l'allevatore

> Sovra d'ogni pensier ci prenda cura
> Nello sceglier le madri,

e, se ne ha bisogno, fa scegliere i migliori poledri « per capare » il più bello o i più belli come padri:

> Fin dalla prima etade ogni tua cura
> Circa quelli impiegar, che tu destini
> Farne stalloni a propagar l'armento.

Fatta la scelta per la tenuta, nel caso avanzino uno o più poledri destinati « a propagar l'armento », i quali, a parere del proprietario o del ministro, sono belli, questi poledri vengono presentati alle Commissioni governative per i Depositi Cavalli Stalloni, o a privati.



LA MERCA A MARCIGLIANA.

Dopo la prima quindicina di novembre si *smammano* i « vannini » (si divezzano) e si mette loro, a fuoco, un piccolo *merco* alla guancia, nel caso si dovessero smarrire....: si vede bene il campano, il marrone, la guida, il duce.... In questa tenuta non vi sono che stalloni maremmano-orientali e si fa ogni sforzo dal principe Corsini per far ritornare la mandria all'antico stato di purezza.

Marzo.

L'accoppiamento del maschio con la femmina dicesi *monta*. Dicesi pure monta il luogo dove si tengono gli stalloni o *stazione di monta; tempo della monta; menare alla monta,* ecc. Di marzo seguita la figliatura delle cavalle e principia la monta (1).

Quanti sono i cavalli in Italia?

Al genere *equus* appartengono otto specie di cavalli.

È opinione comune ai naturalisti ed agli ippologi che gli attuali cavalli discendano da cavalli selvatici, però, nessuno ancora è riuscito a stabilire da quale tipo selvatico equino derivi il cavallo domestico: stipite de' preequidi sarebbe un pentadattilo poco più grosso d'una volpe.

Stu li storici, zoologici e filologici hanno dimostrato che il popolo che per primo addomesticò il cavallo era costituito dagli Arias primitivi o Ariani abitanti l altipiano centrale dell'Asia a nord dei monti Himalaja.

I cavalli erranti, che vivono allo stato selvaggio, in truppe più o meno numerose, guidate dagli stalloni più forti, nelle steppe dell'Asia, nei deserti dell'Africa, nelle pampas dell'America si ritiene sieno cavalli rinselvatichiti più che veri e propri cavalli selvaggi: questi cavalli sono temuti pei gravi danni che arrecano ai pascoli e perchè trascinano seco i cavalli domestici che incontrano.

La popolazione cavallina italiana è di capi 989.786 (1). Sull'origine del cavallo maremmano gli autori non sono concordi: alcuni vogliono derivasse dall'*E. C. germanicus*, altri dall'*E. C. africanus*. Anche il cavallo romano si vuole discendesse dalla razza germanica.

Nella riproduzione bisogna tener conto tan-

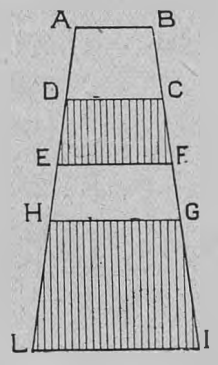
(1) Per lo speciale carattere di questa *Rivista* abbiamo tolto alcune notizie riferentisi alla riproduzione degli equini. (*Nota della Redazione*).

(1) Secondo una recente statistica pubblicata dal *Coltivatore:* Germania 3.647.500; Polonia 3.157.000; Francia 2.778.000; Inghilterra 2.778.000; Romania 1.686.000; Jugoslavia 1.059.000; Italia 989.786. (*Il Moderno Zooiatro*, 6 settembre 1924, N. 36).



LA SCRINATURA.

to del maschio quanto della femmina: empirici e scienziati sono di accordo che si può sperare d'avere ottimi prodotti quando il padre e la madre, ambedue i riproduttori, non abbiano tare, abbiano le stesse attitudini, la stessa mole, ecc., poichè, per la « legge dei simili » proclamata da Linneo, « il simile produce il simile ». Ora è straordinario che gli orientali, che posseggono i cavalli più belli e più generosi del mondo, non prendano nella dovuta considerazione la femmina, seguendo in ciò quanto sta scritto nel Corano: « La cavalla è un sacco: gettatevi oro e avrete oro; gettatevi piombo e avrete piombo ».



CRINIERA E CIUFFO CAROSATI COMPLETAMENTE (MASCHIO).
A B - attaccatura della coda (dove la coda si attacca al corpo dell'animale).
A B C D - pezzo di coda carosato.
D C E F - coda con crini (anello).
E F G H - pezzo di coda carosato.
H G I L - coda intatta tagliata a « paro » dei garetti.

In Italia avevamo cavalli della R. razza del Piemonte; marinotti o del Polesine; friulani o furlani; maremmani, romani, napoletani, siciliani, sardi... oggi, che vi siano ognuno lo dice, dove siano nessun lo sa.

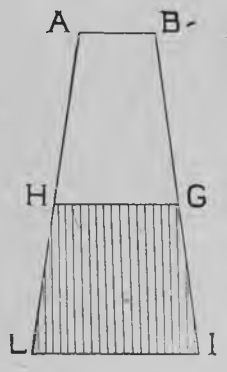
La terra....
Simili a sè gli abitator produce:

con l'introduzione di riproduttori forestieri, fatta senza discernimento, noi non abbiamo più cavalli friulani, maremmani, romani, napoletani, siciliani, sardi.... i nostri cavalli sono un amalgama, un miscuglio, uno scempio: il Mascheroni dice che del cavallo dell'antica razza romana « più non se ne ha lo stampo » e nel 1922, nel Congresso degli allevatori toscani, fu deprecato perchè, in un avvenire non lontano, non si dovessero ripetere, per i bovini della Maremma, gli stessi insuccessi che hanno portato « alla scomparsa di quel cavallo maremmano che fu vanto di questa regione »; e il Tampelini, scrivendo della nostra produzione cavallina, dice: « sfido ogni allevatore italiano a poterne precisare i caratteri ».

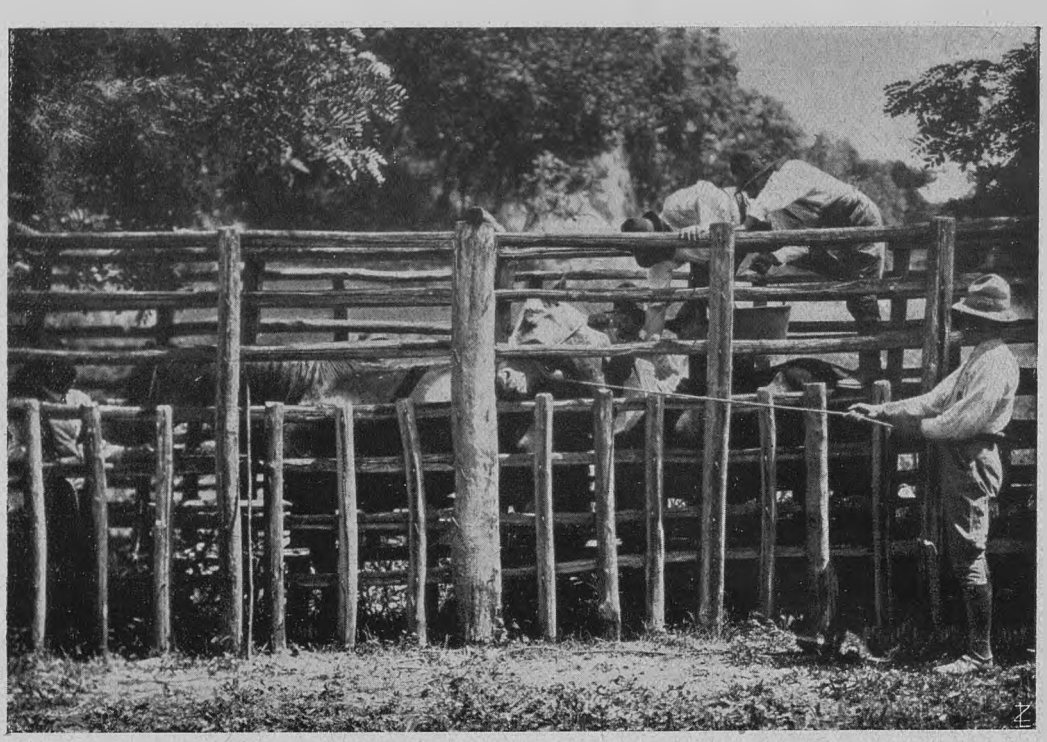
In una tenuta del romano abbiamo veduto destinati

.... a propagar la mandra

un hackney, un arabo nato in Sardegna, un maremmano (?), un romano (?) e siccome la meraviglia, il dolore, lo sdegno ci traspariva dal viso, ci è stato detto che « tutti » i riproduttori sono buoni, eccetto il puro sangue inglese; è certo che l'introduzione del p. s. i. nei nostri allevamenti bradi è stata una maledizione: meglio una pestilenza che ci avesse portato via quasi tut-



CRINIERA CAROSATA E CIUFFO TAGLIATO A « FRANGETTA (FEMMINA).
A B - attaccatura della coda (dove la coda si attacca al corpo dell'animale).
A B G H - pezzo di coda carosato (senza anello).
H G I L - coda intatta tagliata « a paro » dei garetti.



COME SI MEDICANO I CAVALLI.
Incastro o *sgabuzzino* è un corridoio fatto a *filange*, al quale si accede dal mandriolo o rimessino, ecc. ecc.: il cavallo — che precede il cavallo che si medica — è il *marrone*: il cavallo che si medica ha una larga ferita al collo per un morso di un compagno.

ti i cavalli degli allevamenti bradi che l'avervi introdotto il p. s. i.

Ma, per nostra consolazione, in una tenuta del grossetano, si verifica un fatto straordinario: un tempo, la mandria ebbe come riproduttori degli orientali: niente di male; gli orientali sono i padri dei 9/10 dei cavalli esistenti nel mondo; orbene, il proprietario, oggi, non solo non ha nella mandria che stalloni maremmano-orientali, ma tende, con tutte le sue forze, a far ritornare la mandria allo stato di purezza antico!

Come retaggio di guerra c'è toccato la razza di Lipizza che formò, per tre secoli, l'orgoglio di Casa d'Austria: che i nivei cavalli non subiscano l'onta dell antiche nostre razze!

Aprile.

Ma tre inverni passati, allor che il quarto
Ei (il puledro) comincia a toccare, attorno in giro
Fa, che tosto si muova, e che passeggi
. . . . . .

D'aprile, si domano i poledri per servizio; la domatura viene fatta in quest'epoca per due ragioni: 1°, gli animali che escono dall'inverno sono deboli e quindi, non avendo forze per essere *feroci,* si sottopongono più facilmente all'uomo; 2°, in questa stagione, mangiando bene, possono sopportare lo strapazzo della domatura:

. . . innanzi
D'esser domati l'ingrassar li rende
Troppo feroci, e ancorchè al laccio presi
Ricuseran di tollerare i colpi
Della bacchetta, e d'ubbidire al freno.

In alcune aziende le poledre che si sono scelte per fattrici, si domano: si domano a sella o a tiro, oppure a sella e a tiro; per esempio, i Torlonia domano a sella; i Caetani prima a cavalcatura e poi a tiro; contemporaneamente vengono condotte alla monta. In altre tenute le poledre vengono domate a tre anni ed a quattro condotte alla monta. Si domano le poledre per *umanirle* e, quindi, poterle incavezzare per la monta a mano. Si domano perchè, in caso di malattia, qualora non vogliano allattare il poledrino (ciò può accadere quando la cavalla è *primarola* o *primaiola* o *primipara*), oppure se il poledrino è molto debole e stenta ad

attaccarsi alle mammelle, ecc., le madri si possono prendere, incavezzare e fare di loro quello che si vuole.

S' è detto che agli ultimi d'aprile, o ai primi di maggio, si vendono poledri e poledre alle Commissioni, od a privati. Nel romano si fa pure lo scarto del bestiame e si vende. Nel grossetano lo scarto del bestiame giovane si fa in novembre, dicembre; del vecchio in agosto.

Maggio.

Nel maggio si seguita la domatura de' poledri oltre che delle poledre scelte per fatrici, dove si domano. Si fa la *merca* e, in alcune aziende, la *scrinatura*.

Imprimere
. . . . della Razza il segno
Con un rovente ferro....

dicesi *merca:* le solite operazioni per buttare in terra il cavallo; si mercano soltanto i cavalli (e, in genere, tutti gli animali) che rimangono in tenuta, poichè, oggi, chi compra non desidera avere cavalli col merco di un'altra persona: quando c'erano le antiche razze italiane, il cavallo valeva quanto valeva il segno che portava impresso. Torlonia, p. es., merca alla coscia destra e alla spalla sinistra: il merco è un timbro di ferro che reca l'arme di famiglia e la prima lettera del cognome; come ai tempi di Virgilio, si scalda a fuoco e si comprime sulla pelle; il merco è, quindi, eterno, o meglio dura quanto dura la vita dell'animale.

Le operazioni per la merca e scrinatura, negli equini e nei bovini, sono fatte contemporaneamente nello stesso giorno e sono movimentatissime: il cappello cade continuamente; stare senza cappello non conviene per il folgorante sole, ond'è che, in alcune tenute, il personale si mette in capo, per l'occasione, un fazzoletto alla fantina: nella tenuta di Musignano, Casa Torlonia, adopera fazzoletti bianchi, rossi e verdi.

Caroso: viene tosata la criniera e il ciuffo completamente. La coda si tosa all' attaccatura, poi si lascia un anello di crini e sotto si tosa ancora un poco (altrimenti non si otterrebbe

DEI SUPERBI STALLONI DI MUSIGNANO.
Dall'alto in basso: hackney, arabo nato in Sardegna, maremmano (?), romano (?).

l'anello); infine la coda viene tagliata « a paro » dei garetti. *Carosa:* come sopra; differenze: il ciuffo viene tagliato a frangetta, a zazzerina. Códa senza anello.

Da Giugno a Settembre

Come abbiamo già detto, nel giugno finisce la monta e, dov'è la monta libera, gli stalloni si levano dalle punte delle cavalle. Queste si raggruppano tutte insieme. In alcune tenute gli stalloni, d'inverno, sono messi alla stalla o in capannoni e cioè dai primi di dicembre ai primi di marzo. Luglio: si fanno i branchi: le figliate vanno a sè in un pascolo fresco e le cavalle non seguite dal *vannino* a sè.

Poi: branco de' poledri d'uno in due anni (*carosi*); branco de' poledri di due in tre anni (*poledri*); branco delle poledre di uno in due anni (*carose*); branco delle poledre di due in tre anni (*stacche*). In caso di bisogno, per necessità, perchè non se ne può fare a meno, carose e stacche si mettono con le cavalle non seguite da redo, ma, specialmente le carose, soffrono di questa comunione poichè vogliono un trattamento speciale: un ottimo pascolo, ossia vogliono il pascolo delle cavalle figliate. Anche i carosi, quando è possibile, è bene tenerli divisi da' poledri e far loro un trattamento speciale; allontanare i carosi dai poledri è bene, non fosse altro per evitare che gli animali più piccoli buschino i calci de' più grossi. Gli animali della stessa età che si calciano o si mordono, non si fanno generalmente gran male; invece, i più piccini, spesso soffrono de' calci o de' morsi dei più grandi o degli adulti.

I branchi de' cavalli hanno sempre a disposizione l'acqua, e i cavalcanti li accompagnano all'abbeverata tutte le mattine. Ma di luglio, d'agosto, di settembre è cosa principalissima non trascurare l'abbeverata; benchè il bestiame, come s'è detto, abbia l'acqua a disposizione dove pascola, « si ferma per la mosca » e non si muove, « non spoggia »:

> .... de le grandi querce a l'ombra stan
> Ammusando i cavalli e intorno intorno
> Tutto è silenzio ne l'ardente pian.... :

il personale, con le cavalcature, l'obbliga a muoversi, a *spoggiare* e a recarsi a bere.

Durante tutta l'annata il servizio non può mai cessare e non ci sono vacanze: soltanto il massaro può dare permessi in caso di bisogno; verificandosi ciò, chi va via viene supplito dai compagni che devono lavorare, vigilare di più.



Un vannino che *poccia*.

Se il freddo, l'acqua, il vento, la neve dànno parecchia noia ai cavalli, i grandi calori, le mosche, i tafani e ogni sorta d'insetti non li fanno meno soffrire....

> D'insetti un nembo vola....
> Noiosissimi insetti all'aspro [morso,
> All'inquieto ronzìo....

Ottobre.

Nel febbraio s'è detto che si prendono i poledri e le poledre di tre anni e che, prima di presentarli alla vendita, si scelgono i migliori animali per « capare » lo stallone e le fattrici; alcune aziende, che hanno bisogno d'allevare uno stallone, fanno la scelta de' più bei puledri di 2 in 3 anni nell'ottobre e, per umanirli, li mettono alla stalla dove sono sottoposti a un trattamento speciale: cibo ottimo a volontà, pulizia; dunque la scelta de' più bei maschi si fa di primavera e d'autunno. Infine, in alcune tenute, quando vien notato un vannino « che promette », appena *smammato,* gli vien fatto un trattamento speciale: stalla nella cattiva stagione, avena, fieno, ecc.

Novembre.

Dopo la prima quindicina di novembre si smamma, o si *spoccia* o si *spoppa:* si tolgono i vannini, maschi e femmine, alle madri e formano un branco a parte e si mette loro, a fuoco, un piccolo merco alla guancia, nel caso si dovessero smarrire: per solito la prima lettera del casato del proprietario.

In alcune aziende si dà loro *un madro, un campano* che sarebbe il capitano, il pedago-



L'ABBEVERATA AL FIUME TIMONE PRESSO MUSIGNANO.
Una punta di cavalle coi vannini e lo stallone.

go, la guida, il duce; nel caso speciale, il duce è un vecchio cavallo castrato, buono come il pane che si fa mangiare: è una specie di cappone che guida i pulcini; nel romano, con termine preciso, si chiama: *marrone* (1); in altre aziende si dà ai vannini, per guida, una cavalla manza con campano.

Il marrone serve anche per altri usi: p. es., si vuol fare entrare un poledro in uno sgabuzzino? Il marrone si fa entrare avanti e il poledro lo segue e vi sta relativamente tranquillo.

Dicesi marrone il cavallo che sta di fianco a un poledro che si doma a pariglia. Dicesi marrone il cavallo che viene cavalcato da quegli che porta *sottomano* un poledro, ecc.

Gli ibridi.

Si dovrebbe ora parlare degli *ibridi*. Diremo soltanto che ibridi comuni, preziosi sono il *mulo*, il più apprezzato, che nasce da una cavalla e da un asino: il *bardotto* che nasce da un'asina e da un cavallo. In Toscana il mulo dicesi anche: *mulo cavallino;* il bardotto: *mulo somarino*.

Pei muletti e pei bardotti piccoli, fino a tre anni, vedasi il trattamento fatto ai poledri. Muli e bardotti, a tre anni, passano alle vergherie o vengono venduti.

I bardotti sono meno frequenti dei muli. Inutile dire che de' muli e bardotti, siccome nascono e crescono nell'allevamento dei cavalli, se ne occupa il massaro.

Commiato.

O Uga, o Boscaglia, o Novello, fiori della mia vita, leggetemi Virgilio, leggetemi Carducci. Davanti la mia fantasia non passano che cavalli. Cillaro, dell'Amiclèo Polluce, e gli ammirabili cavalli di Marte e d'Achille e di Nettuno e il corsier di fiamma dell'Aurora e la cavalla indomita della Guerra che corre i' mondo. Santi, eroi e poeti io li vedo a cavallo e Amore e Morte hanno un cavallo. Sulla spiaggia del nostro bel Castagneto, o di Bolgheri, ghermite, o miei figliuoli, quel cavallo bruno più che pece, fate ch'io gli salti in groppa, dalla vostra mamma, da' vostri fratelli io voglio andare: via e via e via, mari e monti varcherò, finchè il caval bruno più che pece non s'immerga nella notte, non s'aderga verso le stelle....

Fot. di Denci, Pitigliano.

G. U. BOSCAGLIA.

(1) Chi sui monti e in tempo di neve guida i viandanti e fa loro innanzi la pesta.

PER LO SVILUPPO DELLE TELEFERICHE IN ITALIA

L'articolo pubblicato nel numero di novembre dello scorso anno de *Le Vie d'Italia*, a proposito della nuova teleferica Merano-Avelengo, ha richiamato l'attenzione di un vasto pubblico su questo importante mezzo di comunicazione. Nella presentazione fatta di quell'articolo si disse che dove il problema economico, sia per l'impianto, sia per l'esercizio, può con fondamento essere risolto, è certo che queste teleferiche potranno diffondersi rapidamente. Il turismo nostro potrà ritrarne vantaggi enormi, poichè sono ancora molti i luoghi che attendono una vasta frequentazione da facili accessi.

Con vero piacere constatiamo che i pronostici fatti allora sono stati seguiti da una rapida realizzazione. Mentre è in atto la costruzione di una teleferica che congiunga Oropa al Lago del Mucrone, possiamo dare ai nostri lettori una notizia che ha un interesse turistico grandissimo.

In Sicilia sono già state decise e finanziate tre teleferiche di importanza eccezionale: la prima dalla stazione ferroviaria di Giardini-Taormina condurrà a Taormina. La seconda da Palermo (e precisamente dal fondo del viale della Libertà) alla cima di Monte Pellegrino; la terza da Trapani a Monte S. Giuliano. Tutti coloro che conoscono anche superficialmente la Sicilia possono apprezzare l'importanza veramente eccezionale di queste teleferiche. Tutti hanno sentito parlare di Taormina, dei suoi monumenti e dei suoi panorami insuperabili.

Il lungo e non sempre comodo accesso attuale dalla stazione sul litorale, sarà reso facilissimo dalla teleferica, la quale senza dubbio troverà frequentatori a migliaia di tutte le nazionalità. Altrettanto noto è il Monte Pellegrino, la bella, caratteristica montagna calcare a nord di Palermo, che fu detta da Goethe il più bel promontorio del mondo.

L'accesso attuale è tutt'altro che comodo malgrado la carrozzabile recentemente costruita e richiede un tempo non indifferente. Il Monte Pellegrino è frequentatissimo dai siciliani fino al Santuario, e si può immaginare come lo sarà dagli stranieri quando la ascensione fino in vetta sarà possibile in teleferica.

Ma che dire di Monte S. Giuliano? Esso è senza dubbio infinitamente meno noto anche ai turisti che vanno in Sicilia, per la sua posizione fuori dalle grandi comunicazioni. Attualmente vi si va da Trapani con lunga carrozzabile percorsa da un servizio pubblico d'auto.

A mano a mano la strada si alza — dice la *Guida di Sicilia* del T.C.I. — le sottili rigature dei filari di vigneti vanno fondendosi a vista d'occhio e sembrano vaste praterie; rimangono visibili soltanto le emergenti righe degli ulivi, poi anche queste si sfumano nell'uniformità data dall'altezza. La vista è meravigliosa durante tutta la salita: ad un punto si risvolta a dominare una parte delle Egadi, mentre si vedono in pari tempo a sinistra le mura antiche di S. Giuliano, nelle quali si apre ad ogiva la porta d'entrata. Davanti a questa si ha uno dei più bei punti di vista che abbraccia anche buona parte di Trapani. Ancora migliore è quello dalla Villa Pubblica. Ai piedi del monte precipitoso, Trapani bianca come città orientale, sporta in mare verso le Egadi; a sinistra, Maréttimo, poi Favignana e Levanzo. Al sud, la fertile costa sparsa di abitazioni fino al lontano Capo Boco o Lilibeo, ove biancheggia Marsala. Dal lato opposto, nord ed est, il meraviglioso insieme di mare e di monte della penisola di Capo S. Vito. La spiaggia, ai piedi del Monte S. Giuliano, si chiude al conico M. Cofano m. 653. La cima più settentrionale dietro il Cofano e presso Capo S. Vito è il M. Monaco m. 520 e, scendendo verso destra, il monte Sanci m. 700, il Passo di Lupo m. 860, il Monte Speziale m. 920, il M. Sparagio m. 1109. Con tempo eccezionale la vista si estende a nord fino ad Ustica, a sud fino a Pantelleria, all'Isola di Zembra ed al Capo Bon in Africa. È certo che la teleferica creerà al Monte S. Giuliano nuove ed importantissime correnti di visitatori.

Il Touring non può che compiacersi vivamente di questi progressi turistici e fra i realizzatori dell'impresa annovera con grande piacere il proprio Console per Caltanissetta ing. Augusto Rigoletti, il comm. Emirico Vismara, Consigliere delegato della Società Elettrica per la Sicilia, a cui l'Isola va debitrice di quell'opera grandiosa che è l'impianto dell'alto Belice, il quale corona gli altri della stessa Società ad esso collegati.

***

Ma i punti panoramici d'Italia che possono venir collegati con grandi centri di turismo, sono numerosissimi. Questa valorizzazione perciò può e deve essere intensificata con tutte le forze. Pensiamo alla nostra Riviera, alle Valli Piemontesi, alla regione dei laghi, alle Tre Venezie, a infiniti luoghi del Centro, del Mezzogiorno e delle Isole. Quanti luoghi possono essere serviti con profitto da una teleferica pur tenendo presente non soltanto concetti sentimentali, ma di assoluta praticità, cercando cioè di conciliare le tendenze ideali colle necessità del rendimento del capitale investito negli impianti.

I nostri Soci, specialmente quelli dei luoghi di soggiorno e di cura, gli Enti pubblici locali, le Pro Loco, gli albergatori e tutti gli interessati allo sviluppo del turismo, indichino al Touring, nell'ambito della loro conoscenza, quali — a loro parere — sarebbero le teleferiche che potrebbero essere vitali. Il Touring esaminerà volentieri le loro proposte e se saranno ritenute degne di appoggio, le sosterrà con molto impegno presso chi eventualmente potrà pensare di tradurne in atto la realizzazione.



CONNUBIO DI CASONE E CASA IN MURATURA PRESSO S. GIORGIO DELLE PERTICHE.
Il vecchio contadino dei casoni, per quanto riconosca ed apprezzi i pregi delle case moderne in muratura, è sempre restìo ad abbandonare la sua antica dimora. Sorgono pertanto questi curiosi connubi, comuni in tutta la regione da Padova a Montebelluna, interessante dimostrazione del tenace persistere delle remote tradizioni.

CASE RUSTICHE NELL'ALTA ITALIA

I CASONI VENEZIANI

In quella fiorente zona del Veneto che si estende da Padova a Montebelluna, da Venezia a Bassano, dove più fertile è la terra, più intensa l'operosità delle industrie, più espressiva e signorile l'architettura nelle belle ville e nei severi giardini settecenteschi, si incontrano, in vivace contrasto, dei miseri casolari dal tetto alto ed acuminato di paglia.

Sembrano dimore primitive d'altri luoghi e d'altri tempi; sono invece di pura e fiorente tradizione locale.

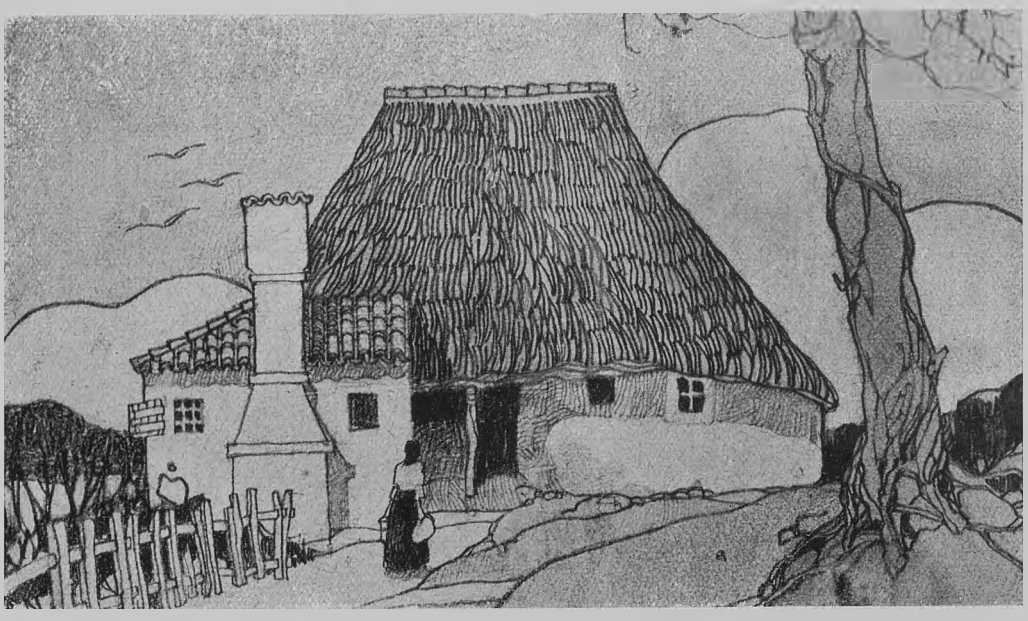
La loro origine si perde nella notte dei tempi. Se ne hanno esempi fin dal 400 in quadri di Gentile e Giovanni Bellini, poi in quadri di Tiziano, in stampe di Zuccarelli, di Bartolozzi, di Zocchi e di tanti altri.

Il casone tipico ha pianta rettangolare ed è formato da quattro o cinque locali terreni disposti intorno a un portico di disimpegno che occupa il centro della facciata.

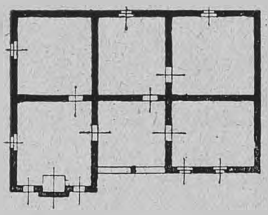
Il portico è sempre disposto a mezzodì e raccoglie, durante il giorno, l'industre attività delle donne di casa. Nel mezzo della luce del portico, a sostegno dell'architrave, è disposto un palo a cui la massaia assicura la capra o il ringhioso cane pagliaio. Alle pareti sorride spesso la ingenua grazia di qualche immagine dipinta.

Dal portico si accede, per mezzo di scala a pioli, attraverso ad apposita botola praticata nel soffitto, nell'ampio sottetto, dove si raccoglie il grano, la paglia e la frutta.

Il portico disimpegna, come si è detto, i locali terreni, dove trovano posto la cucina e le camere da letto. In una delle pareti



CASONE PRESSO CHIESANUOVA.
Il tetto ampio ed acuminato è interamente coperto di paglia. Le pareti sono in muratura. La distribuzione interna è semplice e pratica. Un portico (pórtego) con un palo nel mezzo a sostegno del soffitto, disimpegna i locali terreni; la cucina (cusina), le camere (càmare) e la stalla che dà ricovero alla capra o al maiale. Dal *pórtego* si accede al sottotetto mediante scala a pioli. La cucina presenta un corpo sporgente coperto di tegole, detto *la cavarzerana*, nel quale è disposto il focolare. Esso è dominato dall'ampio comignolo parimenti sporgente che rappresenta, nelle sue svariate leggiadre fogge, una importante caratteristica dell'architettura rustica veneziana.



della cucina si apre l'ampio focolare attorno a cui si perpetua la dolce consuetudine delle adunate familiari nelle lunghe serate invernali.

Il focolare rappresenta la principale caratteristica della casa del contadino della regione. È formato da un locale a sè in un corpo sporgente del fabbricato, nel mezzo al quale s'innalza, ampio e massiccio, il fornello a dado. L'alta cappa che sovrasta, e che domina il vano, è contornata da una mensola sovra cui luccicano svariati arredi di rame e piatti e vasi d'ogni foggia e colore.

Talora ai lati del fornello si aprono due finestrelle che dànno all'esterno, chiuse spesso da inferriate ingentilite talora da gustose rozze decorazioni.

Nei casoni più poveri queste finestrelle, ridotte a semplici feritoie, servono in luogo della cappa allo smaltimento del fumo.

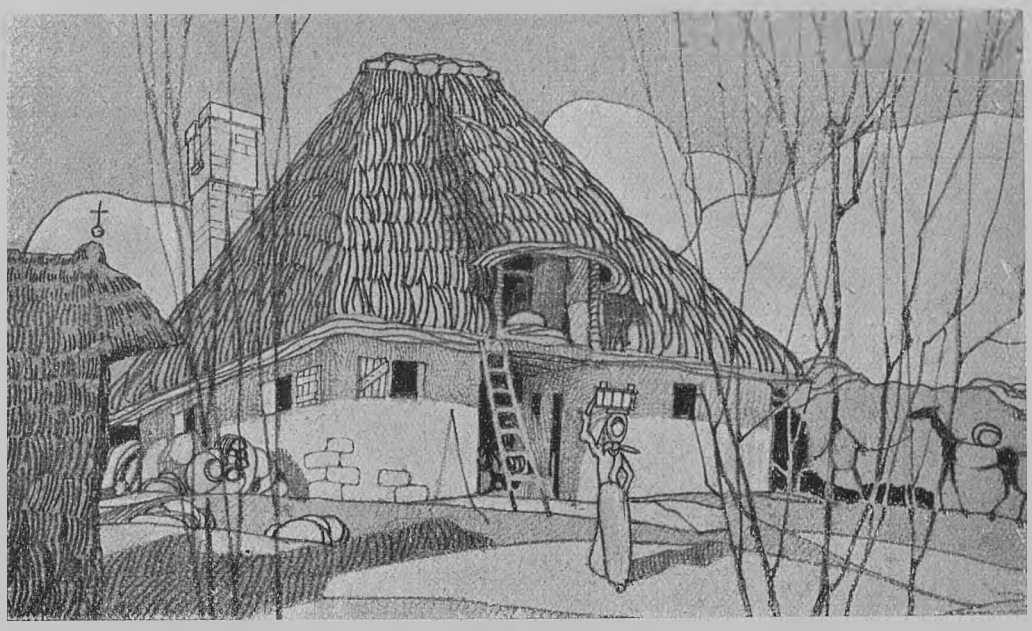
I muri dei casoni sono costituiti da pietrame, ciottoli o mattoni; spesso anche di terra pesta e non raramente di graticcio di legno o di cortecce d'alberi intonacate, oppure di semplice palancato.

Il pavimento è solitamente di terra pesta; qualche volta di lastre di pietra disposte a secco (la salesada).

Il tetto è coperto di paglia o di cannucce. Il culmine è talora formato da una fila di tegole a canale assicurate con malta. Ma spesso la paglia è strettamente attorcigliata e trapuntata in modo da formare un massiccio cordone, l'estremità del quale è foggiata a corno o a fiocco, portante una crocetta, od anche curiosi primitivi ornamenti di sughero o di vimini.

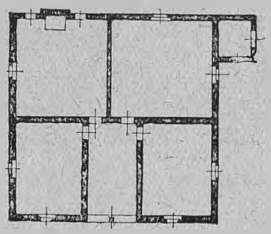
I casoni sono abitati dal contadino povero che coltiva il piccolo podere preso in affitto. Sono sparsi nei campi, per lo più isolati o riuniti in piccoli gruppi. Sono raramente cintati da basse siepi di cannucce o di pruni.

Nella zona descritta se ne incontra ancora in gran numero. Ognuno può scorgerne parecchi percorrendo la ferrovia tra Padova e Venezia. Ve ne sono pure di costruzione recente, benchè vadano a poco a poco cedendo terreno alle fredde casette moderne col tetto in tegole marsigliesi. Però, per certi riguardi, sono ancora preferiti dal conta-



CASONE PRESSO CHIRIGNAGO.

La conformazione dell'insieme, la distribuzione dei locali è simile a quella del casone presso Chiesanuova, salvo la cucina che, situata posteriormente, nulla toglie alla simmetria della facciata. Sul fianco destro è addossato il porcile (porzile). Nei casoni veneziani si osserva frequentemente, sovra il portico, quell'ampio abbaino che dà accesso al sottetto chiamato granaio (granèr) per la sua speciale destinazione.



Sul davanti si scorge una capanna col tetto a due falde coperte di paglia, estese fino a terra, e con la fronte protetta da una mezza falda, esempio questo comune in altre regioni. È destinata a contenere prodotti agricoli.

dino. Infatti, in paragone, costano assai meno, essendo interamente costruiti con materiale che nelle campagne si trova a disposizione. Di più il tetto di paglia o di cannucce ha il vantaggio di preservare meglio dal calore d'estate e dal freddo d'inverno. E poi, mercè la sua porosità, favorisce il rinnovo dell'aria dal sottetto, ciò che giova al granaio. La sua forte inclinazione, necessaria per dare facile scarico all'acqua piovana, permette di avere un'ampia e comoda soffitta. La sua costruzione non esige speciali attitudini nè pratica speciale. Può attendervi lo stesso contadino nei periodi di minor lavoro. La copertura di paglia comporta una travatura leggiera e di poco costo. La manutenzione esige cure e spese limitate. La paglia del coperto, via via sostituita, può essere ancora utilizzata come strame e, a quanto assicura taluno, viene anche data in pasto al bestiame che ne è avido.

Questi pregi, a cui solo si contrappone il pericolo di incendi, fan sì che anche il contadino con qualche risorsa vi rinunci a malincuore, e poichè la casa moderna presenta d'altra parte una cospicua somma di indubbie attrattive, si sono costruiti quei curiosi connubi di casoni e casette in muratura che rappresentano un'interessante caratteristica della moderna architettura rurale della regione.

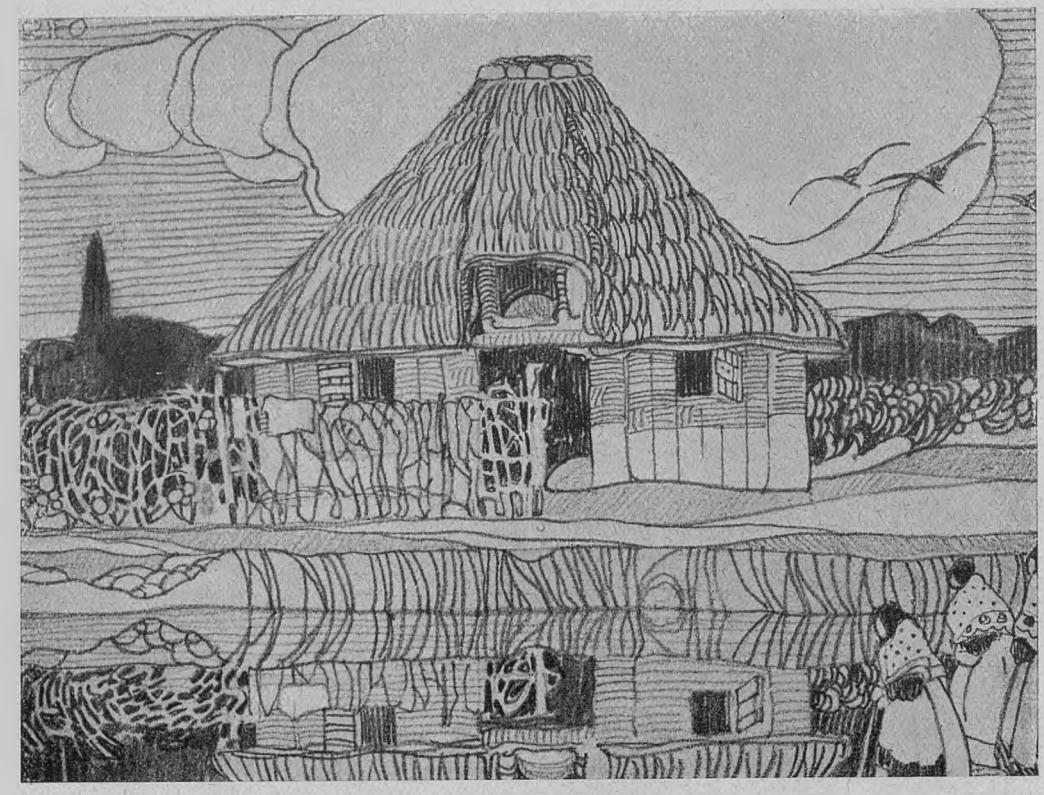
***

Fuori della zona accennata i casoni si presentano di rado. Se ne incontra ancora qualche esempio nel Friuli dove, in altri tempi, erano assai frequenti.

Secondo il Bancalari (1) il tetto di paglia era anticamente di uso quasi generale nella valle padana. Veniva usato non solo nelle campagne, ma anche nei centri urbani. Dalla Guida di Padova del Brentari si apprende che la chiesa degli Eremitani costruita nella forma attuale tra il 1264 e il 1276, ebbe il tetto di paglia fino al 1306.

V'ha memoria di casoni anche nella Val-

(1) G. Bancalari, *Hausforchung, Zeitschrift des O.A.V. 1893.*



CASONE PRESSO CHIRIGNAGO CON LE PARETI IN PALANCATO.
Si osservi il caratteristico abbaino sovra l'apertura del portico. Il colmo del tetto, come si verifica comunemente nei casoni veneziani, è coperto da una fila di tegole (copi) assicurate le une alle altre mediante malta di calce. Il pavimento dei locali è in terra pesta.

le del Cismon. Nella Guida del Trentino del Brentari si legge che le antiche case di Fonzaso erano di legno, coperte di paglia, epperò diedero luogo a ripetuti incendi che distrussero il paese nel 1610 e nel 1695.

Attualmente nell'alto Veneto, secondo asserisce il Baragiola (1) i casoni mancano affatto; s'incontrano bensì costruzioni col tetto alto ed acuminato coperto di paglia, ma presentano una distribuzione planimetrica del tutto diversa. Così sull'Altipiano di Asiago, dove il tipo caratteristico è di pretta origine alemannica, importatovi da remote correnti immigratorie; così in alcuni paesi del Trentino come a Tavodo, come già a Stenico, distrutto da un incendio nel 1914 e ricostruito con nuovi criteri (2); così lungo la valle dell'Isarco, tra Ponte all'Isarco e Chiusa. Qui queste costruzioni risentono vieppiù l'influenza d'oltr'alpe e ricordano i casoni della Svizzera, della Selva Nera, della Baviera. Le pareti sono parte in muratura, parte in travi di legno incastrate all'estremità, e la paglia del coperto è spesso sostituita da scandole, secondo l'uso comune delle zone alpestri.

I casoni talora si accompagnano a costruzioni minori pure coperte di paglia, destinate a contenere la paglia ed altri prodotti agricoli all'epoca del raccolto. Più spesso però tali costruzioni sussidiarie s'incontrano accanto alle nuove case in muratura coperte di tegole, mancanti di un ampio e comodo sottetto da adibire a granaio. Sono di proporzioni variabilissime a seconda del bisogno. Le pareti sono spesso di canneto. Le falde laterali del tetto arrivano talora fino a terra; quella di facciata è spesso smussata. Vi si dà il nome di *barco* o anche *lobia* per quanto la terminologia ne sia piuttosto incerta. Tali costruzioni si osservano però anche in altre regioni, e in Lombardia, specie nella zona abduana, sono comunissime.

E. A. GRIFFINI.

(*Disegni dell'Autore*)

(1) A. Baragiola, *La casa villereccia nelle Colonie Tedesche Veneto-Tridentine.*
(2) Vedi *Le Vie d'Italia*, luglio 1918, luglio 1924.



FIG. 1 - UNA FORESTA DI «DERRICK» - REGIONE BUSTENARI, ROMANIA.

LE MINIERE DI PETROLIO

Dagli anni di guerra si scrive e si parla assai più, in Italia, di ricerche e di miniere di petrolio; ma se ne ha tutt'ora, in genere, un concetto assai vago; cosicchè il *pozzo di petrolio* talvolta viene semplificato fino ad un comune pozzo d'acqua, tal'altra esagerato fino ad un qualcosa di favoloso, per notizie che di lontano e di quando in quando arrivano su fenomeni grandiosi e produzioni insperate o su penose estese catastrofi.

Il pozzo di petrolio non è, di per sè, che una perforazione verticale del suolo, di solito molto profonda e di piccolo diametro, che viene eseguita meccanicamente, dalla superficie e senza che l'uomo scenda mai in essa.

Ma si comprende come debba trattarsi d'un lavoro del tutto speciale, non sempre facile e piano; come possa essere assai spesso disagevole, talvolta rude; e rischioso sempre in conseguenza della natura del minerale che si ricerca. E come possa, nel contempo, appassionare, avvincere, per l'incertezza che sempre predomina, per il fascino di doversi affidare anche alla sorte, di dover sperare; poichè perforando in profondità, per quanto si ritenga di conoscere bene il sottosuolo che si lavora, si va pur sempre incontro all'ignoto, sia per l'andamento dello scavo, che per il suo risultato finale.

Dalle lucide pagine del prof. F. Sacco (vedi: *Le Vie d'Italia,* febbraio 1924, pagina 129) s'è appreso quante cause possano rendere aleatorio l'incontro di questo prezioso minerale, che dalla sua origine, non importa se ancora non ben precisata, nei successivi periodi diastrofici, per la sua mobilità e leggerezza, per le pressioni orogeniche o di assestamento, e l'azione delle acque circolanti e le condizioni di termicità, è andato migrando, per vie d'ogni genere, rapido o lentissimo, impregnando terreni di ogni età geologica, a loro volta contorti, spostati, capovolti.

Immaginiamo d'aver fatto un grande taglio verticale, sezione, nella crosta terrestre, e di vedere il sottosuolo d'una regione che sia in sfruttamento per mezzo di pozzi.

Esisterà petrolio solo in alcune zone d'estensione più o meno grande, protette, incapsulate da formazioni impermeabili o quasi.

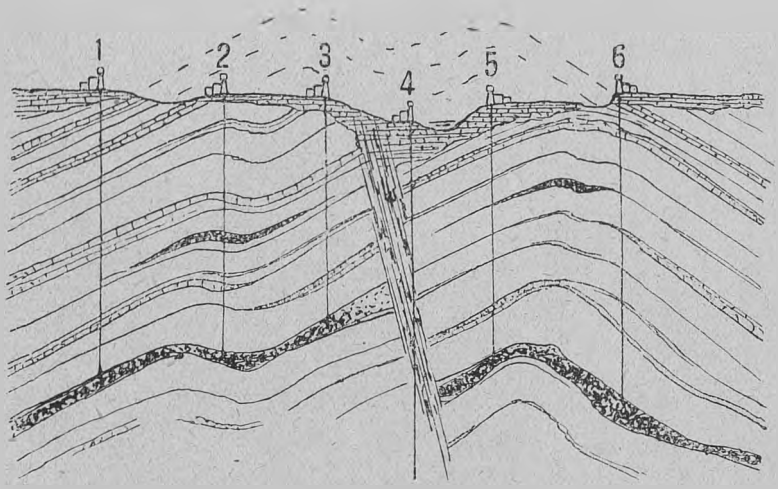


FIG. 2 - PIEGA ANTICLINALE, ASSAI PROPIZIA; INTERROTTA PERÒ, DISLOCATA, DA UNA FAGLIA (SCORRIMENTO) CHE IN SUPERFICIE È MASCHERATA DALLE FORMAZIONI PIÙ RECENTI.

Ecco i pozzi N. 1, 5, 6 (della fig. 2) che possono dare magnifici rendimenti, poichè sono capitati nei punti migliori del giacimento; i N. 2, 3 frutteranno, invece, assai poco! L'olio del pozzo 3 sarà almeno accompagnato da buoni gas, i quali — in miniera — sono anch'essi preziosi; all'olio del pozzo 2, al contrario, si accompagnerà abbondante acqua..... Il pozzo 4, infine, nel bel mezzo degli altri, è completamente sterile!

Localizzare e valutare, sempre, tutte le accidentalità che possono esistere nel sottosuolo è ben difficile; e le sorprese non sono poche, nè lievi (1).

Astraendo dall'eventualità di fessurazioni o di caverne sotterranee, le arenarie silicee sono le rocce che maggiormente possono accumulare il petrolio greggio, poichè ne assorbono dal 20 al 45%, in volume, a seconda della finezza e della forma dei grani, della percentuale di materie estranee (argille, ecc.), dello stato di compressione e di compattezza in cui si trovano.

In America, dopo molte esperienze ed osservazioni, e tenuto conto delle varie cause perturbatrici d'un assorbimento generale uniforme, si ritiene: che la saturazione media d'un'arenaria silicea possa essere del 10 al 15 %, in volume; che un pozzo trivellato possa esercitare la sua azione drenante su una superficie di circa ha. 2,4, cioè per un raggio di circa 90 m. (1). Altrove, e per terreni meno porosi, questo raggio d'azione si ritiene molto minore, e fino a 15 o 20 metri solamente.

Ma non è da credere che per quest'azione drenante venga estratto tutto il petrolio esistente nell'arenaria, anche la più porosa! Quando si abbandona il pozzo e lo si dichiara *esaurito*, chè non conviene più tenerlo in attività, tanto e tanto petrolio rimane ancora nel terreno, fors'anche il 70, l'80 % di quanto ve n'era! Per teorie varie, e già da molto tempo, s'è venuti a questa convinzione dell' insufficienza dei pozzi trivellati ad assicurare uno sfruttamento adeguato dei bacini oleiferi, poichè il petrolio, cessata o

(1) Beeby Thompson, Dorsey Hager.



FIG. 3 - MINIERA DI MONTECHIARO (RIVERGARO, PROV. DI PIACENZA).

(1) Recentemente la rabdomanzia s'è messa al servizio dei ricercatori di petrolio.
Qualora potesse dare indizi come ne dà per l'acqua sarebbe già un aiuto insperato!

diminuita l'azione propulsiva dei gas, è tardo, è ostacolato nel movimento.

Esso, infatti, nel sottosuolo non segue, come l'acqua (fossile, salata, che pur ebbe compagna, probabilmente sempre, nelle migrazioni) leggi semplici di gravità e di vasi comunicanti; bensì leggi varie e complesse di viscosità, leggerezza, capillarità, aderenza, tensione; quest'ultima specialmente a causa dei gas che ha con sè, *parti di se stesso*. E nel suo movimento tende sempre a salire, ad occupare la parte più elevata del giacimento.



FIG. 4 - L'ERUZIONE D'UN POZZO DI PETROLIO È SEMPRE SPETTACOLO GRANDIOSO E IMPRESSIONANTE! - POZZO A MORENI (ROMANIA).

I gas sono disciolti e in sospensione nel petrolio, diffusi sopra ed intorno la sua massa; gas e liquido stanno sotto pressione, talvolta enorme. Con questa si spiega l'affluire del petrolio nel piccolo foro del pozzo (poichè il pozzo trivellato, per quanto grande, non è che un buco di spillo!) e — ancor più — lo zampillare violento improvviso non appena si perviene a rompere la coltre protettrice. Aprendo una via d'uscita si provoca un'ebullizione dei gas in sospensione ed in soluzione nel liquido, così come avverrebbe in una enorme bottiglia di seltz e — se la pressione è grande — questi gas si sprigionano a furia, sospingendo o trascinando petrolio, acqua, sabbia, pezzi piccoli e grossi di roccia; rovinando, tra boati e frastuono, gli impianti superficiali e molta area in giro; che poi lasciano ingombra di grandi cumuli di terriccio e di materiale d'ogni sorta.

In Galizia la quantità e la pressione dei gas hanno sollevato e gettato fuori tonnellate d'olio, in un sol giorno, anche da profondità di 1500 e più metri (gas di Mecinka, presso Krosno). Negli Stati Uniti le sorgenti di gas raggiungono pressioni di 100 atm. e, a Pittsburg, producono fino a 2 milioni di metri cubi al giorno. Il pozzo N. 64 della *Steaua Româna* a Câmpina (Romania) dette 22.000 tonnellate in 20 ore! Da noi: il pozzo N. 71 della Miniera di Montechino (provincia di Piacenza) ebbe, a 728 metri di profondità, un così violento getto di gas da cacciare fuori e proiettare a 90 metri di distanza l'istrumento che era al fondo, e con tale rapidità che gli operai, rimasti miracolosamente incolumi, non se ne accorsero neppure, sicchè per parecchio tempo cercarono di ricuperare l'utensile, che ritenevano rimasto nel pozzo!

Nelle eruzioni grandiose riesce sempre inadeguata qualsiasi misura preventiva. L'atmosfera diviene satura di vapori per grande spazio, il petrolio sfugge e dilaga d'ogni parte, il lancio di pietre ed il rovinìo del materiale concorrono ad ostacolare l'opera del-

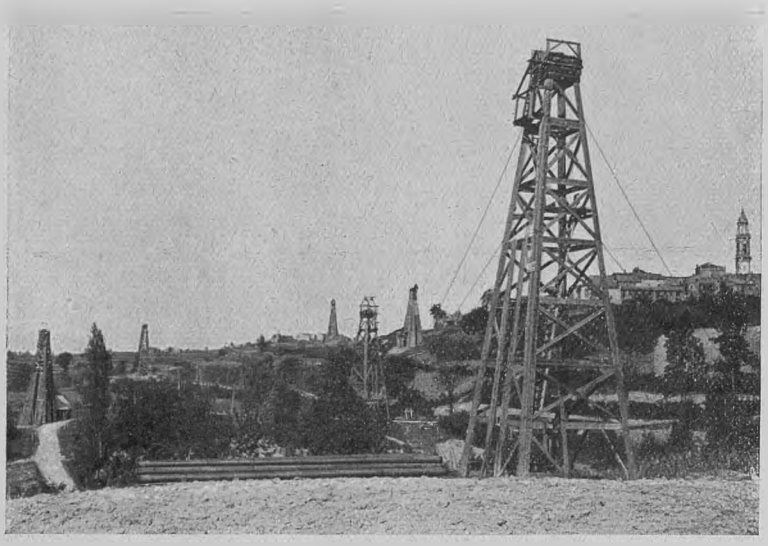


FIG. 5 - MINIERA DI MONTECHINO (PROV. DI PIACENZA) CON 135 POZZI E m. 79.800 PERFORATI. IL POZZO N. 53 È PROFONDO m. 1163,50.

l'uomo. Il pericolo di scoppi e d'incendi è grandissimo e le disgrazie furono molte e gravi.

Mentre si spurgava il pozzo N. 1 della Miniera di Rallio (Montechiaro, Piacenza) profondo 422 metri e pieno d'acqua, la colonna liquida fu d'improvviso proiettata violentemente fuori dal pozzo, e sparse tutto intorno acqua, petrolio e gas. Seguì, poco dopo, nè si seppe mai perchè, una fortissima esplosione e l'impianto, schiantato, prese fuoco. Vi furono delle vittime.

Normalmente però si riesce a trattenere ed a regolare il fenomeno eruttivo, anche perchè, di solito, esso si manifesta ad intermittenze, più o meno regolari; si riesce cioè a ridurre il pericolo e le perdite. Nella grande maggioranza dei casi poi, sia per la minore pressione dei gas che per la profondità del giacimento, il petrolio non zampilla, e solo si solleva nel pozzo, sia pure per qualche centinaio di metri, emulsionato col gas, con l'acqua (se ve n'è), col terriccio più sottile e leggero. Allora lo si estrae con le pompe o con altri mezzi meccanici.

L'arte di trivellare il terreno, che, presso i popoli d'oriente, si fa risalire ad origine molto remota, fu oggetto di studi speciali solo nell'ultimo secolo, e la semplice maniera di forare pozzi (*terebratio*) e la modesta trivella (*ingens terebra*) ebbero grande sviluppo specie per la vasta applicazione che conseguirono nelle miniere di petrolio, la ricerca e coltivazione delle quali ebbero, come è ben noto, uno sviluppo oltremodo rapido e grandioso.

Le antiche e antichissime cave di petrolio e bitume non avevano che pozzi a mano e gallerie. Di essi daremo qualche accenno.

Pozzi a mano.

L'usanza dei *pozzi a mano* era specialmente diffusa, e lo è tuttora, in Romania, dove, di generazione in generazione, s'è formata una maestranza speciale, per abilità e

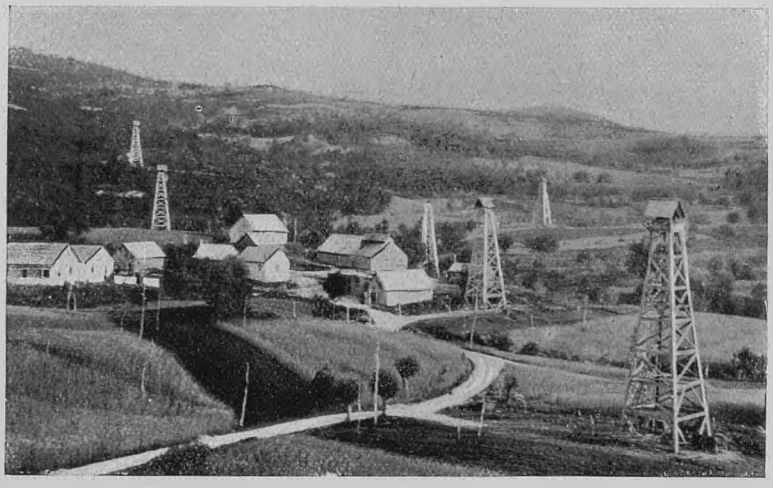


FIG. 6 - CANTIERE GRATERA (SEZIONE DELLA MINIERA DI MONTECHINO) - CON 75 POZZI E m. 46,20 . PERFORATI - MASSIMA PROFONDITÀ RAGGIUNTA m. 941.

per resistenza ai disagi grandissimi di quel lavoro. Basti dire che quei pozzi hanno, generalmente, la sezione, quadrata o circolare, di appena un metro quadrato, e l'operaio vi lavora, accoccolato, di piccozza e di scalpello, quasi sempre al buio, chè di lampade non fa grande uso e male può spingersi laggiù la luce solare. Lavora per delle ore in un'aria alterata dalle emanazioni gassose, che la ventilazione rudimentale malamente rinnova; sempre bagnato, per lo stillicidio dall'alto, sovente immerso per molti centimetri nell'acqua e nel petrolio che filtrano dal fondo; esposto continuamente al pericolo d'improvvisa fuoruscita di gas, talvolta violenta ed abbondante sì da non dar tempo ai compagni di tirarlo fuori salvo. E lavora tenace, stoico, approfondendo, approfondendo, oltre i 100, i 200 metri.



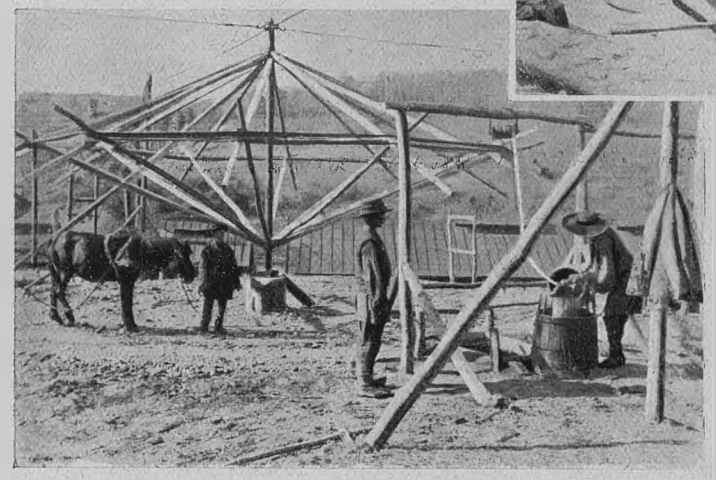


FIG. 7 - *In alto:* POZZO A MANO (IL « POZZARO » VIENE CALATO MEDIANTE UN ARGANELLO RUDIMENTALE ED UNA CORDA DI CANAPE. È SCALZO, MALCOPERTO DA UNA TUNICA DI PELLE, CON IN CAPO UN ROZZO ELMETTO). - *In basso:* ESTRAZIONE DEL PETROLIO DAI POZZI A MANO. UN GRANDE MANEGGIO CENTRALE, VERAMENTE CARATTERISTICO NELLA SUA COSTRUZIONE (MIN. CAMPENI; ROMANIA).

Nel cantiere Màgura, in località Matita, un pozzo a mano misurava 265 metri di profondità!

Con un armamento di tavolame o semplicemente di vimini intrecciati (come s'usa in Moldavia) questi pozzi durano qualche decennio e, prima d'esaurirsi, danno magari tonnellate e tonnellate di petrolio, che viene estratto, periodicamente, con la secchia. In attività ve ne sono tutt'ora, in Romania, diverse centinaia, sia qua e là raggruppati in piccole miniere, condotte quasi esclusivamente con questo sistema, sia disseminati nelle grandi, dove si scavano anche per studi e rilievi geologici, e per venir poi — quasi sempre — spinti alle maggiori profondità con la trivellazione meccanica.

Gallerie.

Assai meno diffuse furono, sempre, le *gallerie*, com'è pur logico data la natura del minerale. Industrialmente parlando può solo citarsi l'esempio di Péchelbronn, nell'Alsazia, e di Wietze, nell'Annover.

Queste gallerie pel petrolio non differiscono, sostanzialmente, dalle gallerie delle miniere in genere. Di sezione trapezioidale, armate come di consueto e secondo necessità, hanno dei canaletti speciali, lateralmente, in basso, per raccogliere l'olio che filtra dalla roccia e convogliarlo in pozzetti di raccolta, dai quali possano aspirarlo le pompe di sollevamento.

A Péchelbronn, nel 1917, pel grande bisogno del periodo bellico, si volle tornare a questo sistema delle gallerie, già praticato, per circa due secoli, per cavare la sabbia ed ottenerne, con lavaggio in acqua calda, l'olio, molto pesante; ma da oltre trent'anni



FIG. 8 - MINIERA DI MONTECHINO. I PARTECIPANTI AL 37° « CONGRESSO GEOLOGICO ITALIANO » VISITANO L'IMPIANTO D'UN POZZO AZIONATO CON MOTORE A GAS.

abbandonato poichè i pozzi trivellati, zampillanti per mesi e mesi, davano migliaia di tonnellate d'un prodotto anche migliore.

La zona prescelta, di circa 110.000 mq., era già in sfruttamento, parziale, con 4 pozzi trivellati, ed essendo poverissima di gas e priva di acque offriva condizioni di lavoro *eccezionalmente favorevoli* e tali da permettere l'esperimento. Dal 1917 al settembre 1920, furono praticati 4000 metri circa di gallerie, tra 150 e 250 metri di profondità, interamente traverso il banco di sabbia molto compressa, e furono raccolte (con buon esito finanziario) tonnellate 48.400 di petrolio, lentamente filtrante dalle pareti. Venne constatato che:

su 120 kg. di petrolio per tonnellata di roccia:

20 kg. erano stati raccolti, in 9 anni, col pompamento dei 4 pozzi trivellati;

50 kg. s'erano ottenuti, in 4 anni, dai 4000 metri di gallerie;

50 kg. restavano ancora nell'arenaria, che però continuava, lentamente, a filtrare (1).

Pozzi trivellati.

All'infuori di questi esempi la ricerca e lo sfruttamento delle regioni petrolifere è ormai fatto, pressochè unicamente e dappertutto, con *pozzi trivellati.*

Il diametro iniziale di questi pozzi è raramente superiore a 700 mm. e sono scavati, come s'è detto, senza che l'uomo scenda mai in essi.

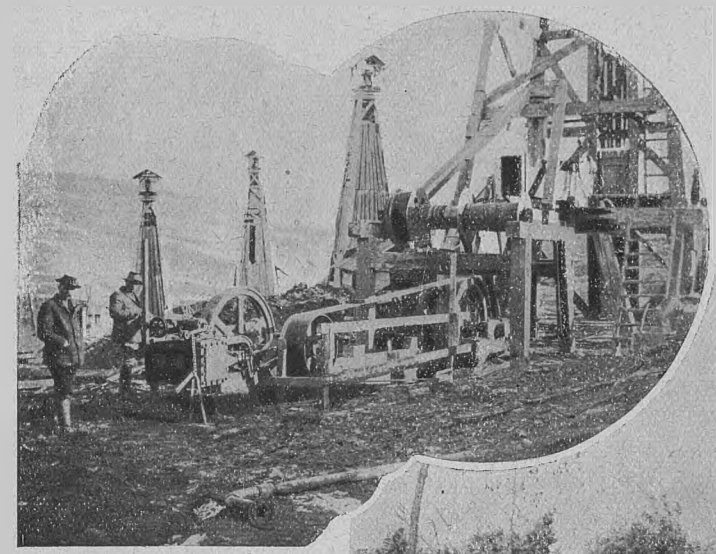
Come lavori l'istrumento al fondo non è possibile vedere, solo può dedursi od intuirsi, e le difficoltà e le probabilità di accidenti aumentano coll'approfondire lo scavo; per sondaggi profondi occorre, un personale capace, attento, dotato di lunga pratica.

---

(1) A Wietze, da sabbie tenere, impregnate del 42 % d'olio denso 0,940, senza gas, si sarebbe ottenuto:
il 25 % con i pozzi;
il 61 % con le gallerie

cioè 86 % del contenuto complessivo.

L'IMPIANTO ESTERNO D'UN POZZO DI PETROLIO.



IL MOTORE, LA CINGHIA DI COMANDO. L'ARGANO PER LE FUNI DI MANOVRA. IL « DERRICK ».

Le operazioni principali del sondaggio possono riunirsi in 4 gruppi:

— scavo del terreno;

— estrazione dei detriti o pulitura del pozzo;

— rivestimento del foro (armamento) mediante tubi metallici;

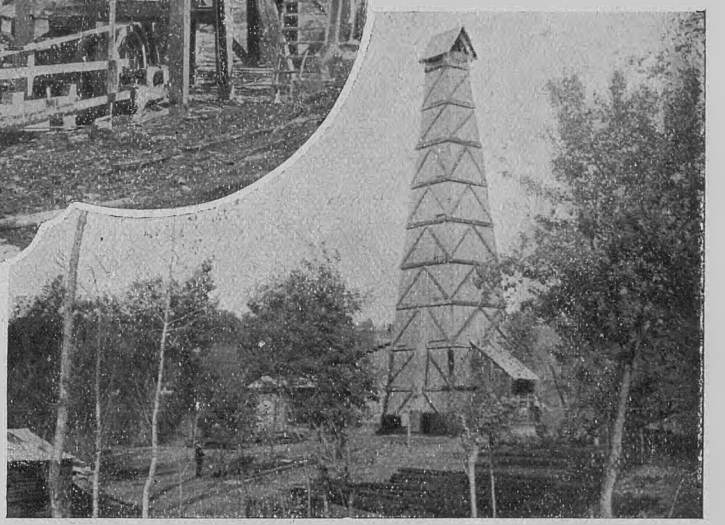
— estrazione del prodotto utile, una volta trovato.

I vari mezzi escogitati per eseguire queste operazioni hanno creato diversi *sistemi di sondaggio,* raggruppabili in due grandi categorie: *sistemi a percussione, sistemi a rotazione.*

La *percussione* è il metodo antichissimo; consiste nel sospendere ad una fune un istrumento avente una forma conveniente e sufficiente peso e nel farlo cadere, battere, liberamente e ripetutamente sul terreno. Far *ruotare,* invece, l'istrumento è metodo più recente e fin'ora, almeno per i pozzi di petrolio, meno diffuso.

Lo strumento scavatore (« scalpello o tagliatore ») ed il complesso dei pezzi che lo sostengono e lo comandano costituiscono la *sonda* e, naturalmente, variano, in forma e numero, nei diversi sistemi di sondaggio.

Ma poichè nel pozzo la misura del diametro è sempre assai piccola rispetto a quella della profondità, tutti gli elementi della sonda vengono ad assumere una forma allungata, assottigliata. Per sollevarli ed abbassarli nel pozzo occorre pertanto quell'alta incastellatura, il *derrick,* che è la caratteristica dell'impianto esterno delle perforazioni.



DERRICK IN LEGNO, SMONTABILE, ALTO 20 m. - MINIERA DI RIPI (PROV. DI ROMA).

Impianto esterno che comprende:

la *torre* o *derrick,* alta da 15 a 30 metri, in legno od in ferro;

l'*argano,* per calare e sollevare i vari pezzi componenti la sonda, come pure gli apparecchi di raccolta e d'estrazione del terreno lavorato, o dell'acqua o del petrolio; ed i tubi metallici per l'armamento del foro;

il *dispositivo di trivellazione* per sollevare e lasciar cadere « lo scalpello », nei sistemi a percussione, o per farlo girare, nei sistemi a rotazione; col corredo di pompe, ecc.;

il *motore,* da 20 a 60 HP, che può essere a vapore (in tal caso v'è anche la caldaia generatrice), a gas, a petrolio, elettrico. Non appena siano sufficienti vengono utilizzati i gas stessi del pozzo per alimentare la caldaia o per azionare il motore, economizzando così tutta la spesa per la forza motrice.

Il *dispositivo di trivellazione* è la parte che più si differenzia nei diversi sistemi di sondaggio.

1° — Perforando « a percussione » lo scalpello può essere sostenuto e comandato in due modi:

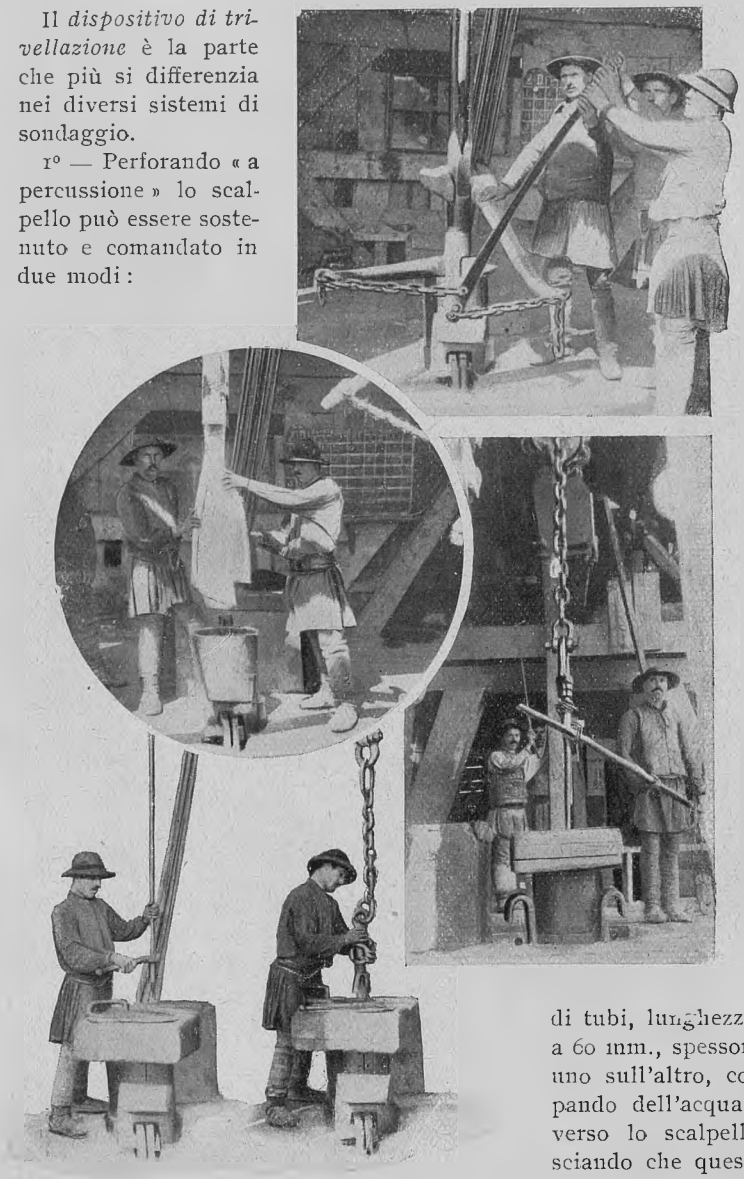


FIG. 10 - LA PERFORAZIONE CANADESE-GALIZIANA E LA PERFORAZIONE PENSILVANICA - *Al centro:* DISCESA DELLO SCALPELLO ECCENTRICO NEL POZZO; *In alto:* I GROSSI « CHIAVONI » E LA LEVA A CATENE STRINGONO FORTEMENTE LE AVVITATURE DEI VARI PEZZI COSTITUENTI LA SONDA - *In basso a sin.:* AVVITATURA DELLE ASTE CHE PORTANO E COMANDANO LO SCALPELLO - *A destra:* DURANTE LA PERCUSSIONE SI GIRA LENTAMENTE LA SONDA.

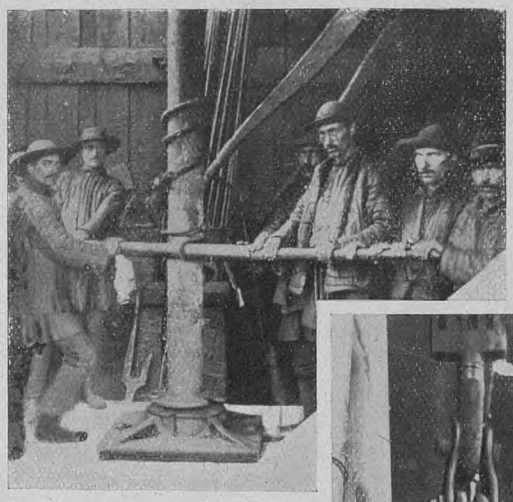
a) mediante una serie di aste di ferro, lunghe circa 11 metri e del diametro da 20 a 30 mm., avvitate una sull'altra; o anche mediante una corda, di canape o di acciaio. Il « dispositivo » permette di alzare la sonda di m. 0,40 a 1,20 e di lasciarla cadere per 30 a 50 volte al minuto. Il pozzo si tiene vuoto, e solo qualche metro d'acqua al fondo facilita lo scavo tenendo in sospensione i detriti del terreno. Fatto un certo avanzamento si estrae la sonda dal pozzo e mediante la « cucchiaia » o « curetta » si toglie la poltiglia dal terreno scavato.

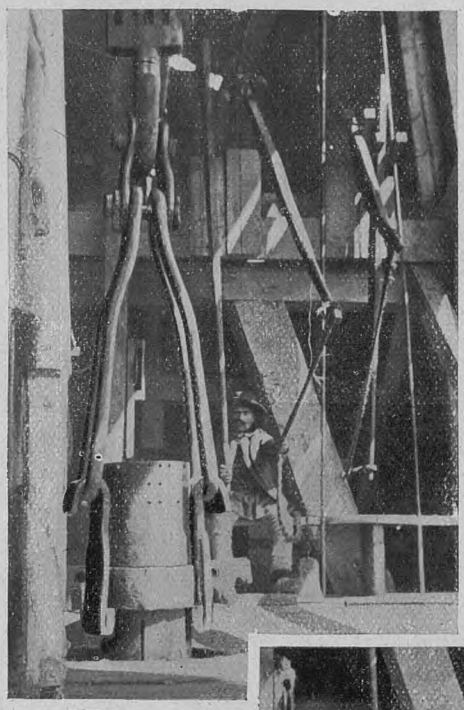
È questo il sistema di sondaggio a « percussione lenta »: « pensilvanico » (alla corda) e « canadese o galiziano » (con le aste), sistema detto anche « a secco ». Abbastanza semplice da permettere di cavarsi d'impaccio anche in luoghi lontani ed isolati, risponde bene alla natura varia delle formazioni terziarie e petrolifere in genere, permette di osservare con grande sicurezza qualsiasi indizio o manifestazione, anche leggera, s'incontri durante l'avanzamento, cosicchè è adattatissimo, e quindi largamente adottato, per le miniere di petrolio.

b) mediante una serie di tubi, lunghezza 5 a 6 metri, diametro 40 a 60 mm., spessore 4 a 6 mm., pure avvitati uno sull'altro, come le aste di ferro. Pompando dell'acqua dentro questi tubi e traverso lo scalpello, anch'esso forato, e lasciando che questa acqua risalga nel pozzo fino a traboccarne, si genera una corrente che spazza ed asporta ogni detrito di terreno, a mano a mano che si forma, mantenendo il fondo del pozzo costantemente pulito.

Il « dispositivo di trivellazione » permette allora un assai maggior numero di colpi al minuto, da 80 a 140, ma con minore altezza di caduta, da 12 a 25 cm. Si estrae la sonda dal pozzo quando occorre riparare e ritemperare lo scalpello ma non più per togliere il terreno scavato.

È questo il sistema di sondaggio a « percussione rapida » ed a « corrente d'acqua »,





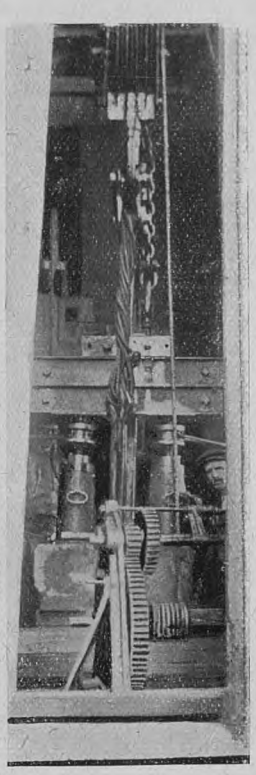
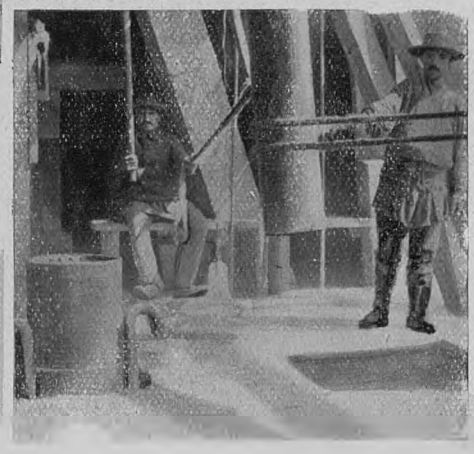


FIG. 11 - LE VARIE «MANOVRE» DELLA PERFORAZIONE D'UN POZZO. *A sinistra in alto:* AVVITATURA DEI TUBI DI PROTEZIONE (ARMAMENTO) DEL FORO - *Al centro:* PER ABBASSARE E SOLLEVARE UNA COLONNA DI PROTEZIONE FORMATA DI TUBI CHIODATI - *In basso a destra;* LA CUCCHIAIA O CURETTA PER L'ESTRAZIONE DEL TERRENO SCAVATO - *A sinistra:* CON GROSSE ASTE SI VANNO A RIPRENDERE (A «PESCARE») I PEZZI DI SONDA RIMASTI IN FONDO AL POZZO PER ACCIDENTE - *In alto a destra:* ARGANI SUSSIDIARI, VITI DI FORZA E MARTINETTI PER «TIRARE» CON LE GROSSE ASTE.

più speditivo in molti casi, sebbene meno semplice e più costoso del precedente (sistemi Fauck, Rapid, Raky, ecc.). Nelle miniere di petrolio è adottato con certe restrizioni, perchè non permette di seguire in modo esatto il succedersi dei terreni, e — ancor più — perchè la pressione dell'acqua che riempie il pozzo, ostacolando l'efflusso del petrolio, può far sorpassare inavvertite le stratificazioni buone.

2° Perforando a «rotazione» l'istrumento scavatore è sempre sostenuto e comandato per mezzo di aste tubolari, e si fa sempre uso della corrente d'acqua, più o meno fangosa. — La sonda posa sul fondo del pozzo, mantenuto pulito dall'acqua corrente, ed il «dispositivo di trivellazione» deve unicamente farla girare.





Da noi, quando si usa la rotazione, si preferiscono i sistemi che permettono anche di prendere dei testimoni di roccia (*carote*), mentre col sistema *Rotary*, ad esempio, altrove abbastanza adottato, il terreno resta sminuzzato come quando si lavora a percussione. Questi sistemi, meno facili e più costosi, non sono così largamente seguiti nelle miniere di petrolio.

Poichè ogni metodo ha il suo pro e contro,



FIG. 12 - L'UTENSILERIA, IL CORREDO, D'UN POZZO TRIVELLATO È NUMEROSISSIMA E ASSAI VARIATA.

si fanno sovente impianti multipli che permettano di meglio utilizzare i pregi di ognuno passando, con manovra sufficientemente rapida e semplice, dall'uno all'altro sistema di sondaggio, a seconda delle difficoltà che il terreno presenta.

Questi impianti multipli accoppiano, di solito, la « percussione rapida » alla « rotazione », sistemi, entrambi, a corrente d'acqua, più o meno fangosa; ovvero, la « percussione rapida » alla « percussione lenta », a secco (pensilvanica o galiziana), poichè in tal modo, avendo a disposizione due sistemi di lavoro ben distinti, si accresce considerevolmente il campo d'applicazione e la efficienza dell'apparecchio. In tal caso l'aggiunta di qualche dispositivo per la « rotazione » si fa più che altro per scopi speciali; ad es. per poter prendere dei buoni campioni di terreno (carote), sempre difficili ad ottenere col lavoro a percussione.

Non bisogna però credere che nella perforazione d'un pozzo di petrolio si passi dall'uno all'altro sistema di sondaggio con molta frequenza, ad ogni piccolo variare della natura del terreno o accrescersi delle difficoltà. Questo passaggio avviene una o due volte solamente, durante tutto lo scavo, a momento dato e secondo un piano ben prestabilito; e tale limitazione è imposta dall'esperienza e da ragioni tecniche precise, assai più che dalla perdita di tempo che il ripetersi delle manovre inevitabilmente comporterebbe, per quanto l'impianto, completo e perfezionato, permettesse di di compierle con grande speditezza. Fra l'altre ragioni, come già detto, il pericolo di sorpassare inavvertite delle manifestazioni di petrolio quando il pozzo sia tenuto pieno d'acqua.

In tutti i sistemi è necessario *armare il pozzo,* a mano a mano che approfondisce. Si ottiene ciò calandovi dei tubi metallici, avvitati od inchiodati uno sull'altro, e spingendoli, con accorgimenti vari, il più possibile nel terreno. Quando la *colonna* si rifiuta di scendere ed occorre *fermarla* si prosegue il lavoro immettendone un'altra, naturalmente di diametro minore, che farà a sua volta un certo avanzamento, di pochi metri o di qualche centinaio, a seconda delle molte e varie circostanze. A lavoro finito l'armamento del pozzo si presenta come un lunghissimo cannocchiale, con l'oculare in basso.

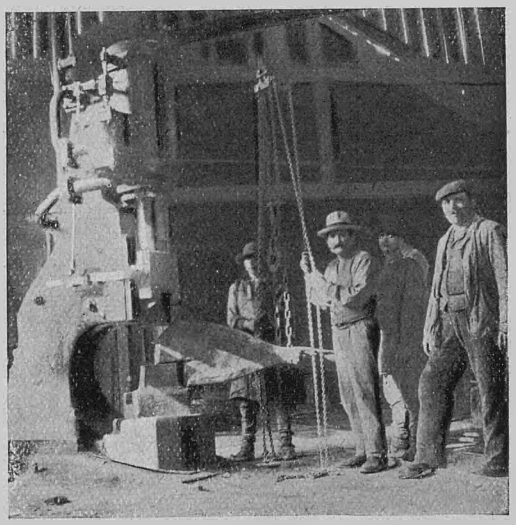


FIG. 13 - UNA MINIERA DI PETROLIO RICHIEDE L'AUSILIO DI POTENTI OFFICINE, LARGAMENTE ATTREZZATE. - FUCINATURA D'UN GROSSO SCALPELLO COL MAGLIO A VAPORE.

Tenuto conto delle manovre diverse, del tempo necessario a predisporre il lavoro, ecc. si riduce di assai la differenza tra un sistema e l'altro di sondaggio, e come media generale complessiva si può ritenere: da 2 a 6 metri l'avanzamento nelle 24 ore con la percussione lenta a secco, e da 4 a 10 con i sistemi rapidi, a corrente d'acqua.

Agli accidenti durante la perforazione è maggiormente dovuto lo spostarsi della media giornaliera di lavoro; e gli accidenti



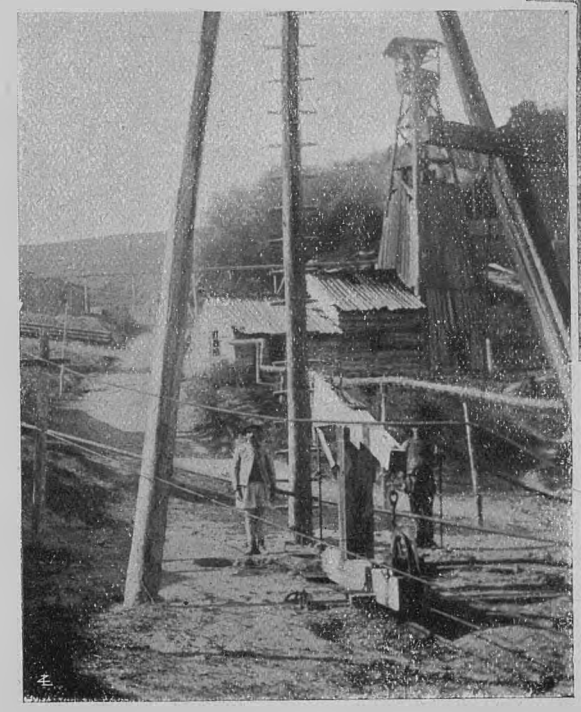


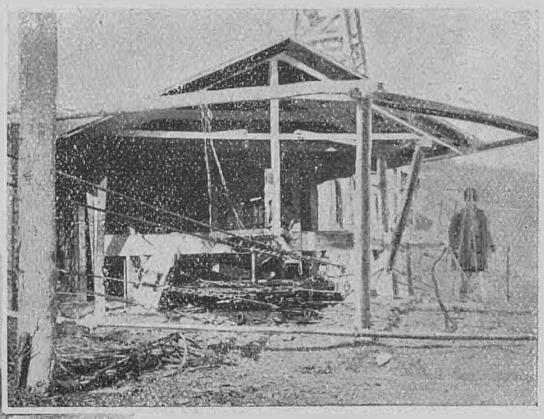
FIG. 14 - POMPAMENTO DEI POZZI TRIVELLATI - *In alto:* LUNGHE TRASMISSIONI A CORDA COLLEGANO I LONTANI POZZI CON LA «RUOTA OSCILLANTE» CENTRALE CHE METTE IN AZIONE LE LORO POMPE - *In basso:* L'OSCILLAZIONE DEL BILANCIERE (CHE ALZA E ABBASSA IL PISTONE DELLA POMPA CHE È IN FONDO AL POZZO) È DATA DALLA CORDA CHE, PASSANDO SOTTO LA CARRUCOLA, VA ALLA «RUOTA OSCILLANTE» CENTRALE.

sono numerosi e variati più di quanto si possa credere; alcuni inevitabili, per quante cure si abbiano. Avvenuto un guasto od una rottura, dentro il pozzo, a qualche centinaio, a mille metri di profondità, si ricorre agli istrumenti di salvataggio o di *pescaggio;* e questo del «pescaggio» è uno dei capitoli principalissimi dell'arte di trivellare, perchè un accidente in profondità, per quanto lieve, può sempre complicarsi e far perdere lunghissimo tempo, portare anche serie conseguenze, fino alla perdita del pozzo.

Più che l'imperizia, la baldanza e la fretta sono da temersi in questi frangenti, nei quali prontezza, prudenza e riflessione devono sempre accompagnarsi. La scorta degli istrumenti di pescaggio non è mai molto numerosa, per l'impossibilità materiale di tutto provvedere, e nel trarre partito del poco posseduto, nella scelta del metodo con cui procedere, nel sormontare le difficoltà piccole e grandi che a mano a mano si affacciano, nell'approfittare d'ogni minima circostanza favorevole, la genialità del tecnico ha vasto e libero campo di manifestarsi. L'operatore può addimostrare tutta la sua abilità e perspicacia.

Altro capitolo fondamentale dell'arte del sondaggio è quello dell'*isolamento o chiusura delle acque,* che nel corso della trivellazione possono incontrarsi, anche più volte, abbondanti e sotto forte carico, tanto al disotto quanto al disopra delle stratificazioni petrolifere. Bisogna impedire che le acque vengano a contatto col petrolio, che *invadano i giacimenti,* poichè la produzione ne soffrirebbe certamente o si perderebbe del tutto. Nel caso più favorevole, per avere il petrolio, si sarebbe poi costretti a pompare an-

che l'acqua penetrata nello strato. Le acque si *chiudono* ottenendo una adesione, quanto più estesa e perfetta possibile, tra i tubi metallici ermetici che armano lo scavo ed il terreno delle pareti del pozzo, e ciò aiutandosi in molti modi: involucri di canapa, beveroni di argilla fina e plastica, malte di cemento, ecc. Operazione, anche questa, paziente coscienziosa e costosa, assai spesso, che richiede estesa conoscenza e lunga pratica.



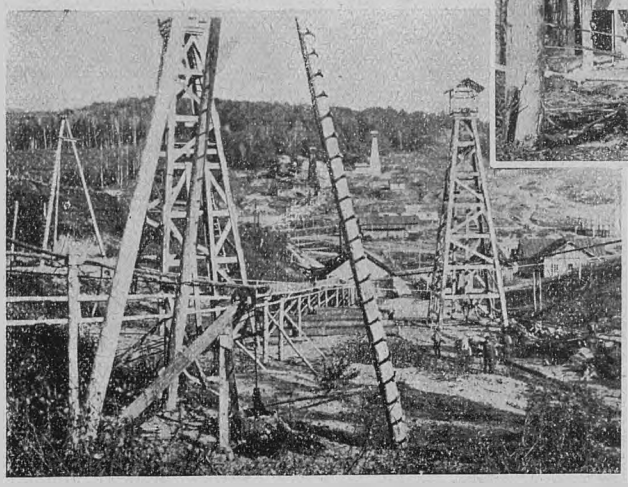


FIG. 15 - POMPAMENTO DEI POZZI TRIVELLATI. - *In alto:* DALLA RUOTA OSCILLANTE PARTONO LE CORDE CHE AZIONANO LE POMPE DEI POZZI, ANCHE LONTANI E PROFONDI. - *In basso:* L'IMPIANTO SEMPLICISSIMO D'UN POZZO IN POMPAMENTO.

Raggiunto finalmente il petrolio, e mancando od essendo cessata l'eruzione, il pozzo si mette in pompamento; ma anche qui le difficoltà possono essere molteplici e serie. Immaginate di pompare il petrolio da un pozzo, di una diecina di centimetri di diametro e profondo 7579 piedi (circa 2485 m.), qual era, nel 1920, il pozzo trivellato più profondo del mondo, a Lake Farm, nel West Virginia, U.S.A.?

Eppure le pompe, a stantuffo tuffante, semplice effetto, che normalmente si calano fino in fondo ai pozzi sono molto semplici, e per immetterle ed estrarle (per le *visite di pulitura*) basta una capra a tre alberi ed un argano, trasportabile; per farle funzionare un piccolo bilanciere, che può anche essere azionato da lontano con una trasmissione a fune.

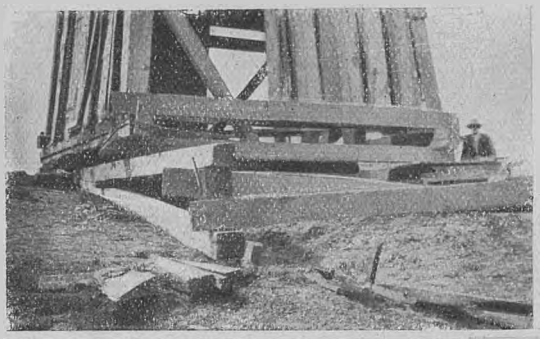
Il rendimento d'uno strato petrolifero va sempre riducendosi col tempo, il diagramma segna una parabola; ma la durata di un pozzo può variare entro limiti assai vasti, da pochi mesi a decenni.

Molteplici circostanze influiscono sulla convenienza di prolungare o meno il pompamento, quando il gettito sia sceso molto basso e fino a qualche diecina di litri al giorno.

Esaurito lo strato, si può riprendere l'avanzamento per ricercare o raggiungere una nuova vena produttiva più profonda. Ma per far ciò, il più delle volte, bisogna montare ex novo tutto l'impianto esterno, poichè durante il pompamento, non essendo necessario, tutto è stato trasportato (motore, argano, torre, ecc.) ed utilizzato in altra trivellazione.

Anche nelle miniere maggiori, riccamente dotate, gl'impianti esterni dei pozzi hanno carattere di provvisorietà, si spostano di continuo, sia pure ad intervalli abbastanza lunghi; e se il pozzo produce sorgono, in loro vece, le *capre* ed i *cavalletti* di pompamento. E con gli impianti di perforazione e di pompamento si spostano le condutture, le linee elettriche e telefoniche, i binarietti Decauville; si abbandonano o si riprendono le stradicciole ed i sentieri.

È una necessità, questo movimento continuo, dovendo ridurre, quanto più è possibile, le ingenti spese di acquisto di materiali e di macchinari, ed è una caratteristica delle miniere di petrolio, siano esse recenti od antiche; com'è caratteristica la loro vista d'insieme, per il raggruppamento e la dispersione, sempre irregolare, accidentale quasi,



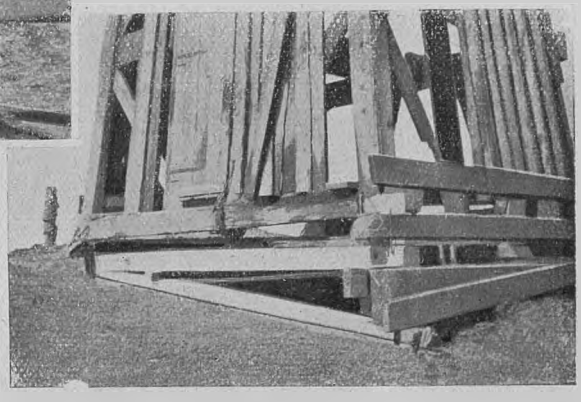


FIG. 16 - GL'IMPIANTI DEI POZZI HANNO SEMPRE CARATTERE DI PROVVISORIETÀ E PASSANO DI CONTINUO DALL'UNO ALL'ALTRO SCAVO - *In alto:* TRASPORTO D'UN ALTO DERRICK, COMPLETAMENTE MONTATO E MANTENUTO DIRITTO. PER SUPERARE IL DISLIVELLO DEL TERRENO SI PORTA IL DERRICK SOPRA UNA SLITTA ZOPPA. - *In basso:* LA SLITTA ZOPPA SALE IL PENDIO, O LO DISCENDE MANTENENDO IL DERRICK VERTICALE.

delle costruzioni e degli impianti, tanto fissi (grandi officine, centrali, uffici, abitazioni) che semifissi; disseminati quest'ultimi, relativi ai pozzi, talvolta nei punti più impervi, su aspri pendii, in fondo a fossati, fra argille sterili e fangose; tal altra in mezzo a ricche vegetazioni e belle colture! E fra essi si rincorrono e si intersecano canalizzazioni e condutture d'ogni tipo e d'ogni diametro, per portare luce od energia, e raccogliere o distribuire acqua, gas, petrolio.

Poichè nelle grandi miniere è necessario impiantare delle *centrali,* di raccolta distribuzione e regolazione, *per i gas* prodotti dai vari pozzi, come per il petrolio. — I gas alimentano i motori, le caldaie, le fucine ed i forni, le stufe e le cucine. Quando sono in esuberanza si trattano industrialmente (fabbricazione del nero fumo, estrazione della gasolina, ecc.) o si vendono ad altre industrie, alle città. Il petrolio greggio viene pompato, per mezzo di condutture, le *pipelines,* talvolta lunghe migliaia di chilometri, alle stazioni, ai porti di carico o, direttamente, alle raffinerie.

Non è possibile entrare in particolari sul trattamento del petrolio greggio, ma tutti sanno come la sua distillazione frazionata e la successiva raffinazione dei prodotti ottenuti abbiano segnato l'avvento del prezioso minerale e ne abbiano generalizzata e diffusa l'utilizzazione in modo insperato.

Nella generalità dei casi il petrolio greggio è nerastro, verde per riflessione, più o meno fluido e paraffinoso, del peso di circa grammi 800 a 900 per litro. Riscaldato fino a 150°/170° lascia evaporare la parte costituita dalle benzine [leggerissime o gasoline, eteri di petrolio (idruri), per aviazione (densità 0,780 a 15°), essenze leggere, per solventi, per automobili, per motori, essenze pesanti (densità 0,780° a 15°)], fino a 300° la parte costituita dai petroli [splendor, white spirit

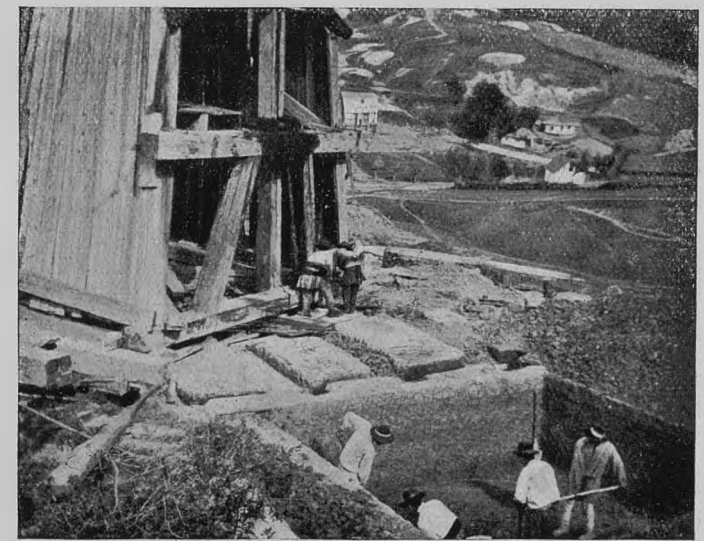


FIG. 17 - GIUNTO PRESSO IL NUOVO SCAVO IL DERRICK DISCENDE DALLA SLITTA ZOPPA E SI PIAZZA SULLA FONDAZIONE GIÀ PREPARATA.

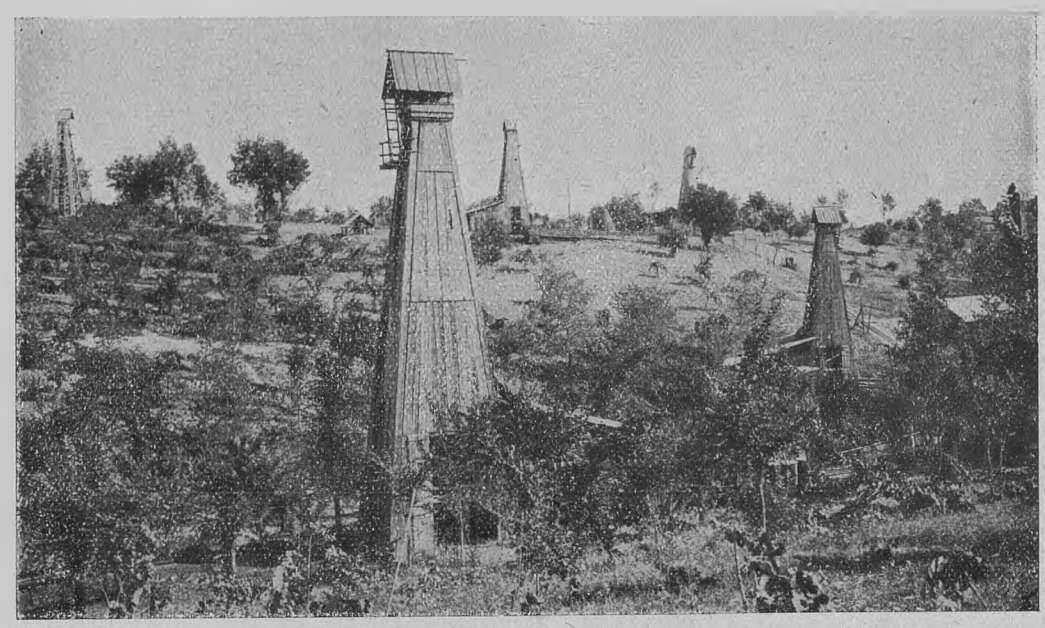


FIG. 18 - MINIERA DI S. GIOVANNI INCARICO (PROV. DI CASERTA) CON 12 POZZI E CIRCA m. 7000 PERFORATI. PRODUCE 16.000 Kg. D'OLIO AL GIORNO.

(densità 0,785° a 15°), ragia minerale, Washington, da lampada nelle varie qualità (densità 0,810°), cherosene]; rimangono poi da separare le motorine [gas-oil, ecc. (densità 0,860°-0,890°)], i residui (mazout, ecc.), gli olii lubrificanti (di numerosissime marche commerciali), le paraffine, le vaseline, e, in alcuni casi, gli asfalti di petrolio. Processi speciali, più recenti, di scomposizione (cracking) e idrogenizzazione catalitica, permettono di variare o migliorare i risultati della distillazione.

In Italia esiste tutta un'estesa serie di tipi di petrolio greggio; da quelli neri pesanti, densità 0,995° a 15° C. di S. Giovanni Incarico (prov. di Caserta) a quelli nero-olivastri, più ricchi di benzina e di illuminante, densità 0,830°, di Salsomaggiore, ai rosso-scuro di Rivanazzano, ai leggerissimi, densità 0,730° a 0,800° a 15° C., limpidi chiari, giallo-paglierino rosso-rubino, fluorescenti opalini, aromatici, di Velleja-Montechino, Montechiaro, Vallezza.

In antico questi nostri petroli leggeri erano spediti all'estero, specialmente in Austria, ricercati ed apprezzati per preparati farmaceutici e di profumerie; così greggi, appena estratti, possono essere utilizzati negli autocarri e nelle vetture; distillati danno unicamente benzine e petroli, lasciando percentuali piccolissime di residui.

E indizi di petrolio si hanno dovunque, lungo la Penisola ed in Sicilia, come se questa ricchezza, esuberante, intollerante dell'abbandono, sprizzasse or qua or là, beffarda, a deridere la nostra apatìa.

Indizi secolari: asfalti, bitumi, olii di sasso, gas, fuochi; mille volte descritti, studiati, discussi, valorizzati spesso, ma sempre per breve tempo, lentamente, senza mezzi adeguati, senza fede; poi abbandonati, pure nei tentativi più recenti, con tutta indifferenza!

Ma anche nella parte dove gli indizi sono minori, nella *zona marginale,* là dove cioè le stratificazioni, nel loro assestamento tettonico, furono efficacemente protette dalle sovrastanti formazioni più recenti, e le fratture ed i disperdimenti furono meno dannosi, possono esistere, anche da noi, *serbatoi naturali* ricchissimi, così come avviene in Galizia ed in Romania e come studi accurati giustificano.

Anche da noi, del resto, là dove si ebbe veramente tenacia e fede, il risultato non è mancato e l'industria del petrolio, per quanto limitata, non solo ha vissuto, ma ha prosperato bene.

Ing. LUIGI FAUSSONE.

LA STATISTICA DELL'"ENIT"

SUL MOVIMENTO DEI FORESTIERI IN ITALIA NEL 1923

Al lettore de Le Vie d'Italia *non dispiacera la presentazione di quello che si potrebbe chiamare il bilancio morale dell'attività turistica italiana. Questo convincente bilancio è dovuto all'«Ente Nazionale per le Industrie Turistiche» che viene a dirci quanto generosa di risultati sia stata l'opera finora svolta, e quanta e quale importanza sia legata ad un intenso movimento di forestieri.*

Si tratta di un importante e diligente studio statistico — di cui qui diamo un cenno riassuntivo dovuto al suo stesso autore — parte integrante di tutta una serie di studi e di ricerche che accompagna l'assidua opera di propaganda de l'attivo organo statale. Nel volume, di un centinaio di pagine: «Entità e Svolgimento del Traffico Turistico in Italia» — con prefazione del Senatore Luigi Rava, Presidente dell'ENIT — sono analizzati ed elaborati i dati sul movimento dei forestieri del 1923, in se stessi e in rapporto all'economia nazionale.

Gli studiosi che avessero interesse a tale lavoro potranno richiederlo direttamente alla Direzione Generale dell'ENIT, Roma, via Marghera 6.

Siamo nel vasto campo d'azione che la legge ha attribuito all'ENIT.

Fra i molti problemi e compiti generati dal turismo che l'ENIT, con agile affermazione della sua vitale funzione di organo di stato animatore del movimento dei forestieri, ha felicemente e coraggiosamente dominati, ve ne ha uno che si è assunto con tenacia di propositi, se non di mezzi, pari alle difficoltà che si oppongono al suo adempimento.

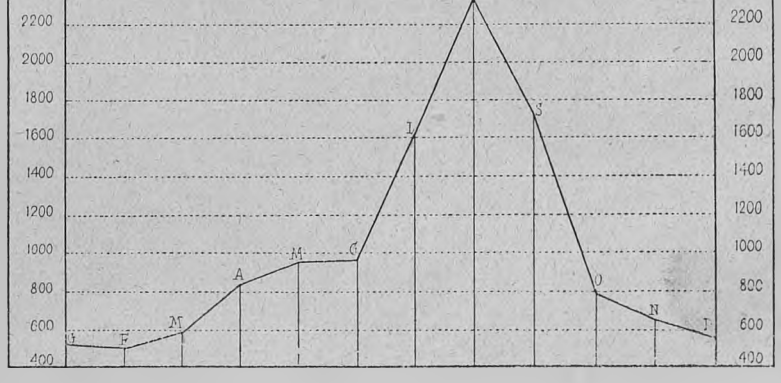
Si tratta della rilevazione statistica del movimento dei forestieri, ostacolata dalla mancanza di mezzi idonei alla condotta delle indagini e, peggio, dalla inadeguata comprensione dell'utilità di tale lavoro da parte di chi, questa indagine, potrebbe efficacemente aiutare.

Il lettore delle *Vie d'Italia* (1) è già un po' informato dei tentativi fatti per l'addietro in simili studi e perciò anche del come si proceda in questa problematica ricerca dell'uomo peregrinante attraverso le penisola per consegnarlo, ridotto a semplice unità statistica, alla storia del movimento turistico italiano e alla analisi degli studiosi (2).

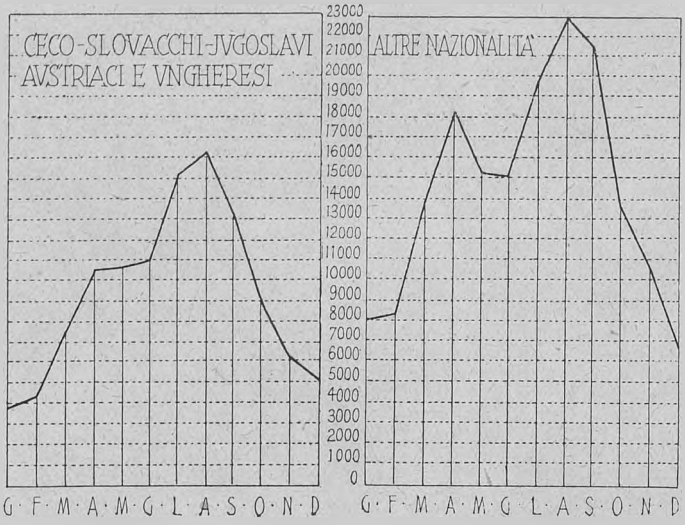
Alle fonti indirette di rilevazione, dal *Bodio* e dallo *Stringher* ingegnosamente escogitate, basate sul numero dei biglietti ferroviari venduti all'estero per l'Italia si aggiunse la statistica organizzata dall'ENIT tendente a rilevare, a mezzo delle denunzie degli albergatori, il flusso turistico dei viaggiatori secondo la nazionalità degli stessi e secondo l'andamento mensile del movimento. I dati del 1922, raccolti dall'ENIT ed elaborati dal Niceforo, lasciavano molto a desiderare per incompletezza e per evidente imprecisione di rilevazione — manchevolezze queste comuni a tutte le indagini che sono alle prime armi e che subiscono le conseguenze dello stanco tirocinio degli organi

(1) A. Ceriani - *Le Vie d'Italia*, dicembre 1923 — L'ENIT nel 1922.

(2) L. Bodio - *Giornale degli economisti*, luglio 1899.
B. Stringher - *Atti della R. Commissione per lo studio delle statistiche del commercio con l'estero* - Roma 1912.
A. Niceforo - *Il movimento dei forestieri in Italia* - Roma - Ente Nazionale Industrie Turistiche 1923.
A. Mariotti - *L'Industria del Forestiero in Italia* - Zanichelli, Bologna 1923.



ANDAMENTO STAGIONALE DEL TRAFFICO DEGLI ITALIANI NEL 1923 (CIFRE NON ASSOLUTE).



ANDAMENTO MENSILE DEL MOVIMENTO DEI CECOSLOVACCHI, AUSTRIACI, JUGOSLAVI, UNGHERESI E DELLE ALTRE NAZIONALITÀ NEL 1923.

rilevatori — e non suggerirono all'eminente studioso alcuna conclusione che non fosse men che generica e riservata. Elementi di maggior solidità scientifica gli vennero forniti invece dai dati del movimento di frontiera, raccolti pure dall'ENIT, che gli consentirono una valutazione del traffico non priva di fondamento.

Nel 1923 la statistica dell'ENIT progredì sensibilmente. Venne ottenuto che tutte le Prefetture mandassero i dati riferentisi alle rispettive provincie e che venisse curata la rilevazione della permanenza. Eccezione fecero solo la Prefettura di Cagliari che non mandò alcun dato e quella di Salerno che li inviò troppo in ritardo.

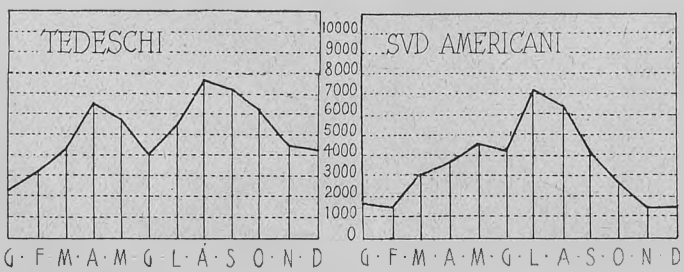
Anche circa l'esattezza di queste cifre, le riserve non saranno tuttavia mai troppe. Il più superficiale loro esame lascia infatti scorgere qua e là delle incongruenze che non sono accettabili senza venir meno a quella serietà necessaria in uno studio di qualche importanza. Non di meno, tali dati, più o meno esatti — perchè non si può escludere che in qualche luogo la rilevazione sia stata coscienziosa — hanno servito ad allargare la base d'impostazione dell'indagine per ricavarne una non disprezzabile conoscenza quantitativa e qualitativa dello svolgersi del movimento dei forestieri. Ed è appunto su questa statistica e su quella, importantissima, desunta dalla rilevazione indiretta del traffico di frontiera, che intendiamo di intrattenere il lettore proponendoci però, a suo sollievo, di condurlo attraverso i meandri delle cifre per la via più corta (1).

Rilevazione del traffico di frontiera.

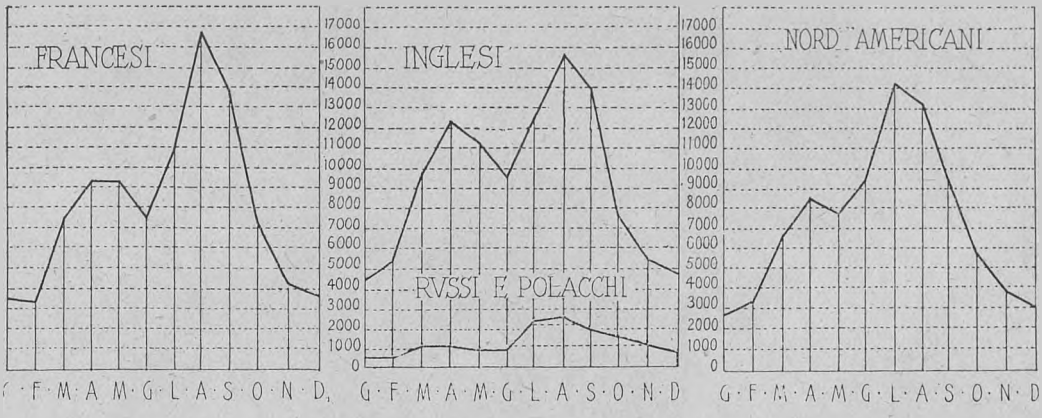
La statistica è una disciplina cui è consentito di forzare il rigorismo scientifico delle scienze esatte e di scorrazzare, non senza una guida giudiziosa, sulla tenue traccia degli indizi, alla scoperta della verità. Datele delle buone basi e allora la vedrete impancarsi da nobildonna della sua specie e dettare il suo verbo scientifico puro ed incontaminato. Queste basi le mancano? La vedrete allora, agile e flessuosa, adattarsi all'indagine meno materiata di cifre per compiervi le elaborazioni induttive suggerite dalle circostanze e dai suoi metodi.

Ecco perciò, come, in mancanza di una rilevazione alla frontiera del numero dei viaggiatori distinti secondo la loro nazionalità, lo statistico cerchi di ricavare le notizie che gli servono, ricorrendo ad altre fon-

(1) Altri studi sono ora in corso presso l'ENIT per ottenere una sempre più esatta rilevazione del movimento: 1° Miglioramento agli effetti statistici della « scheda di notificazione » che ogni viaggiatore compila quando scende in un albergo; 2° Introduzione, in sostituzione della « Dichiarazione di soggiorno per gli stranieri », di una speciale tessera che consegnata allo straniero al suo ingresso in Italia, deve essere da questi restituita all'uscita; 3° Servizio di segnalazione dei visti consolari sui passaporti stranieri per l'Italia.



ANDAMENTO MENSILE DEL MOVIMENTO DEI TEDESCHI GERMANICI E SUD-AMERICANI NEL 1923.



ANDAMENTO MENSILE DEL MOVIMENTO DEI FRANCESI, INGLESI, NORD-AMERICANI, RUSSI E POLACCHI NEL 1923.

ti, che indirettamente possono dare elementi alle sue ricerche e con esse pervenga a conclusioni concrete seguendo le vie meno piane.

Ed ecco perciò come si sia pensato di ricorrere al numero dei biglietti ferroviari venduti all'estero per l'Italia, quale punto di partenza per una elaborazione tendente ad assodare il numero di viaggiatori, fra gli acquirenti dei biglietti, di nazionalità straniera.

Ed ecco ancora l'elaborazione prestarsi ai vari criteri di analisi — finora 3 — che portano il nome dello Stringher, del Niceforo e dell'ENIT: il primo si fonda sulla concezione di una larga corrente di stranieri incanalata verso l'Italia sulle vie ferrate, il secondo vede questo flusso in proporzioni più modeste e il terzo infine, mantenendo il concetto restrittivo del Niceforo, tiene conto di qualche maggiore contributo che viene dato dalla III classe.

Ma gli stranieri non arrivano soltanto in ferrovia. Pur mantenendosi questo mezzo di trasporto il più importante per le nostre comunicazioni internazionali, non si può trascurare il cospicuo contingente di viaggiatori che ci vien recato dalla navigazione marittima; e anche qui l'indagine statistica, ricorrendo ai dati forniti dal Ministero delle Finanze sul traffico dei viaggiatori sbarcati in Italia da navi provenienti dall'estero, deve tener conto, per agevolare la discriminazione voluta, della rotta della navigazione, della bandiera dei vapori, del movimento di rimpatrio della nostra emigrazione ecc.

E nemmeno si deve dimenticare quella pur esigua schiera di fortunati possessori di automobili che entra in Italia con tale mezzo e di cui si hanno notizie nelle statistiche del nostro commercio d'importazione temporanea.

Ecco insomma la statistica nelle sue piene funzioni di scienza «quasi esatta» che, ovunque può, attinge notizie, le elabora combinandole, vi inserisce le sue ipotesi, le dirozza, le colora e, così preparate, le presenta alla discrezione del lettore. Di tutto questo lavoro, sarà sufficiente dare la seguente tabella conclusiva:

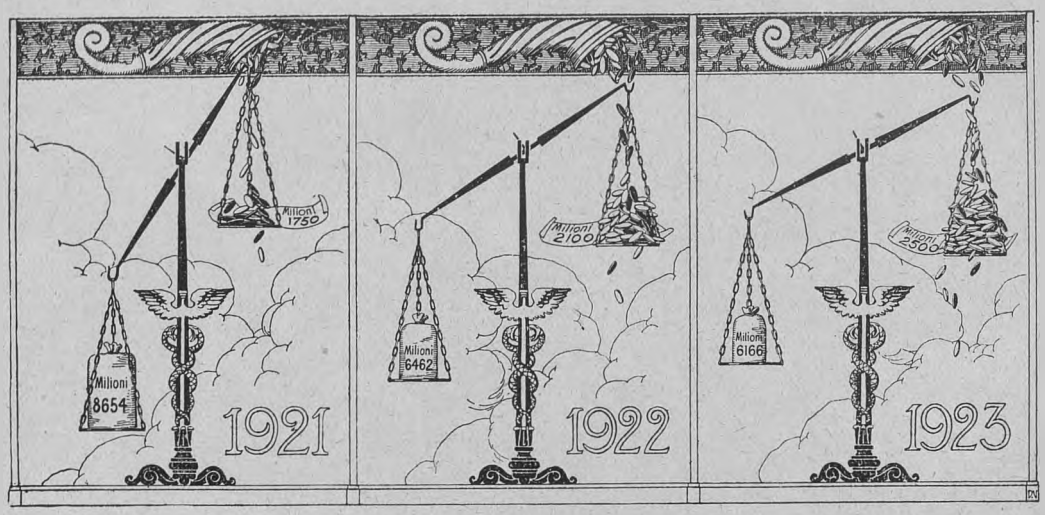
Stranieri entrati in Italia nel 1923:

Per ferrovia:	
a) con biglietti ordinari . .	595.000
b) con concessione di servizio	10.000
Per via ordinaria in automobile	15.000
Per via di mare	80.000
TOTALE	700.000

Dalle cifre così stabilite — che, per la cauta elaborazione seguita, possono ritenersi minime — è consentito però di risalire anche agli anni precedenti. Sulla base delle cifre del movimento a mezzo ferrovia, debitamente integrato per le altre provenienze, si hanno, in cifre arrotondate, i seguenti contingenti di stranieri giunti in Italia nei diversi anni.

ANNO	STRANIERI	N. INDICE
1910	590.000	100
—	—	
—	—	
1921	501.000	85
1922	604.000	102
1923	700.000	119

Cifre alle quali si perviene, bensì faticosamente, ma che ci compensano col dirci che dal 1910 al 1923 si sarebbe verificato un incremento di ben 110.000 stranieri, aumento notevolissimo anche non escludendo che



ANDAMENTO DELLO SBILANCIO COMMERCIALE E DELLE SPESE DEGLI STRANIERI NEGLI ANNI 1921, 1922 E 1923.

dopo il 1910 e fino al 1913 ci si sia più avvicinati ancora, senza però superarli, ai 700.000 del 1923.

La statistica delle denunce.

È questo un campo di attività rilevatoria nel quale la statistica dovrebbe poter dettar legge. Il servizio d'indagine è qui organicamente istituito e rivolto a fotografare il traffico turistico nella sua manifestazione di movimento alberghiero: le autorità di P. S. e comunali ricevono dagli albergatori o rilevano direttamente ogni mese le notizie, le raccolgono in un modulo — fornito dall'ENIT — che trasmettono alla Sottoprefettura; questa riassume le cifre di tutti i comuni e segnala il movimento del circondario alla Prefettura, la quale, a sua volta, con un nuovo modulo comunica all'ENIT i dati della provincia intera.

Come abbiamo detto sopra, però, tale servizio, pur avendo ottenuto la collaborazione di tutte le provincie, non può dirsi che sia proceduto con precisione e, purtroppo, nemmeno con quella approssimazione che una simile statistica tollererebbe senza nuocere alla sua serietà.

Di fronte a queste difficoltà, e tenuto conto che tale indagine ha la particolarità di segnalare il viaggiatore ogni volta che prende alloggio in un albergo — ciò che significa che degli stranieri giunti in Italia viene rilevato, anzichè il numero puro e semplice, la quantità delle tappe fatte nelle varie città visitate — il problema della valutazione del movimento venne nuovamente affrontato e risolto con criteri puramente congetturali. Si sono fatti dei confronti, si è proceduto ad analisi limitate a determinati centri, non si sono trascurati importanti riferimenti analogici e si è convenuto di portare i dati, considerati l'espressione del movimento ridotto a un terzo del vero — meno quelli della provincia di Venezia certamente non deficienti — ad una maggiorazione del 200 %.

Eccone i risultati:

Stranieri - tappe . . .	2.270.000
Stranieri - giornate . .	14.190.000

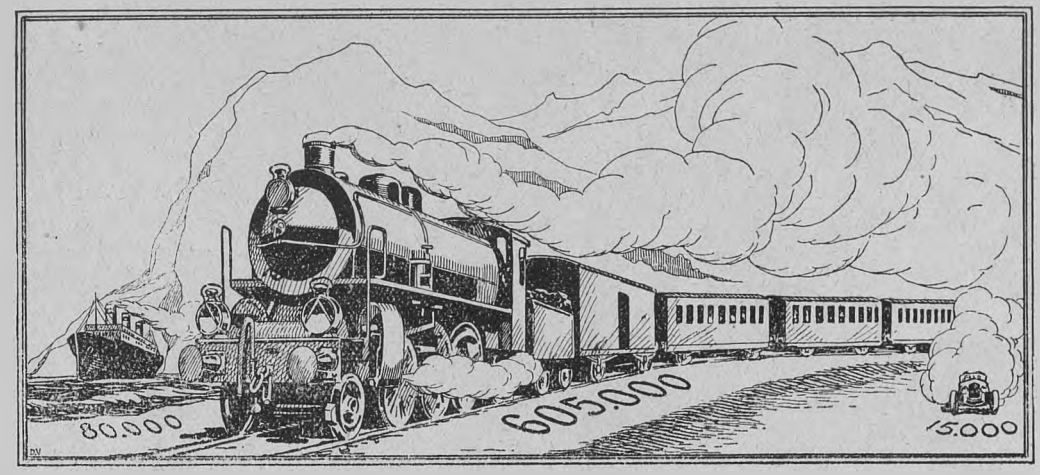
Il lettore di fronte a questi mezzi grossolani di procedimenti statistici potrà mostrarsi alquanto dubitoso se prestare fede o no alle conseguenti conclusioni, e noi non sapremmo aggiungere una parola di più a quella del nostro onesto convincimento se non potessimo portare alla nostra tesi il suffragio di qualche altra considerazione.

Il *Benini* (1) ha calcolato la permanenza media degli stranieri in Italia nella misura di 20 giorni, valutazione ponderata e basata su dati di fatto tratti dalle cifre del censimento della popolazione del 1911.

Ora, questo elemento trova nei nostri dati non solo piena conferma, ma questi ultimi, messi in rapporto fra loro, fanno risultare delle concordanze veramente confortanti. Vedasi infatti:

La permanenza media di ogni straniero in

(1) RODOLFO BENINI - *Elementi di statistica Metodologica* - Roma 1913-1914, pag. 92.



VIAGGIATORI STRANIERI ENTRATI IN ITALIA NEL 1923 CON I VARI MEZZI DI TRASPORTO.

Italia dovrebbe essere, come si disse, di 20 giorni e però 14.190.000 : 700.000 è precisamente eguale a 20 circa; il numero di tappe che fa ogni straniero è di 3,24 (2.270.000 : 700.000), la permanenza media degli stranieri in ogni loro tappa è di 6,25 giorni (14.190.000 : 2.270.000) e il prodotto fra 3,24 e 6,25 ricostruisce, si può dire, perfettamente la permanenza di ogni viaggiatore (20 giorni).

Sarà bene ora vedere di rispondere a una domanda che ci par di scorgere sul labbro del lettore.

E le singole nazionalità in quale misura partecipano al movimento complessivo? Le denunce degli albergatori ci dànno una suddivisione, la quale essendo però, come abbiamo notato, infirmata da una deficienza notevole, non può servirci che da criterio per proporzionare al totale di 700.000 trovato, tutti gli stranieri che contribuiscono a formarlo. Avremo, dunque:

Francesi	97.000	13.8 %
Inglesi	113.000	16.1 %
Tedeschi germanici	61.000	8.7 %
Cecoslovacchi, Jugoslavi, Austriaci e Ungheresi	112.000	16.0 %
Russi e Polacchi	14.000	2.0 %
Nord Americani	88.000	12.6 %
Sud Americani	41.000	5.9 %
Altre Nazionalità	174.000	24.9 %
TOTALE	700.000	100

Questi dati, salvo qualche riserva, per esempio, sul numero dei francesi, che pare comprenda anche altri stranieri di lingua francese, e sul totale delle « altre nazionalità », che certamente include forestieri delle categorie contemplate, possono ritenersi sufficientemente rispondenti alla realtà.

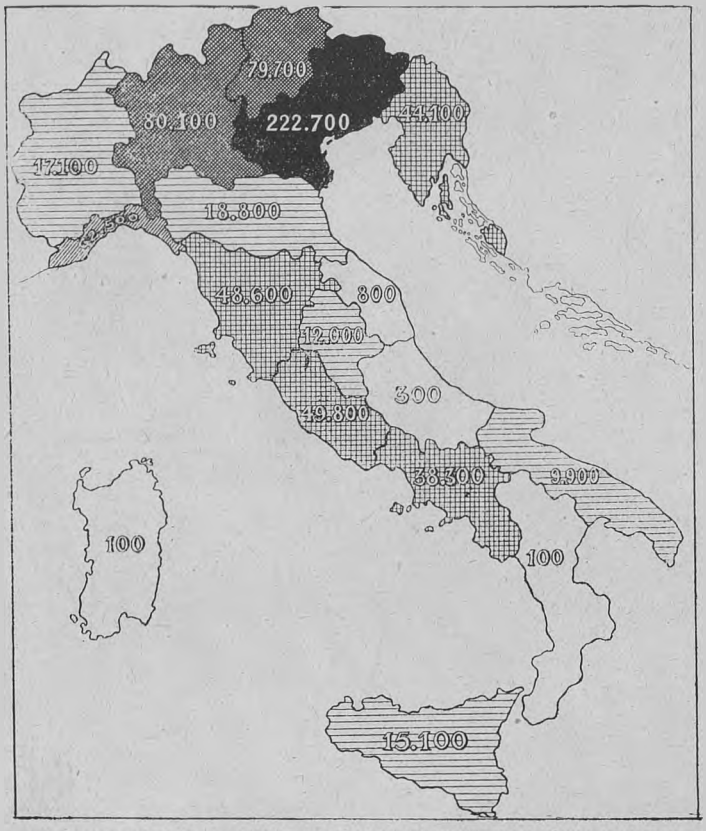
Così, lo stesso criterio ha guidato la determinazione dello svolgersi del traffico durante i mesi dell'anno e la sua distribuzione regionale come si può osservare nei diagrammi e nel cartogramma che illustrano il presente articolo.

La portata economica del movimento degli stranieri.

L'opportunità e lo scopo delle statistiche sul movimento dei forestieri consistono indubbiamente nella utilità di poter analizzare lo svolgersi del fenomeno e in base alle risultanze di tale analisi informare quella che dovrebbe essere la politica del turismo. Ma tali indagini hanno anche un altro fine che è quello di soddisfare al bisogno di conoscere in quale misura le spese degli stranieri, che partecipano all'ammontare delle cosiddette *esportazioni invisibili*, figurino nelle transazioni internazionali all'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti.

Tale ricerca potrebbe sembrare a prima vista (dati gli elementi trovati sulla permanenza degli stranieri) abbastanza semplice, giacchè basterà moltiplicare il numero degli stranieri-giornate per la spesa media e si avrà la risposta all'incognita cercata.

Se però è possibile pensare teoricamente ed avvicinarsi praticamente ad una rilevazione esatta del movimento dei forestieri è da escludere di poter fare altrettanto, ossia con un procedimento che non sia men che congetturale, nel calcolare la spesa dei forestieri, perchè evidentemente questa rappresenta



DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DEL MOVIMENTO DEGLI STRANIERI NEL 1923.

un elemento statistico che sfugge e sfuggirà sempre a qualsiasi controllo.

In queste contingenze non c'è, come appare evidente, che una soluzione e precisamente quella di ricorrere al buon senso. Questo buon senso — e se a qualcuno anzichè buono, parrà invece cattivo, la questione rimarrà sempre molto discutibile — confortato da qualche dato di fatto costituito dai prezzi che vengono praticati da agenzie estere per *forfait* di viaggi in Italia (1), ci ha permesso di giungere a calcolare la spesa media del forestiero intorno alle 175 lire giornaliere.

Tale somma comprenderebbe circa 90 lire per le spese d'albergo (alloggio e vitto); 30 lire per le spese di trasporto (ferrovia e navigazione); 30 lire per le spese più minute e più varie come guide, escursioni, teatro, carrozza o automobile, mance ecc. e infine 25 lire per le spese voluttuarie come oggetti ricordo e opere d'arte o semplici riproduzioni.

Dunque 175 lire, spese durante 14.190.000 giornate circa, da 700.000 stranieri, il che significa la bellezza di 2,483 milioni di lire e, in cifra tonda, 2 miliardi e mezzo costituenti il più importante e cospicuo apporto extra commerciale alla nostra bilancia economica.

Interessante è, a questo proposito, rifarsi agli anni precedenti e vedere di confrontare l'andamento del nostro bilancio mercantile con quello della spesa degli stranieri:

Anno	Disavanzo commerciale (milioni di lire)	Movimento degli stranieri	Spesa degli stranieri (milioni di lire cifre arrotond.)	Rapporto percentuale fra le spese e il saldo della bilancia
1921	8,654	501,000	1,750	17.5
1922	6,462	604,000	2,100	32.5
1923	6,166	700,000	2,500	40.5

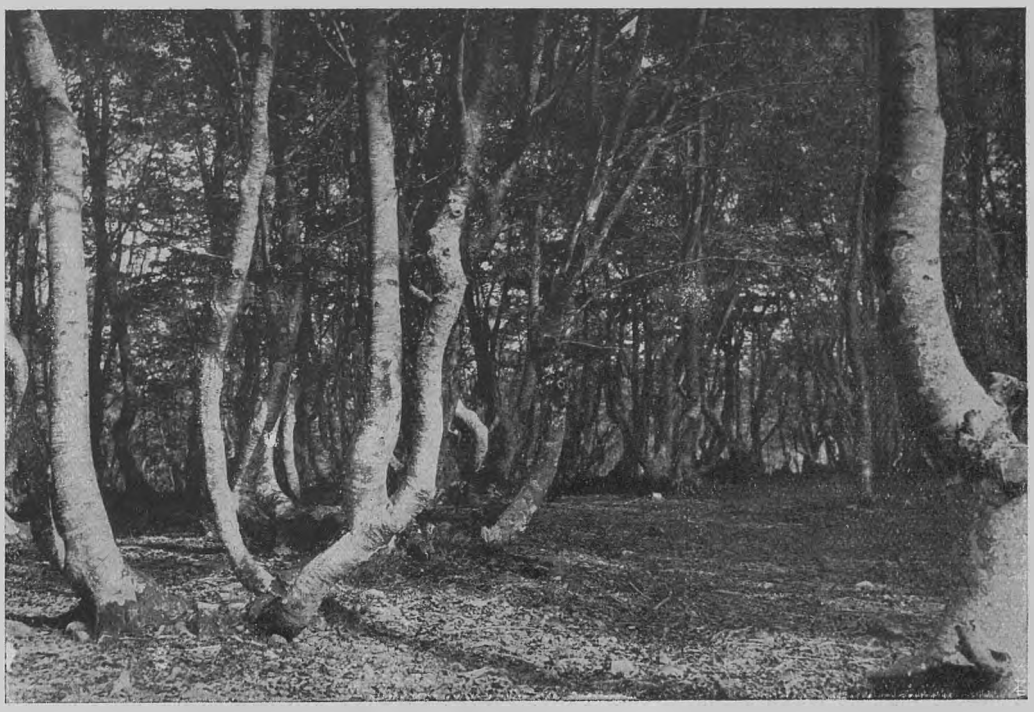
Queste cifre dicono in modo assai chiaro e conclusivo la magnifica funzione, riservata all'industria dei forestieri, di forza economica equilibratrice del saldo passivo del nostro commercio internazionale; saldo che nel 1923 viene coperto dalle spese degli stranieri per oltre il 40% e che per il 1924 risulterà certamente coperto da una cifra molto vicina alla sua metà. E questa non è che una parte, certamente la più notevole, di tutto il complesso di interessi generali che sono intimamente legati all'esercizio delle industrie turistiche e al loro fiorire; primi quelli dello Stato il quale, vede alimentare le sue entrate con un buon mezzo miliardo dei due e mezzo che lasciarono in Italia gli stranieri.

MARCO AVANCINI.

(1) Thos Cook & Son organizzava nel 1923 i seguenti viaggi in Italia:

da Parigi	22 giorni	L.it. 300		
» Londra	21 »	» 190	II cl., L.it. 400 I cl.	
» New York	60 »	» 500	(compreso il passaggio di navigazione)	
» Bombay	16 »	» 400	(senza passaggio di navigazione)	

I prezzi si intendono al giorno e per persona.



(*fot. Manzotti, Piacenza*)

IL BOSCO DELLE FATE
UNO DEI PIÙ CARATTERISTICI FAGGETI DI TUTTO IL PARCO.

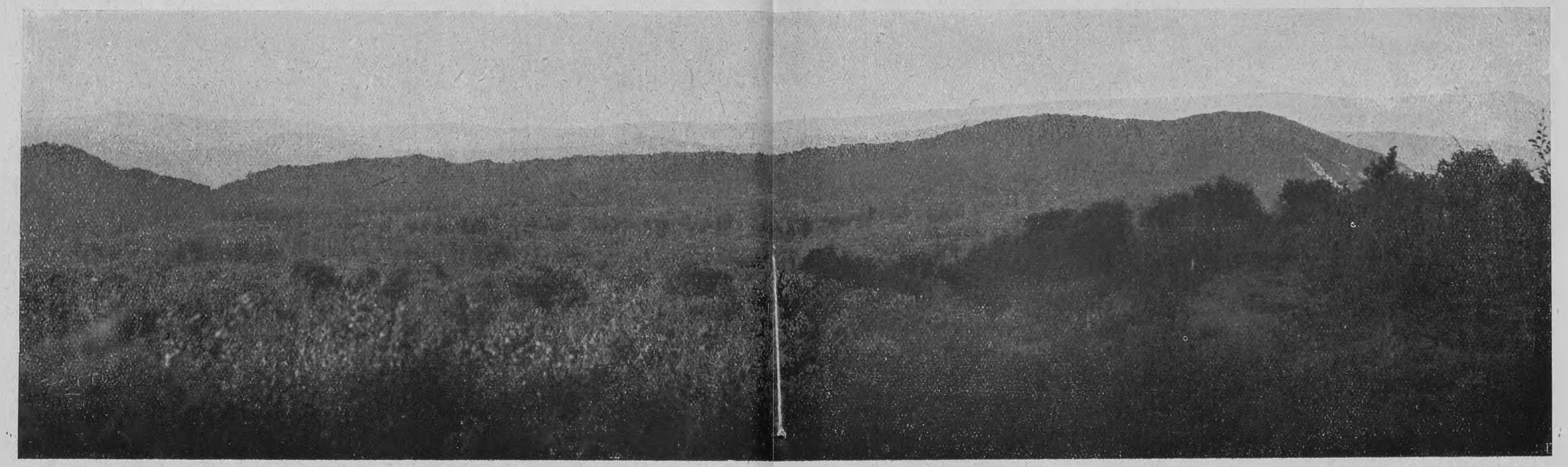
IL PARCO INTERPROVINCIALE DI PIACENZA, CREMONA, SALSOMAGGIORE (Parma)

L'IDEA di dotare tre tipiche città di pianura d'un ampio parco che offra, attraverso il riposo e la pace, un ristoro morale e fisico agli uomini assillati dal lavoro e dalle preoccupazioni della vita cittadina, che costituisca insomma una specie di polmone risanatore per Piacenza, Cremona e Salsomaggiore, nacque alcuni anni or sono nella mente di un gruppo di amici del Touring e del turismo, residenti in Piacenza, confortati fin dall'inizio dalla viva simpatia del Touring. L'idea infatti parve ad esso ottima e rispondente sia a quei principî di protezione del paesaggio dal Touring strenuamente difesi, sia ai concetti di un miglioramento della vita igienica delle nostre città intorno al quale fu più volte discusso in queste stesse colonne.

Non si tratta, badiamo bene, di creare un doppione di altre grandi iniziative di carattere nazionale tendenti alla protezione di una speciale fauna e flora, come il nome di Parco potrebbe far supporre; doppione quanto mai dannoso quando si pensi alle somme ingenti che occorrono per raggiungere quegli scopi di conservazione ed alla scarsa disponibilità di mezzi della nazione nostra per imprese di tal genere.

Le tre provincie lombardo-emiliane non intendono creare un altro Parco del Gran Paradiso (anche per la buona ragione che l'Appennino non possiede un colosso di quella importanza) ma un grande giardino posto in zona saluberrima e suggestiva, qualcosa che rappresenti ciò che il Parco di Monza è per Milano. (Qualche chilometro di maggior lontananza ma, in compenso, anche molte più centinaia di metri sul livello del mare).

Un Parco Provinciale di tal genere deve rispondere a requisiti vari e costituire nel suo complesso un'attrattiva particolare. L'al-



(fot. Manzotti, Piacenza)

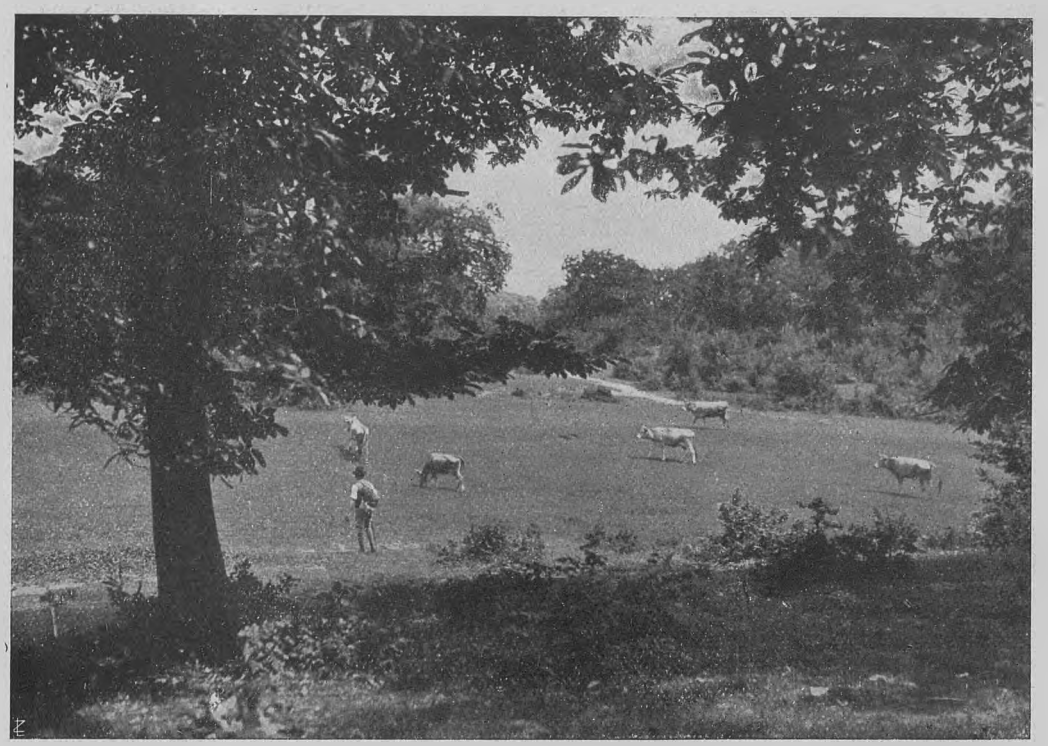
VEDUTA GENERALE DEL PARCO

LA FOTOGRAFIA VENNE PRESA DALLA CROCE DEI SEGNI (m. 1071) IL PUNTO PIÙ ELEVATO DEL PARCO. SPLENDIDO È IL PANORAMA SULLE CATENE APPENNINICHE DAL LESIMA, AL RAGOLA, ALLE APUANE, AL CUSNA; IN LONTANANZA OLTRE LA PIANURA PADANA, LA CERCHIA DELLE ALPI. IL VERDE, LUSSUREGGIANTE MANTO CHE RIVESTE L'ALTIPIANO, È FORMATO DA SELVE DI SECOLARI CASTAGNI, FAGGI, NOCCIOLI E PIANTE FRUTTIFERE.



(fot. Manzotti, Piacenza)

IL PIAN DEL LAGO - IL PUNTO PIÙ DEPRESSO DEL PARCO (m. 812).



(*fot. Manzotti, Piacenza*)

IL PRATO DELLA MADONNA
E STATO PRESCELTO COME CAMPO DI FORTUNA PER L'ATTERRAGGIO DI AEROPLANI LUNGO LA ROTTA MILANO-PISA.

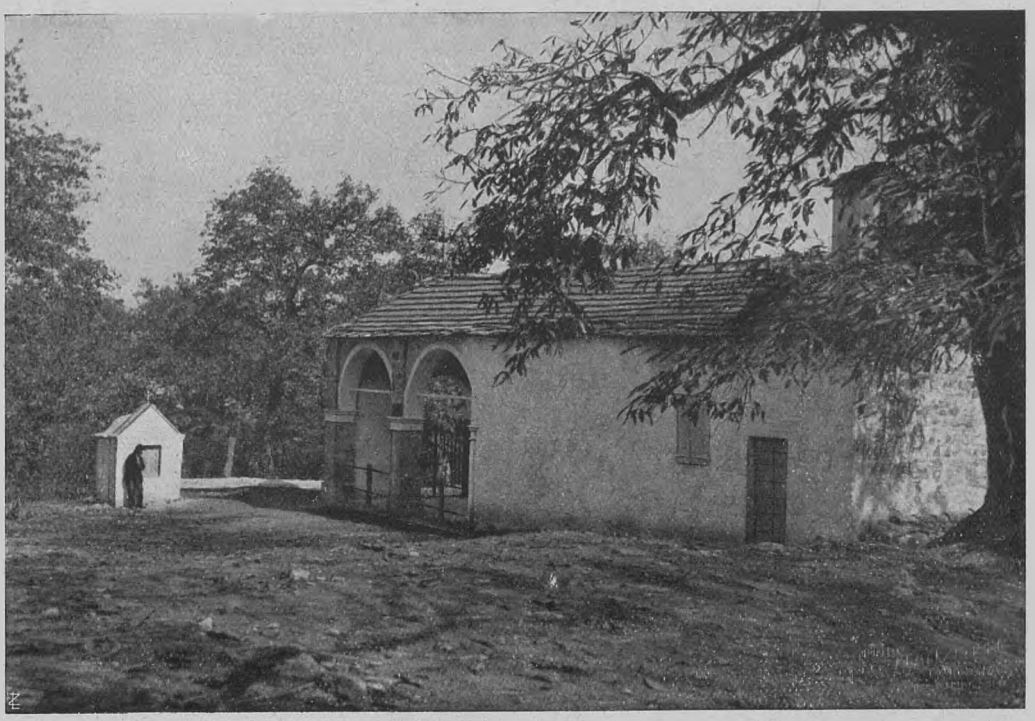
tipiano del Moria, ubicato tra l'alta valle del Chero e dell'Arda nei Comuni di Lugagnano e Morfasso, raccoglie nella sua vasta zona caratteristiche veramente singolari, talchè si presta egregiamente ad essere costituito a Parco e a divenire la meta desiderata di due Provincie e di una stazione balneare di primissimo ordine quale Salsomaggiore.

L'altopiano si eleva a una media di 1000 metri sul livello del mare; la quota più alta, Croce dei Segni, è a m. 1071; si adorna di densi boschi di castagno, di faggio, di nocciolo e, quasi ovunque, di una vegetazione rigogliosissima. L'area del Parco supera complessivamente i 20 km², dei quali circa 10 nella zona montana, cui fanno chiostra gli otto cocuzzoli dei monti Rovinazzo, Taverna, Mancusa, Zuccaro, Cogne, Croce dei Segni, Cornetto e Moria.

La panoramica conca centrale giace a guisa di un immenso anfiteatro lussureggiante nel cui sfondo a sud troneggia la vetta Croce dei Segni. Nella parte più depressa si stende un amenissimo pascolo pianeggiante chiamato Pian del Lago dovuto forse all'esistenza dell'antico lago ora colmato.

Qua e là si stendono ampi e morbidi pascoli che assumono, per la loro vastità, non di rado l'aspetto di veri e propri prati, come quello detto « Prato della Madonna » situato a circa mille metri e che, per la sua felice ubicazione, si presta a costituire un « campo di fortuna » per aeroplani, anche per trovarsi sulla rotta Milano-Pisa, circa a metà strada fra le due città.

Il bosco offre a ogni passo aspetti sempre nuovi, sempre più attraenti. Dall'« Anfiteatro selvoso » che pare uscito dalla mano di un artefice divino, al « Bosco delle Fate » che, coi suoi faggi dalle ramificazioni contorte e bizzarramente intrecciate, ricorda le più suggestive incisioni dantesche del Doré. Nascosto nel verde si erge sull'altipiano un tempietto miracoloso, testimone della vergine salubrità dei luoghi. Ai piedi del monte, le rovine di Velleja Romana, la Pompei dell'Alta Italia, rappresentano un elemento artistico e storico di prim'ordine, mentre poco discosto le cave petrolifere di Velleja e



(*fot. Manzotti, Piacenza*)

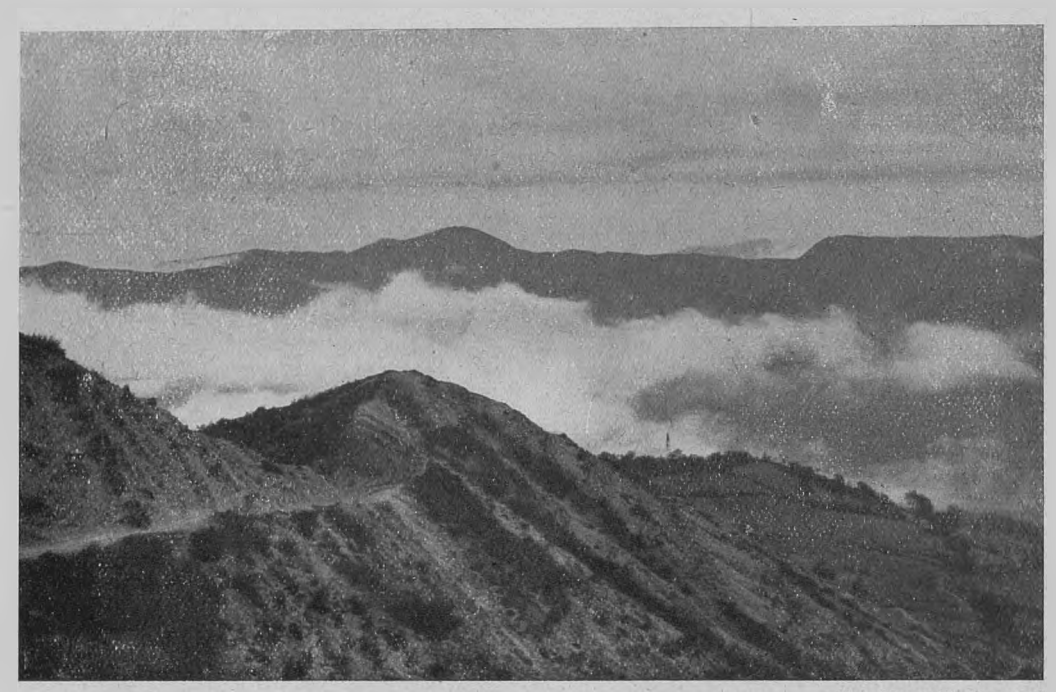
IL SACELLO DI MADONNA DEL MONTE DEDICATO ALLA MADONNA ASSUNTA E A S. ROCCO. POSTO NEL CENTRO DELL'ALTIPIANO, A 916 m., È META DI CONTINUI PELLEGRINAGGI.

Montechino, che sono tra le più importanti d'Italia, costituiscono un elemento industriale, che completa l'interesse del Parco.

L'idea di questo fu lanciata tre anni or sono da un uomo che vive delle bellezze del paesaggio e di tutto ciò che si riferisce al turismo, il cav. Giuseppe Rocca; ma come è di tutte le cose preziose che si trascurano quando si posseggono, così questa idea trovò allora un pubblico indifferente. Le iniziative che hanno in sè elementi di vitalità si fanno però irresistibilmente strada, anche tra l'infuriare dei contrasti e delle avversità; e così l'idea del Parco fece del cammino; lento e faticoso cammino, sia pure, ma si è portata innanzi. Ora la nostra popolazione ha visto in gran parte ed ha ammirata la zona del Parco e vuole fermamente che il progetto si concreti.

Il Sotto Comitato Piacentino del Comitato Nazionale del T.C.I. per la difesa dei monumenti e del paesaggio italico, che ha tenuto il progetto, diremo, così, a battesimo e ne ha amorosamente seguite le vicende attraverso le cure attente di alcuni tra i suoi componenti per accelerare la traduzione in atto del Parco, ha provveduto alla costituzione di un Consorzio che dovrà gestirlo. Il comm. Rinaldo Lusardi ha compilato uno schema di Statuto che è un documento di buon senso pratico e che prevede oltre alla realizzazione di un programma di valorizzazione turistica, la costituzione di una riserva e di una bandita di caccia, la difesa della fauna con la custodia, in libertà, di varie specie di animali che tendono a scomparire, come gallinacei, cervi, daini, ecc.; la conservazione ed il miglioramento dei boschi ora seriamente minacciati dalla speculazione; la costruzione di una rete stradale di accesso e di transito al Parco; la ripresa dei lavori di scavo a Velleja e lo studio di tutta la zona circonvicina (Valle del Chero) che ha messo, fra l'altro, di recente in luce scheletri di balene e di *mammut* ed altri documenti di epoche remote, destando vivo interesse artistico, storico, geologico e paleontologico.

Come meta turistica e luogo di soggiorno, l'altipiano del Moria ha largamente guada-



(*fot. Manzotti, Piacenza*)

SUL FIANCO EST DELL'ALTIPIANO
EFFETTO DI NUBI AVVOLGENTI L'ABBAZIA DI MONASTERO VAL D'ARDA.

gnato in questi tre anni di propaganda. A frotte i turisti sono saliti sulle sue pendici e si sono riposati alle sue ombre quiete. Numerosissime le gite collettive organizzate da Associazioni e da Enti e migliaia di visitatori. A questo nostro superbo angolo appenninico, che la natura ha prediletto, guardano pure con viva simpatia i cremonesi che sono privi assolutamente di zone alte nel loro territorio e le colonie estive di Salso, che cercano con ansietà mete turistiche per rendere meno uniforme e più attraente il soggiorno nella grande stazione balneare. Le vie d'accesso al Parco da Cremona e da Salso sono quanto mai comode. Quella da Salso particolarmente interessante e pittoresca svolgendosi e valicando diverse colline fra Scipione, Castello di Vigoleno, Bacedasco, Castell'Arquato, Lugagnano e Velleja.

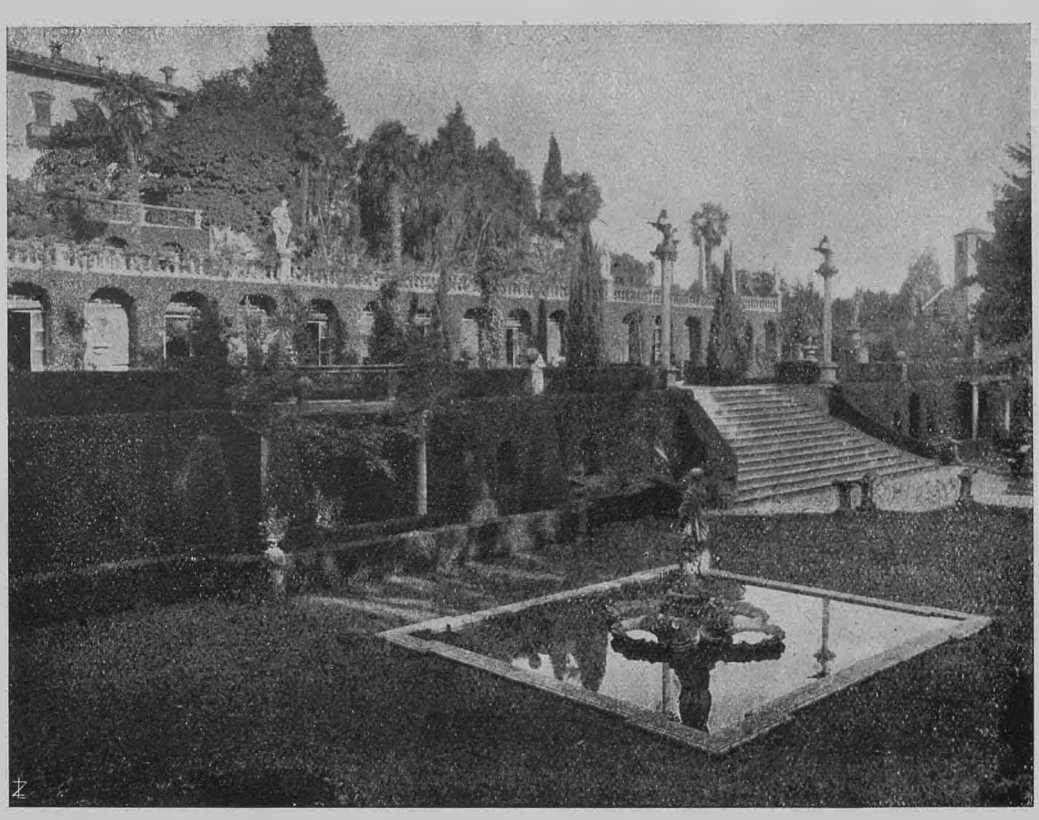
Da Piacenza la strada è automobilistica fino al bivio Mandola, oltre Castellana di Gropparello, e con macchine leggere fino al Chero. È prevista la costruzione di un ponte sul Chero in quel punto della strada sino a S. Michele di Morfasso.

Comode mulattiere, sentieri ombreggiati, valicano l'altipiano e raggiungono da ogni abitato lungo le vallate del Chero e dell'Arda il Sacello Madonna del Monte.

Il progettista ed i suoi collaboratori pensano di fare della regione del Parco, col tempo, addirittura una stazione climatica di media altezza. Nell'attesa sono stati installati lassù due rifugi che saranno seguiti da altri e nella prossima estate saranno organizzati campeggi per le scolaresche e si studia anche di fondare, sia pure con minori proporzioni, un Villaggio alpino per le colonie climatiche scolastiche sul tipo di quello sorto per iniziativa del T. C. I. in Val Ganna.

Non sono mancati anche i consensi degli organi governativi, oltre a quelli delle Provincie, degli Enti, dei Comuni più direttamente interessati; infatti la Direzione generale delle Foreste ha assicurato il più largo appoggio all'iniziativa segnatamente per quanto riguarda la conservazione dei boschi e la costruzione della rete stradale. Sì che si può ritenere che l'altipiano del Moria, svegliato dal suo sonno secolare, stia per legare il proprio nome ad una geniale e caratteristica istituzione meritevole d'essere appoggiata ed imitata.

FRANCO CIVARDI.



IL GIARDINO DELLA MESTIZIA, IL PIÙ BASSO, IL PIÙ CHIUSO. LA SCALEA PORTA ALLA LUCE DELLA LETIZIA, ALLA FESTA DEI COLORI NELLE AIUOLE E NELLE SERRE DEI FIORI ESOTICI. PIÙ SU, IL TERRAZZO DELLE ORE; POI QUELLO DELLE FONTANE. POI LA CASA AMPIA E SOBRIA.

LA VILLA ED IL GIARDINO DI S. REMIGIO A PALLANZA

Immaginatevi un Umanista, Signore dell'aureo rinascimento, che improvvisamente si risvegli in mezzo a noi dopo aver per quattro secoli di ininterrotto letargo conservato intatto lo spirito ed immutato il sentimento. Egli cercherà di riprendere come *allora* l'esistenza troncata. Non gli vale ogni nostra abitudine, e, per conservare la *sua vita,* sempre assillato dal timore di riperderla, egli deve ricostruirsela come nel passato, e rifarsi l'ambiente, la casa e gli usi che furono suoi. Discorrere di Dante e leggere Orazio, suonare la viola od il cembalo, e commettere una Madonna a Luca; o tracciare un'aiuola in giardino secondo il desiderio di Polifilo. La sera, coricarsi per tempo — chè ha in orrore la luce elettrica, e con i lumi ad olio davvero non si è indotti a divenire nottambuli; la mattina levarsi appena l'alba ammicca attraverso i vetri colorati delle finestre, rivoltar l'orologio a sabbia perchè incomincia una nuova giornata, e dedicarsi alla spolveratura di una preziosa cornice avuta da Firenze, oppure alla rassegna dei libri appena giunti da Venezia. Poche gite, naturalmente a piedi, pur semplicemente nel parco, su e giù per i terrazzi del giardino o nel bosco lungo i pendii della collina. Detesterà l'automobile, il vapore, figuratevi l'aeroplano. L'arte sola lo interessa, ed il circondarsi di opere d'arte per raccogliersi fra esse in pensosa solitudine. E questa sua solitudine curerà come il supremo dei desideri. Forse, farà, anche, dei versi; forse con qualche amico che lo intenda e che sappia guadagnare la



L'ATRIO GRANDE DI MEZZO CHE DÀ NEL GIARDINO. DOVE SON RACCOLTI MOBILI, QUADRI, SUPPELLETTILI ED OGGETTI D'OGNI SORTA, TUTTI DI BELLISSIMA FATTURA. DEGNI DI NOTA, TRA GLI ALTRI, DUE CASSONI QUATTROCENTESCHI GIÀ DEI DUCHI D'URBINO.

sua fede, discorrerà dell'anima, dello spirito; e, nelle rade veglie invernali accanto al caminetto crepitante, magari anche dell'aldilà.

Sul Colle della Castagnola, a metà del Lago Maggiore, fra Intra e Pallanza, voi potete trovare la casa di questo Umanista. Accanto all'oratorio medioevale di S. Remigio, il Marchese Silvio Della Valle di Casanova si è rifatto la vita che conduceva alcuni secoli or sono. Il miracolo è sorto dal nulla. Trent'anni di pazienti ricerche, di studi e di lavori condotti in comunione con la sua Donna. Entrambi sostenuti dallo stesso entusiasmo, vollero che il sogno comune divenisse realtà là ove le loro anime si erano conosciute ed era sorta la loro passione. Silvio e Sofia: i due nomi s'incontrano, intrecciati, in ogni angolo. Talora, le sole iniziali.

Niente: ma ne scaturisce il soffio che dà l'anima alle cose e tutto acquista particolare prezioso valore. Sei tentato di rincorrere quelle lettere da un terrazzo all'altro, da un'esedra ad un salotto, quasi senza più curarti di quanto ti circonda; perchè comprendi che soltanto in esse sta il segreto della creazione.

Niente: ma tu vedi che son queste lettere a coronare la bellezza dell'opera creata, come già furono esse a divinarla.

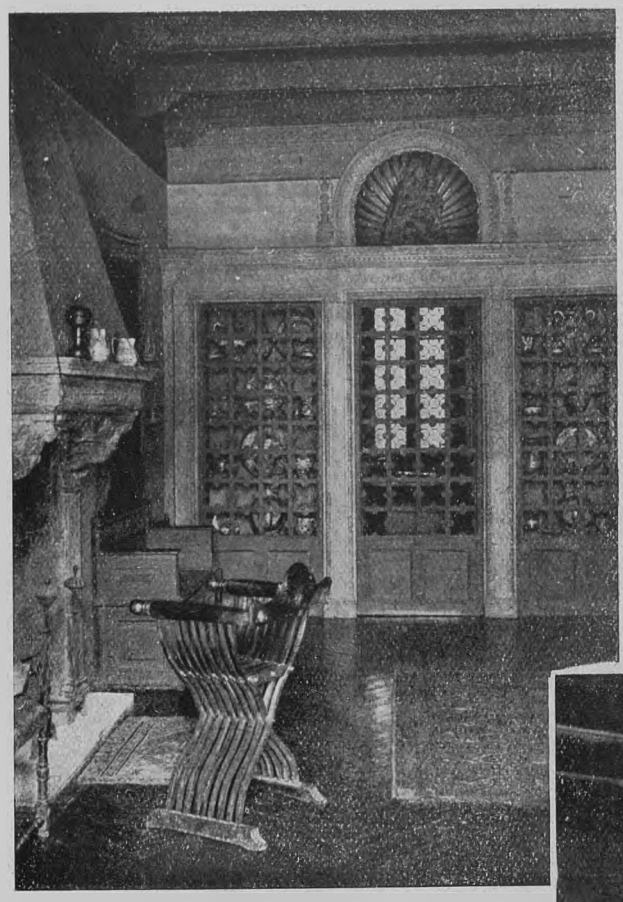
In alto, la Casa ampia e sobria. L'esterno ricorda le ville cinquecentesche di Toscana; l'interno è dominato dal quattrocento. Le stanze son piene di mobili, quadri, sculture, suppellettili d'ogni sorta. E son cose che fan meravigliare. Madonne di Mino, di Rossellino o dei Della Robbia; tavole di Allegretto o di Gentile; tele del Veronese o del Palma; cassoni che già furono dei duchi d'Urbino e reliquiari salvatisi dalla distruzione di un celebre monastero. Ogni oggetto ha la sua ragion d'essere, messo com'è nel giusto suo posto. La casa diventa piena di vita. Eccoci nella prima sala a terreno.



NELLA PRIMA SALA A TERRENO STAN DISPOSTE IN BELL' ORDINE LE ARMI DEL SIGNORE. TUTT' ATTORNO CASSONI E TAVOLE, PANCHE E SEGGIOLONI.



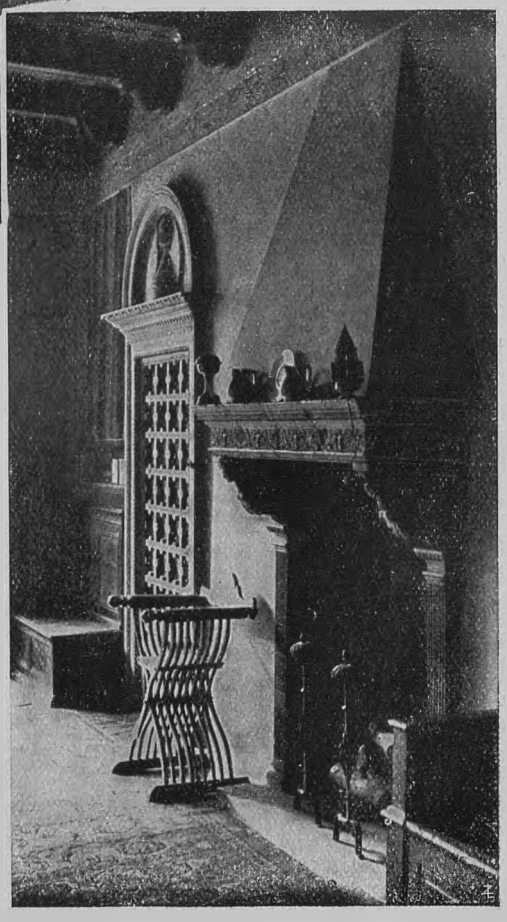
LA SALA DA PRANZO CON LA LOGGIA DORATA DEI MUSICI.



In alto: LO STUDIOLO DELL'UMANISTA. QUI SONO RACCOLTI I LIBRI PIÙ BELLI E RARI, LE CERAMICHE VARIOPINTE, LE STOFFE PREZIOSE. - *In basso:* IL CAMINETTO NELLO STUDIOLO.

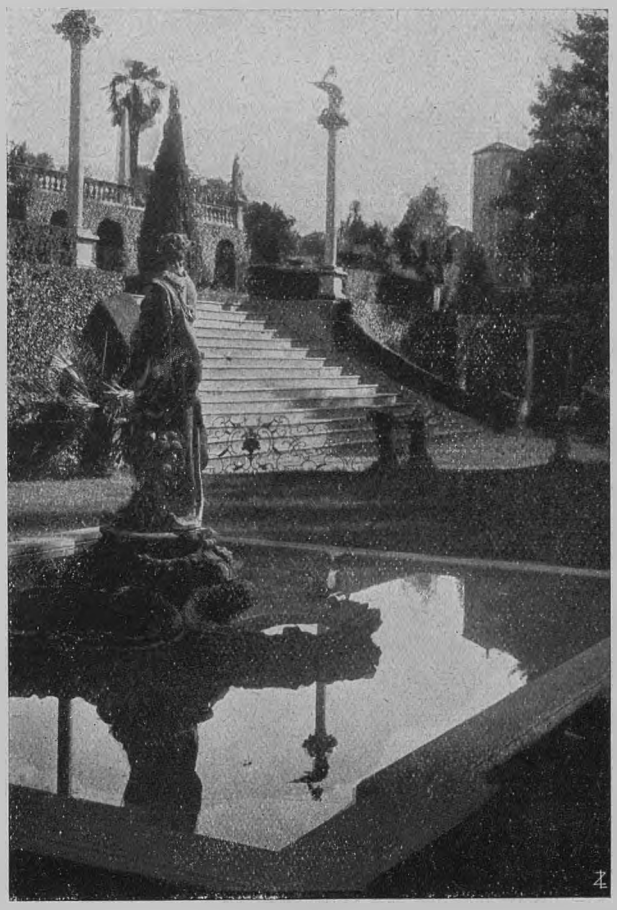
Qui stanno raccolte le armi. E sono celate ed elmi persiani e turcheschi, corazze scudi e bracciali, alabarde e lance, falcioni e partigiane, spade e spadoni a due mani e stocchi e mazze e balestre e spingarde. Son qui appese in pacifica mostra, non per intimidire e nemmeno per offendere; chè, ormai, è passato da tempo il pericolo degli assalti e delle congiure. Tutta la dimora ha l'aspetto sereno di allegra villa. Questo non è il camerone di guardia degli uomini d'arme di un accigliato castello; non giacigli e pancacce di guerrieri ai lati del camino accanto alle ampie caldaie di pece bollente. Ma, qua e là, sopra i cassoni, gli stipi e le tavole che son disposti torno torno, cento piccoli oggetti curiosi, dal mortaio all'orologio a polvere, dal cofanetto di legno dorato al candelliere di bronzo. In fondo, una scala marmorea di pochi gradini porta ad una teoria di stanze l'una nell'altra comunicanti attraverso leggere arcate. Sono le anticamere alle sale, alle salette, agli studioli, alla quadreria, ai luoghi chiusi e più raccolti, insomma, ove il Signore passa le sue giornate senza voler essere turbato. Lo studiolo preferito raccoglie i libri più belli e rari di Venezia, le ceramiche variopinte di Romagna, i velluti controtagliati di Firenze e le pianete preziose d'Umbria. Un altro, accanto, custodisce le terrecotte ed i polittici toscani: Della Robbia e Allegretto Nuzi.

Nell'atrio grande di mezzo che unisce le anticamere stanno i cassoni più belli dei duchi d'Urbino, leggii e faldistori; sul tavolo reliquari dorati e adorni di smalti.



In fondo s'arriva alla quadreria, immensa, alta com'è di due piani. Le pareti son tutte coperte di tele; giù è un ingombro di mobili: due pianoforti a coda, assediati dagli armadi e dai cassettoni, quasi non si scorgono più. Poi s'entra nella camera da pranzo: soffitto a cassettoni intagliati e lumeggiati d'oro, pareti tappezzate d'arazzi. Una piccola tavola rotonda nel mezzo, così semplice che forse contrasta con la ricchezza dell'ambiente. E sull'alta loggia dorata dobbiamo immaginare i musici a rallegrare di canzoni e di ricercate armonie sulle viole i convenuti alla parca mensa.

Naturalmente ogni stanza ha il suo camino di marmo, di pietra: sopra, lucerne, vasi, piatti. Ma purtroppo qui non è possibile fare un catalogo di tutte le cose belle che la casa racchiude. Neppure ci è dato di soffermarci ad ammirare singolarmente le opere d'arte squisite. Accontentiamoci della visione d'assieme ed usciamo sulla spianata che si riversa nei giardini.



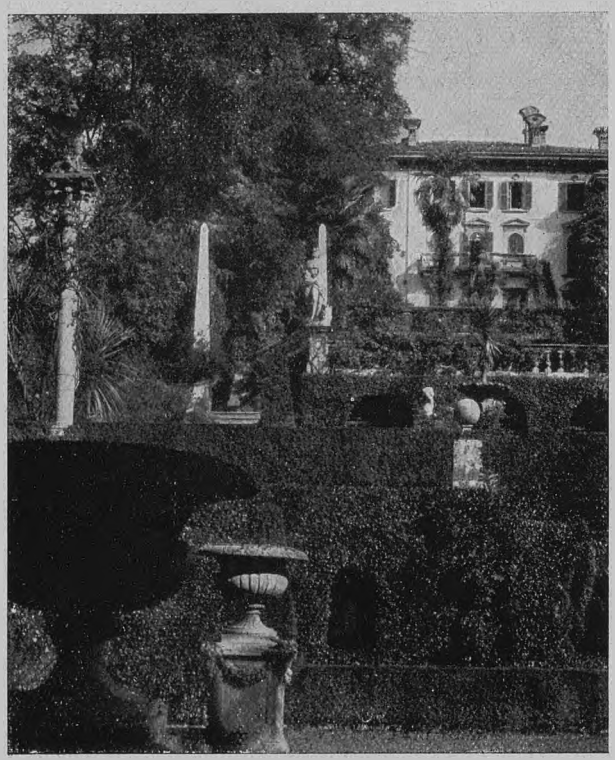
COLONNE DEI DRAGHI LANCIATI NELL'AZZURRO, NON SAI SE PER OFFENDERE O SE PER DIFENDERSI DA UN NEMICO IGNOTO, CHE NON POTRÀ SORGERE MAI, PERCHÈ NON SON CERTAMENTE NEMICI GLI UCCELLI CHE VI SI POSANO A CANTARE. LA FONTANA DELLA MESTIZIA NE RACCOGLIE, RIFLESSA, L'IMMAGINE PER RICOMPORRE FEDELMENTE QUAGGIÙ IL MIRACOLO CREATO LASSÙ DAL LIMPIDO CIELO.

Qui è la maggior bellezza della geniale creazione. Sembrano essi tracciati da un Polifilo che abbia conosciuto tutta la grazia seducente ma non leziosa di un incipiente barocco toscano. Giardino creato all'italiana ove le aiuole e la verdura armonicamente si fondono con i mosaici del pavimento e delle esedre, e con le fontane, le balaustrate, le colonne dei draghi ed i grandi vasi in pietra. L'architettura degli obelischi, delle colonne, dei nicchioni e delle scalee non disturba gli alberi attorno, perchè le stesse opere topiarie assumono forme e movenze architettoniche. Si comprende che l'artista ha pensato gli alberi ed i cespugli mentre stava disegnando le pietre, ed ha pensato alle pietre nel piantare il verde. Perchè l'una e l'altra di queste materie, nelle mani dell'abile creatore han dovuto piegarsi alla più cieca obbedienza pur là dove sembrano sorte a capriccio del caso. Ideatori e progettisti furono i Marchesi Della Valle che talvolta non si risparmiarono a modellare personalmente le targhe ed i putti. In origine sulla collina non v'era che bosco e poche aiuole. Con squisito sentimento d'arte essi disposero due ordini di terrazzi e scalee sviluppantisi davanti e dietro la casa così che l'occhio, quanto più sale, trova, inquadrati, differenti ed estesi panorami verso orizzonti opposti sul lago sottostante.

Ogni terrazzo ha un nome, ed ogni nome risponde ad un sentimento, poi che tutti insieme concorrono a formare quasi i canti d'un poema tradotto in realtà.

Davanti, s'incomincia dal giardino della Mestizia; il più basso, il più chiuso, sempre avvolto nell'ombra, appena composto di tappeti, di bacini d'acqua morta, di fontane mute. Senza fiori, senza colori. Ercole

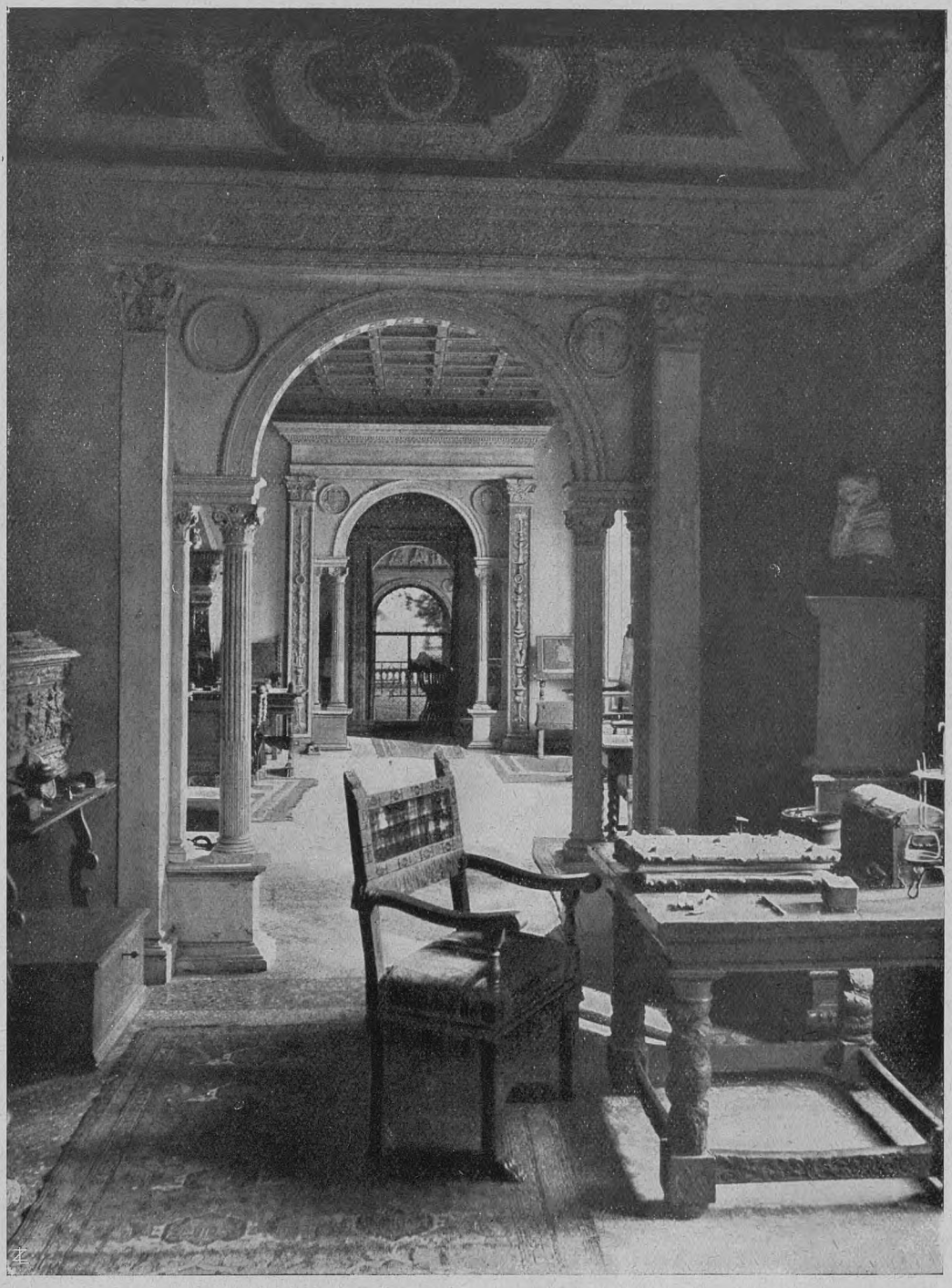




In alto: I FIORI ED IL SOLE SI RIUNISCONO IN UN SORRISO NEL GIARDINO DELLA LETIZIA. DALLA VASCA CH'È NEL MEZZO SORGE, COGLI ZAMPILLI CANORI, IL CARRO D'ANFITRITE. LASCIAMO OGNI TRISTEZZA LAGGIÙ OVE GLI ALBERI DENSI E SOLENNI E LE BRUNE ESEDRE RINSERRANO IL GIARDINO DELLA MESTIZIA. - *In basso:* TERRAZZI, VASI, COLONNE, OBELISCHI; PER CHI DAL GIARDINO DELLA MESTIZIA GUARDI IN SU VERSO LA CASA.

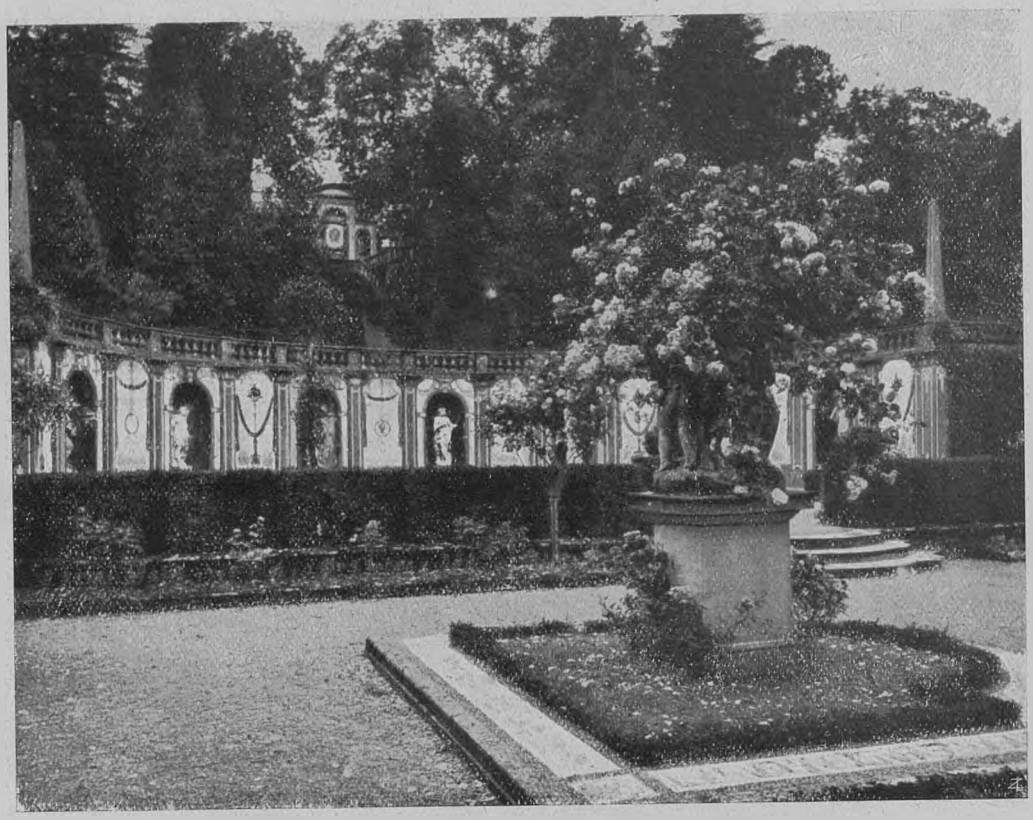
vigila dal nicchione dell'esedra; domina il verde cupo e triste di poche opere topiarie. Se l'anima cerca il sorriso, se gli occhi chiedono il sole, qui non si può indugiare. Bisogna salire. La scalea porta alla luce della Letizia, alla festa dei colori nelle aiuole e nei mosaici del pavimento. Fiori, fiori ovunque, nei cespugli, nei vasi, nelle serre. Dalla vasca di mezzo sorge, cogli zampilli canori, il carro veloce di Anfitrite. Colore e profumi. Ampi sedili in pietra invitano a sostare: bisogna amare la vita, bisogna vivere con gioia.

Più su, il terrazzo delle Ore: semplice e solenne. Poche statue a vigilare dalla balaustrata; pochi palmizi. Il tempo non può essere



LUNGO IL LATO PRINCIPALE DELLA CASA, VERSO IL GIARDINO, È UNA TEORIA DI STANZE L'UNA NELL'ALTRA COMUNICANTI ATTRAVERSO LEGGERE MARMOREE ARCATE. SONO LE ANTICAMERE ALLE SALETTE, AGLI STUDIOLI, ALLA QUADRERIA, AI LUOGHI PIÙ CHIUSI E RACCOLTI, INSOMMA. DI TALI ANTICAMERE SI HA QUI UNA VISIONE GENERALE. E QUESTA APPARE COSÌ ARMONIOSA E PERFETTA DA SEMBRAR TOLTA AD UN QUALUNQUE QUADRO DISEGNATO DA VITTORE CARPACCIO PER I SUOI SANTI DOTTORI.

turbato. Signora del luogo, la meridiana; a segnare, con l'ombra delle ore che passano, l'ombra delle ore passate. Si giunge al prato delle Fontane, discrete nel loro mormorio



IL ROSETO DELLE MEMORIE. GRUPPI DI PUTTI DANZANO LEVANDO IN OFFERTA GRANDI CESPUGLI DI ROSE. ROSE NEI VERDI TAPPETI. ROSE NELLE SIEPI, ROSE NEI VASI AMPI. IN OGNI ANGOLO. SI SALE, PER TRE GRADINI, AL NINFEO DEI SOSPIRI. SILENZIOSO E SOLENNE. LE STATUE CI GUARDANO CANDIDE DALLE NICCHIE BUIE; E NON CI SON FIORI.

timido e lieve. Poi ancora una scalea, e, finalmente, la Casa.

Prendiamo ora per i viali delle azalee attraverso il bosco dei castani e delle querce. Scendiamo verso il lago, varchiamo un arco ricoperto di muschi e, nascosto in mezzo ad una spessa cortina di verde, scopriremo il roseto delle Memorie. È il terrazzo più basso di quelli ideati dietro la casa. In mezzo una vasca ampia. In ogni angolo rose rose rose. Ne recano le grandi urne di terracotta, ne offrono i putti che danzano in gruppi in cima al loro piedistallo. Rose rose d'ogni colore e d'ogni splendore dedicate alle Memorie.

Si sale, per tre gradini, al ninfeo dei Sospiri. Silenzio. Le statue ci guardano candide dalle nicchie buie; e non ci son fiori. I medaglioni a mosaico recano ancora una volta i due nomi: Silvio e Sofia.

Sospiri per le Memorie? Perchè? Perchè siamo indotti a pensare cose dolci che ognuno di noi certamente ha avuto, ora così lontane che forse non si rinnovelleranno più? Silenzio: non abbiamo il diritto di turbare la religione di questo luogo. Se ci affacciamo al grande arco che guarda nel bosco, il fremito dei rami secolari ci assicura che i sospiri non sono vani, e che il sogno può sempre avverarsi. Basta riprendere l'ascesa senza riguardare il Roseto.

Fra due siepi di bosso che fendono la cortina dei lecci, la scalea ci riporterà su verso il terrazzo più alto che circonda la Casa, e che è aperto a nuovi giardini.

Ancora, una corsa al cimiterino composto contro l'oratorio medievale del Santo Remigio. *Hortus seclusus* piantato di esili alberelli e seminato di antiche urne cinerarie: anche qui, in mezzo, una vasca muta di acqua verdastra.

Ma che valgono le descrizioni? Guardate le fotografie che, assai meglio di lunghi discorsi, vi faran nascere il desiderio d'andare a vedere. Facilmente si ottiene d'entrare in giardino: un orario fissa l'ingresso ai



IL TERRAZZO DELLE ORE. POCHE STATUE A VIGILARE DALLA BALAUSTRATA. POCHI PALMIZI. SIGNORA INCONTRASTATA DEL LUOGO, LA MERIDIANA.

visitatori. La casa, purtroppo, è quasi inaccessibile. L'Umanista è geloso dei suoi tesori e della sua solitudine. Vive in silenzio fra le sue raccolte e si allontana solo per necessità di studi o per desiderio di nuovi acquisti. Provate ad attenderlo quando esce, verso sera, per la consueta passeggiata. Forse, vi riuscirà di commuoverlo parlandogli di Donatello o di Andrea della Robbia.

Ha, di Andrea, una Madonna infinitamente bella, infinitamente dolce. La conserva nella cassa ove l'aveva riposta, per consiglio di Cadorna, appena sorse la grande guerra: fra cuscini di lana perchè sia difesa da ogni pericolo. Ogni tanto trascina la cassa accanto al pianoforte. E suona Beethoven guardando nelle pupille la Madonna di Andrea della Robbia.

Se vorrà, vi farà vedere uno stipo dorato, gotico, che pare del cinquecento: una cosa bellissima — ma che bisogna guardare secondo la giusta luce —; e vi rigirerà per le braccia, a forza, per mettervi nella giusta positura. Poi, un leggio di fili di bronzo — di fattura unica —. Se conquisterete la sua fiducia, vi farà accarezzare un velluto verde controtagliato di Firenze, ed un piviale perugino.

Poi vi trascinerà in altre stanze, in altre ancora, a vedere, a toccare, ad udire.

Fin che verrà buio. Un servo reca il lume a petrolio. Nella quadreria, immensa, non fa luce; ma appena crea un gioco d'ombre. Rifugiamoci in uno studiolo: quello a lui più caro. Sulla porticina v'è un cancelletto di legno combinato con i frammenti di una sacra transenna. Dalla nicchia azzurra lumeggiata di stelle la Madonnina vi fa benedire dal Bambino Gesù. A destra il caminetto con i delicati fregi in cotto. In fondo, davanti alla finestra, una tavola; sopra, qualche pergamena, un compasso, un orologio a polvere.

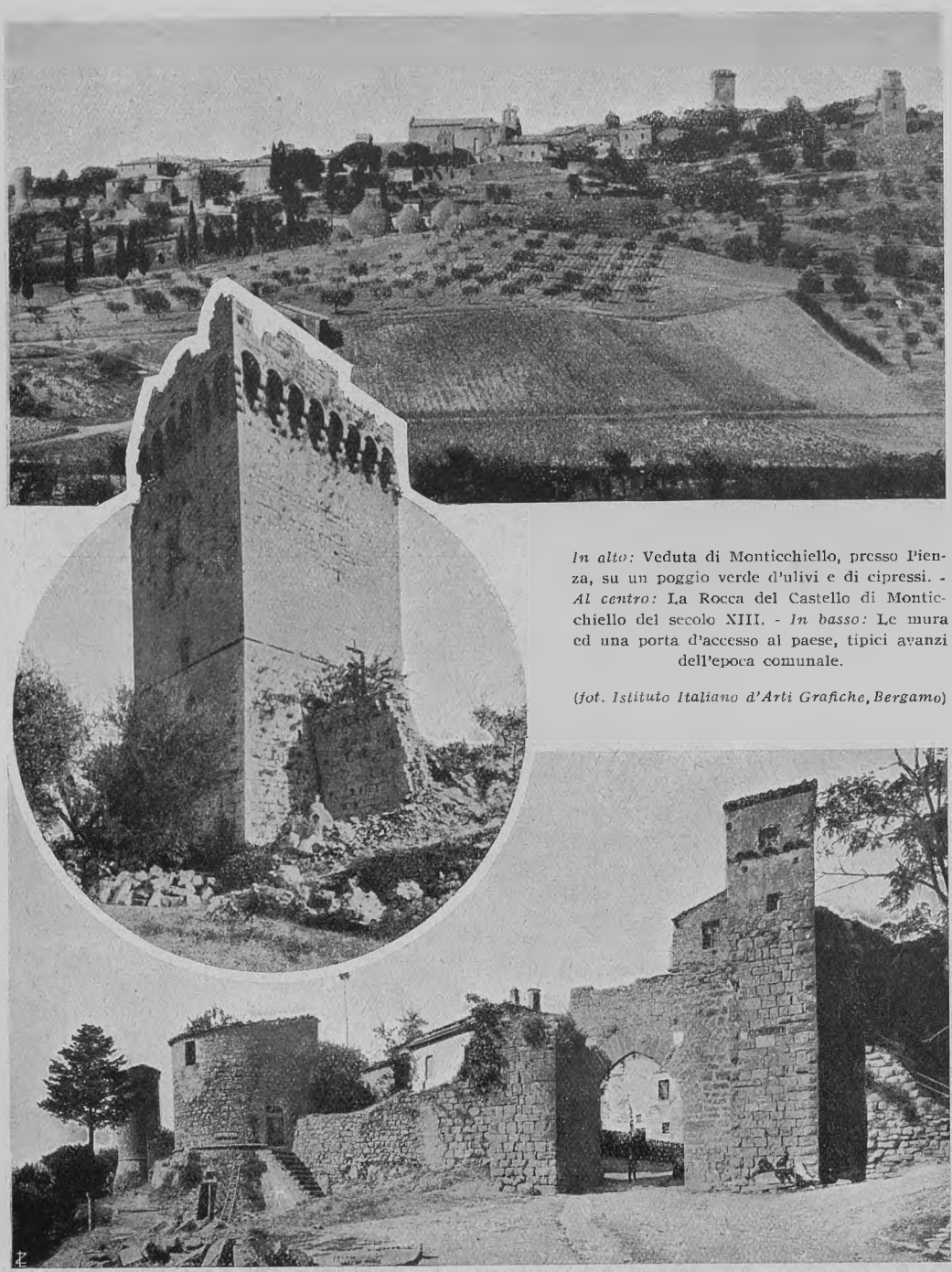
Vi posiamo la lucerna che illumina poco e solo in giù. Nella penombra, di qua e di là, restano due dossali a libreria: e i libri son protetti da cortine di seta.

Ne prendiamo uno, a caso, per aprirlo sotto il circolo di luce.

Come nello studio di San Gerolamo progettato da Domenico Ghirlandaio.

FERDINANDO REGGIORI.

Fotografie di proprietà del Marchese Della Valle di Casanova. A lui è riservato ogni diritto di riproduzione.



In alto: Veduta di Monticchiello, presso Pienza, su un poggio verde d'ulivi e di cipressi. - *Al centro:* La Rocca del Castello di Monticchiello del secolo XIII. - *In basso:* Le mura ed una porta d'accesso al paese, tipici avanzi dell'epoca comunale.

(*fot. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo*)

UN CASTELLO MEDIOEVALE POCO NOTO NEL SENESE

La cortesia dell'egregio nostro Console di Pienza, can. cav. G. B. Mannucci, amoroso conservatore delle memorie di storia e d'arte della sua terra, ci consente di pubblicare alcune interessanti illustrazioni d'un superbo borgo feudale posto a 6 km. circa da Pienza che, per le vestigia che ancor serba intatte, merita d'essere visitato dai turisti che percorrono la maravigliosa terra senese. Il Canonico Mannucci, uomo di studi, ma anche persona pratica, ha non solo provveduto Pienza d'un bel Museo bensì d'un albergo confortevole (il *Savoia*, vincitore del 1° Concorso Touring-Enit), sì che nessun motivo può oggi coonestare la trascuranza di quei luoghi.



IL GRUPPO DEL ROSA VISTO DA SUD; DA SINISTRA A DESTRA: IL CASTORE, I DUE LYSKAMM, LA DUFOUR, LA ZUMSTEIN, LA VINCENT.

IL NOSTRO ROSA

Non ho la minima intenzione di intaccare il diritto degli amici svizzeri sul loro versante del Rosa parlandone come di montagna nostra. La appartenenza che penso non è possesso: è la appartenenza, in certo senso ideale, degli occhi che la vedono. Tutte le montagne più famose, belle e care appartengono, oltre che a se stesse e ai valligiani più vicini, anche ai panorami, magari lontani, sui quali dominano. Così il grande Bianco — che è italiano e francese, ma che italiani e francesi, per trovarlo, debbono andarlo a cercare in fondo a valli ben chiuse — è presente al lontano orizzonte di Ginevra (forse per questo una volta il Verne, maestro di geografia ad altre adolescenze, ne fece un monte svizzero). Tutta svizzera, come realtà geologica e come punto di attrazione simbolica, sarà sempre la Jungfrau, caro richiamo di tutti i belvederi bernesi. Per la stessa ragione, panoramica e ideale, all'Italia padana è più vicino il fior delle Alpi, la montagna alla quale i riflessi del vespero dànno il nome del fiore sovrano.

Il nostro Rosa. Nei giorni di autunno — qualche rara volta di estate — quando la valle del Po si libera delle sue lente caligini, esso splende improvviso all'orizzonte, solo. È così collocato che apparisce, con la sua natura glaciale, con il suo splendore concentrato di diamante, nella diffusa chiarità del cielo lombardo, come se di tutta la catena alpina non esistesse che lui solo.

Gli altri gruppi più alti e belli sono incastrati nella catena, confondono le loro magnificenze di ghiacci tra i baluardi di granito che li legano. Ma il Rosa si scopre tutto, nella sua posizione di angolo, dove la catena, dopo aver piegato ad oriente, ha un brusco raddrizzamento verso settentrione. È una spalla che emerge e non ha dinanzi che brevi contrafforti più bassi precipitanti subito nel piano. Uscendo da Milano, nella campagna lineare, bastano i mobili filari dei gelsi e dei pioppi a nascondere le colline delle prealpi, gli spalti azzurri delle Alpi rupestri. E, senza trapasso, oltre le cortine di verzura imminenti, come un richiamo di un mondo tut-



DAL LYSJOCH, VEDUTA VERSO L'ITALIA. LE PARETI

to diverso, un frammento di cristallo polare in questa natura pingue e fluviale, ecco il Rosa che scintilla. Per esso i padani sentono che la loro bassura è quella che è veramente: una pianura sì ma ben definita, bassissima ma ben cinta dalle più alte montagne di Europa, figlia dei fiumi che sgorgano dai recessi ghiacciati delle Alpi. E anche quando la bruma la accieca, e i cieli bassi ampliano all'infinito la monotonia della pianura, mi pare che si senta quella gran cosa diversa, quel punto di luce propria, quel richiamo di una bellezza e di un'altezza regale, il nostro Rosa.

Illusioni di lontananza. Avanzando ad occidente, dalla Lombardia verso il Piemonte, anche il Rosa con l'acquistare di precisione perde un po' della sua maestà solitaria. La vista si adegua sempre più alla nozione geografica. Il monte glaciale si collega panoramicamente alla catena granitica alla quale è saldato: svela davanti a sè i suoi bastioni minori nudi di nevi. E intanto la forma di fiore e di gemma si precisa, la corona mostra le sue punte. Quello che si presenta di spigolo è il Lyskamm. Gli occhi che sanno avvicinano particolari di bellezza lontana. Poi anche gli occhi cominciano a vagare tra il Rosa e tutta l'altra zona montana, sempre più visibile, che serra l'alto Piemonte. Tra nuovi bagliori di geli più lontani cercano altre vette familiari, forse il Gran Paradiso, tutti i nomi gravi e cari che avvicinano al pensiero la grande valle d'Aosta.

L'illusione potente delle Alpi è che chi vi si accosta le sogna sempre come un mondo inviolato. Per quanto da un secolo e mezzo, ascese in tutte le loro sommità, si siano abbassate, per quanto le vie, che un tempo le evitavano o ne cercavano solo i passaggi più facili, le vadano investendo tutte, chi va nelle Alpi porta con sè anche una piccola gioia di esploratore. Noi siamo i figli di un'epoca geologica: esse sono di un'altra. Quando dalla morena si mette piede sul ghiacciaio, è come se mettessimo piede su un pianeta diverso. Qui il godimento fisico ed estetico del turista si avviva di un brivido di stupore e d'ansia, quello che il mondo sempre più esplorato vorrebbe far sparire.

Non sparisce. Per questo brivido che ogni più modesto turista della montagna conosce, si può parlare dell'altissimo Rosa per tutti, senza richiami alla tecnica e all'animo, per così dire specializzato, del vero alpinista.



SETTENTRIONALI DEL LYSKAMM E, IN FONDO, IL GRAN PARADISO.

Per l'alpinista oramai sul Rosa non c'è nulla da dire, a meno che non si voglia ragguagliarlo su ascensioni studiosamente difficili per vie rare, cresta Rey o canalone Marinelli. Ma questi ricordi della montagna vorrebbero essere per tutti gli altri, per tutti i viandanti comuni che abbiano soltanto i garretti, il cuore e la voglia sana di qualunque uomo sano. Perciò dicono del gruppo altissimo come di uno dei più accessibili, percorribili, largamente turistici fra i grandi monti delle Alpi. Così com'è, con le vie segnate verso le altezze, attrezzato anche per chi non ama le vette fino al suicidio, il Rosa mantiene da presso tutto il fascino che irradia quando è, visto dal piano, un punto di luce lontana. Il desiderio che non si esaurisce nella conquista si chiama amore.

⁂

Cerchiamolo dunque per la via più facile. Perciò non lo affronteremo per la parete piombante su Macugnaga e nemmeno dalla Val Sesia, su cui precipitano i ghiacciai tempestosi delle Vigne e delle Piode. Il fianco che il Rosa mostra alla pianura è questo orientale: precipizio di tremila metri ammonticchiato di rocce e di ghiacci che pochi possono tentare fino alle cime. Val meglio contemplarlo, quasi sempre fumante di vapori, dalle cime superate per aggiramento. Anche da Alagna in Val Sesia la via comune comincia con uscire dalla valle, salendo di fianco al Col d'Olen, displuvio con la valle di Gressoney. È qui che si fermano i densi vapori che la Val Sesia d'estate aspira da tutta la aperta valle padana, dai suoi laghi e dalle sue risaie. A volte si vedono le nebbie, appena toccata la cresta del displuvio, ritornare indietro respinte. La valle di Gressoney, che è già nella cinta ben murata di tutta la valle d'Aosta, è in generale più sgombra di nubi e non ha chiusa la vista al suo nobile sfondo di geli. Il ghiacciaio e la valle del Lys.

> A piè del monte la cui neve è rosa
> . . . . . .
> traversa un'acqua ed ha nome del Giglio.

È qui che il primo poeta dell'Italia nuova, quella che ha veramente cominciato ad amare le sue Alpi, ha visto con occhi non più di fanciullo ma sempre di poeta com'è fatto questo mistero di bellezza. La poesia delle Alpi si è aggiunta, come una meraviglia



GRESSONEY-LA-TRINITÉ.

nuova di altro ordine, all'estetica classica e di collina del Carducci. Questo è il Monte Rosa che egli ha veduto: una linea ardua e pur quasi morbida, una corona bianca da cui il mantello dei ghiacci scende a pieghe larghe; qualche cosa di severo ma con una espressione di tenerezza pensosa. Verso il tramonto, di settembre, a volte diventa una trasparenza come di veli rosei:

Eliso di spiriti e di fate.

Ma — oppone il topografo — questo che il Carducci contemplava da St. Jean e dalla Trinité non è il vero Rosa. Le punte più alte della corona, la Dufour (4638 m.), la Nordende (4612), la Zumstein (4573), la Margherita (4559) di qui non appaiono. Si vede solo a destra la candida piramide schiacciata della Vincent (4215) e di seguito il colle argenteo del Lysjoch. No, il nostro Rosa non è solo nella sua corona suprema. È un massiccio come il Bianco. Il Lysjoch, alto ancora 4200 metri, non lo incide. Alla unità della sua bellezza appartengono anche le vette ad occidente del Lysjoch, e prima il lungo pettine di ghiacci che si chiama il Pettine del Giglio, il Lyskamm, e più oltre ancora i Gemelli (il Castore piuttosto italiano, il Polluce piuttosto svizzero) fino al tetto di nevi della Gobba di Rollin e al candido panettone del Breithorn. Più in là, al valico del Teodulo, le creste si abbassano verso i 3000 metri per risalire oltre, questa volta diverse, in forme di guglie e di bastioni rocciosi che hanno sfondato l'ampio manto glaciale, il Cervino e i suoi tetri compagni della gran muraglia. Lì la bellezza dell'Alpe è veramente una bellezza paurosa. Ma qui, nel gruppo del Rosa, nè cornici taglienti, nè ammassamenti di seracchi tolgono all'insieme una apparenza di solenne placidità: la potenza che qui si esprime è sconfinata ma non crudele. I poeti possono favoleggiare anche delle sirene della montagna, dagli occhi verdi come i tagli dei crepacci, i cui canti hanno una dolcezza penetrante come quella dell'innocenza.

E poi, fuori di ogni immaginaria unità di bellezza, c'è l'unità alpinistica di tutto il massiccio dalla Nordende al Breithorn, legato dalle stesse vie di approccio e dai rifugi che consentono le scalate più comuni come quelle più ardue. È per questi rifugi ben collocati che il turista italiano può vantare tutto il Rosa ben conquistato all'alpinismo. Sono cinque alti rifugi (uno è il più alto di tutte le Alpi e del mondo) oltre a due alberghi — quelli del Col d'Olen — che per la loro altezza sono quasi rifugi, più, sullo



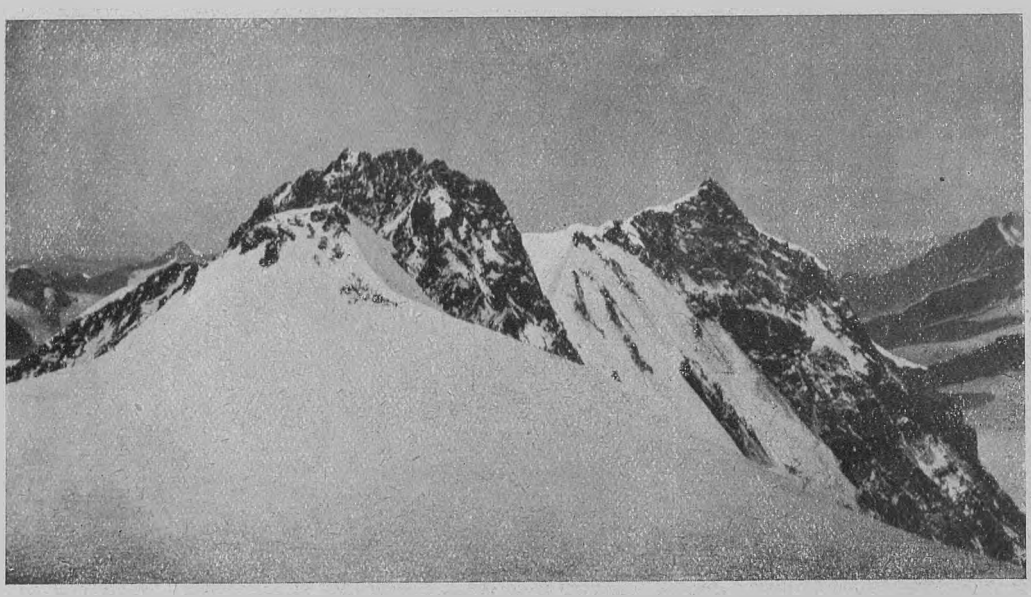
TRA IL ROSA ED IL CERVINO; DA DESTRA A SINISTRA: IL POLLUCE, IL BREITHORN, LA VENTINA, IL CERVINO.

stesso colle, un grande istituto che è, senza contesa, l'unico che la scienza abbia piantato nella regione dei ghiacci eterni.

Tralasciando qui i due rifugi della spalla orientale, il Marinelli sotto la Nordende e il Valsesia sotto la punta Parrot, l'Istituto Mosso, e i due comodi alberghi del Col d'Olen (il secondo, appena aperto, offre tutti i vantaggi della novità e della concorrenza) e le tre capanne, la Gnifetti (m.3620) la Quintino Sella (m. 3640) e la Margherita (m. 4559) formano, per la conquista e la conoscenza dell'intero gruppo, un insieme di comodità singolare. O c'è chi vorrebbe addirittura una cremagliera che lo porti, come quella della Jungfrau, fin sotto i vertici? Io no.

L'Istituto Mosso qui non ha bisogno che di essere rammentato. La scienza e specialmente la fisiologia hanno da studiare ciò che anche i profani intuiscono: che l'uomo alle grandi altezze non è più quello che è in pianura. Lo spirito si dice migliore; il corpo è certo diverso. C'è una quantità di misteri appena avvertiti nel nostro organismo che si rivelano nelle atmosfere lievi (veramente il montanaro vi dirà che l'aria in alto è «forte») e nelle luci penetranti delle grandi altezze. L'Istituto Mosso — d'estate — è un convento scientifico in cui dotti di tutte le nazioni studiano sulle cose, sugli animali, sugli altri uomini, su se stessi. Vi ho conosciuto una giovane medichessa piemontese che intramezzava agli studii una vita da camoscio fra rupi e ghiacciai e poi provava gli effetti della fatica sopra il suo sangue. Un altro degli ospiti studiava il risanare della tubercolosi nei conigli tenuti alle luci potenti che il sole irradia a tremila metri. Un altro ancora studiava la flora delle zone estreme. E tutto procede bene, anche senza che il Ministero dell'Istruzione se ne occupi troppo, sotto la direzione del prof. Herlitzka dell'Università di Torino.

Anche le capanne del Rosa sono magnificamente collocate per fare l'ufficio loro. Senza avere le comodità dei grandi rifugi dell'Alto Adige e di alcuni svizzeri, sono quali piacciono a chi non ama le trasposizioni dei monti e del fondovalle sui vertici. La Quintino Sella — che serve per le vette più occidentali ed è già di per sè un belvedere di grandiosità impareggiabile — è stata quest'anno ingrandita ed ha, come la capanna Gnifetti, oltre i dormitori comuni anche qualche camera per dormirci soli. La capanna Margherita — sulla punta che, dal nome del suo primo conquistatore, il parroco di Alagna, le nostre carte chiamano punta Gnifetti e le carte svizzere *Signalkuppe* — è veramente cosa unica. Capanna di vertice, non punto di partenza ma di arrivo, è un rifugio ancorato sulla roccia che affiora sulla quarta vetta



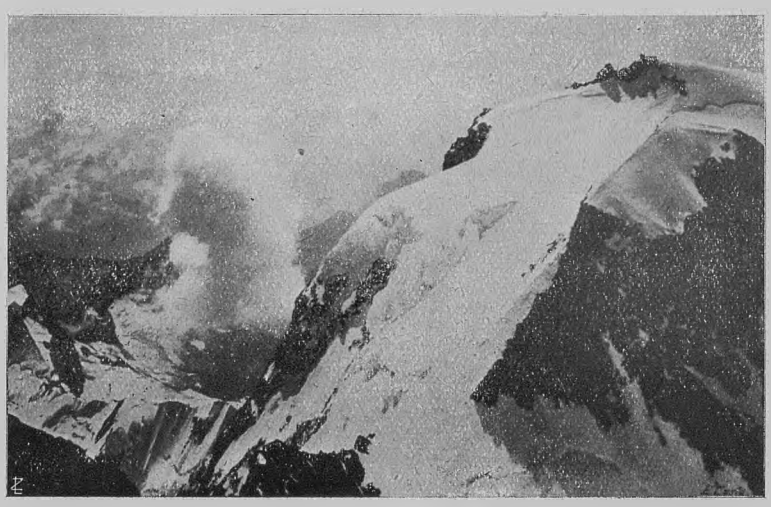
LA CORONA DEL ROSA: LA ZUMSTEIN (4573), LA DUFOUR (4638), LA NORDENDE (4612) VISTE DALLA CAPANNA MARGHERITA (4559).

del Rosa, tutto fasciato di rame contro i fulmini che vi fanno tregenda. Nei due mesi di estate, da mezzo luglio a mezzo settembre, è anch'esso, come i rifugi più bassi, custodito. Ogni settimana un custode-guida si dà il cambio con un custode della Gnifetti più bassa. Chi vi arriva trova ristoro di quei cibi leggeri e caldi che possono convenire fra i quattro e i cinquemila metri.

Siamo sul limite un po' misterioso che l'organismo umano non può superare senza qualche cautela. Fino ad una certa altezza la vita si intensifica: le funzioni si accentuano con tale vigoria che per alcuni è sofferenza. Più in alto ancora — hanno raccontato gli esploratori dell'Imalaia — la vita si appesantisce, diventa debolezza e pena, desiderio di discesa che soltanto lo spirito risospinge più in su, fino alla morte.

E qualche volta la morte attende i predestinati anche alle altezze umane delle Alpi. Nel libro della Margherita in cui i visitatori iscrivono i loro nomi, accanto ad una firma c'è una annotazione: ricorda che quel visitatore, appena finito di scrivere, morì improvvisamente. Ma se doveva morire ad un tratto, non è forse meglio...? Lo spirito, in alto, è lieve e come distratto dalla sua stessa lievità.

L'immagine della morte non si concreta con la sua opacità nel fulgore irradiante giù dai cieli e su dai ghiacci. I cieli sono come



LA CORONA DEL ROSA: LA MARGHERITA E LA ZUMSTEIN VEDUTE DALLA PUNTA DUFOUR.



SOPRA LE NUVOLE, DALLA CAPANNA MARGHERITA.

aperti a tutti i transiti. E nel silenzio di un mondo cristallizzato anche il silenzio della morte umana sembra passare inavvertito.

Dalla capanna Margherita — qualche giorno d'estate — la vista è troppo portentosa per occhi umani. Per troppa estensione e grandiosità non fa quasi più effetto. Enumerare tutti i picchi dei due versanti delle Alpi, dalla piramide del Viso ai biancori opposti che saranno il Bernina e l'Adamello? Balzare dal Delfinato all'Oberland bernese? Il mondo non è la sua carta topografica. Nella luce della loro realtà picchi, nodi, catene, piane, laghi, paesi perdono i nomi che conosciamo. L'estrema nettezza dei particolari sovrapponendosi confonde. Poi, nell'occhio, rimarranno più che delle immagini, delle sensazioni: una sensazione di scintillamenti azzurri, qualche cosa di puro e di immobile, ed una sensazione di vastità vaporose, qualche cosa di tenero e palpitante: tutte le Alpi e tutta la pianura del Po. E si giurerebbe di aver visto anche quello che non si può aver visto. Tutti i luoghi e tutte le impressioni dei nostri viaggi e delle nostre dimore, in una sintesi abbagliante, come i ricordi di tutta una vita rivisti all'uscir dalla vita. Ma il sole che accende la visione ha i fulgori della immortalità.

***

La Margherita, capanna di vertice, è a sua volta punto di appoggio per gli alpinisti più ardimentosi che ascendano anche le altre cime, di poco più alte, ma più ardue, del Rosa: più ascesa la massima, la Dufour, che di qui viene raggiunta per cresta, salendo e riscendendo prima la piramide della Zumstein. Normalmente, quando dopo tre ore di ghiacciaio disteso, gli alpinisti sono arrivati alla sella pianeggiante che è tra la Margherita a destra e Zumstein a sinistra, senza toccare la Margherita, vanno direttamente a sinistra alla loro fatica maggiore. Ma in caso di cattivo tempo o di troppa fatica, al ritorno quel castelletto vicino è confortante.

Pare veramente, contro luce, un castelletto con la sua torricella quadrata che contiene l'osservatorio. Poichè la Margherita è stata coraggiosamente costruita lassù anche per essere il più alto osservatorio meteorologico dell'Italia e delle Alpi. Se non che, in questi ultimi anni, chi, arrivato alla capanna, domandava al custode notizie anche dell'osservatorio, si vedeva indicare una porticina ben chiusa, vietata ai profani. Ma se c'era il divieto per i profani non pare che ci fosse frequenza nemmeno di iniziati. Gli istrumenti dell'osservatorio, contesi al Club Alpi-



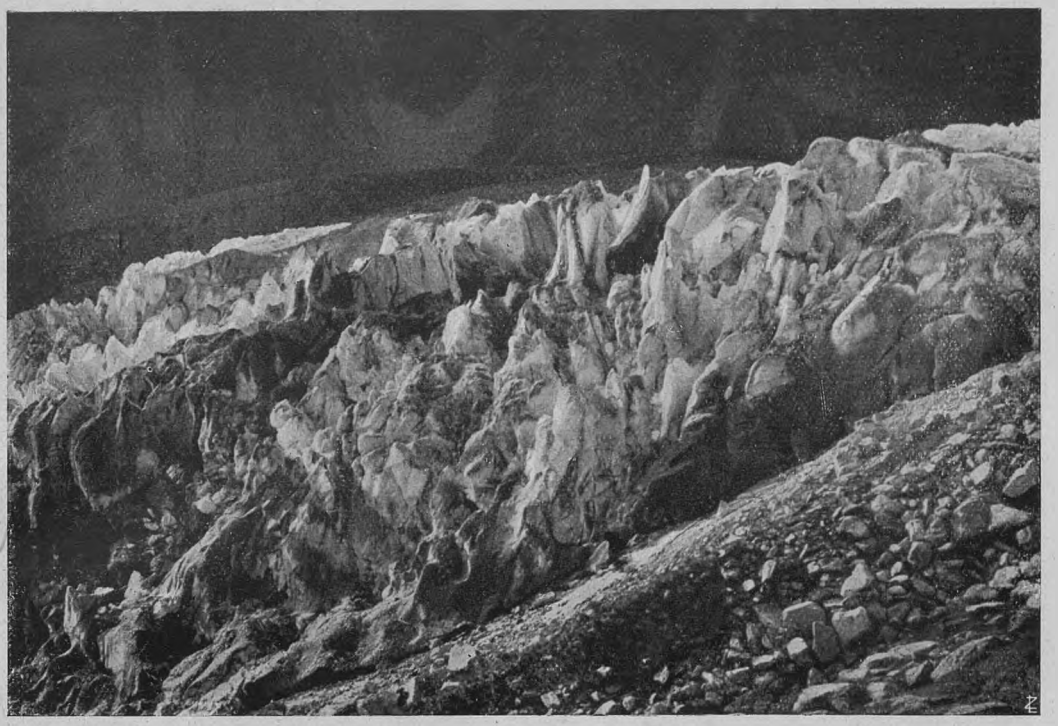
IL LAGO E LO SBARRAMENTO DEL GABIET.

no costruttore e custode della capanna, erano praticamente abbandonati.

C'erano, pare, anche istrumenti rari (li regalò al Club Alpino il Duca degli Abruzzi dopo la sua esplorazione al Polo), ma nessuno aveva diritto di sapere che temperatura facesse in quel momento. La capanna-osservatorio non aveva nemmeno un termometro esposto al pubblico!

Per spiegare il caso inverosimile di un osservatorio che osserva soltanto il proprio segreto, dovrei rifare una storia tra comica e dispettosa alla quale ho già accennato altrove. È l'effetto di una contesa di diritti e di doveri fra il Club Alpino e la direzione dell'Ufficio Meteorologico centrale: effetto di una lotta burocratica di competenze portata a quelle altezze alle quali si usa credere che le piccole cocciutaggini umane non possano salire. Ci salgono benissimo. Non è il caso di invelenirle anticipando in pubblico dei giudizi. Ma quello che è bene sia ritenuto dagli italiani curanti di queste cose è che, oggi, il sistema di osservatori connesso con i rifugi alpini — per i quali il Rosa doveva e poteva essere la grande montagna più aperta alla conoscenza e alla scienza — è un sistema che non funziona. Prima della guerra funzionavano, tra capanna e capanna, anche i telefoni. Nei due mesi d'estate che le capanne restavano aperte, ogni giorno potevano essere comunicati quei dati meteorologici che in altri paesi sembrano — e sono — interessanti per tutti. In caso di incidenti di montagna, erano un preziosissimo mezzo di segnalazione e di soccorso. Qua e là per i ghiacciai si ritrovano ancora dei fili metallici abbandonati. Le tormente — ci hanno spiegato — li spezzavano ogni poco; la manutenzione avrebbe portato una spesa giudicata troppo forte per un impianto che evidentemente non poteva contare su molti abbonati. Pazienza, per quanto sieno ragioni che soddisfano poco quel legittimo orgoglio nazionale che si vorrebbe sentire sempre giustificato, specialmente sulle frontiere. Sta il fatto che oggi le capanne del Rosa non comunicano più tra loro e che gli osservatori non osservano nemmeno di estate. Ho detto osservatorii al plurale, perchè ne esiste anche un altro, al Col D'Olen, annesso all'Istituto Mosso. Anche qui ci sono gli strumenti ma, dipendendo anch'esso dall'Ufficio di Meteorologia, subisce le conseguenze della disputa di cui parlavo; non c'è chi abbia l'autorità legale di guardarli e di servirsene.

Giova insistere su questa curiosa condizione perchè, da quando si è cominciato a parlarne pubblicamente, gli enti ai quali preme la cosa, e primo il Club Alpino hanno mostrato di volerla definire. Se non è possibile rimettere i telefoni che costano troppo, il diretto-



SERACCHI NEL GHIACCIAIO DEL LYS.

re dell'Istituto Mosso, prof. Herlitzka consiglia che alla Margherita si alzi un piccolo impianto radiotelegrafico del quale al Col D'Olen si possano ricevere le comunicazioni. Dal Col D'Olen ad Alagna il telefono esiste ed è mantenuto. Ora che al Colle, oltre l'Istituto, ci sono due alberghi, tenta l'idea di legarli ad Alagna anche con una teleferica. Ed ecco che allora, fra la corona del Rosa, le sue pendici italiane e la valle si stringerebbero, almeno durante l'estate, delle comunicazioni costanti d'importanza turistica e scientifica sempre maggiore. Assicurate le comunicazioni, forse anche il Ministero dal quale dipende la meteorologia italiana si deciderebbe a riprendere in mano quegli istrumenti che non sono stati messi lassù come in un museo inaccessibile. E gli osservatorii del Monte Rosa, che oggi dovremmo chiedere fossero radiati dalla Guida del T.C.I., vi potrebbero rimanere con soddisfazione — crediamo — generale.

Soddisfazione e utilità. Poichè tutto il gruppo del Rosa, così alto e glaciale, è fra le nostre montagne una di quelle che l'opera varia dell'uomo stringe sempre più a sè. L'alpinismo, che tra i giovani italiani progredisce, lo ha familiare; la scienza vi si è accampata; anche l'industria lo ha avvicinato per chiedergli la forza d'acqua sgorgante dai suoi ghiacciai. È dal ghiacciaio d'Indren, sotto la Vincent, che esce la grossa vena che è stata imbrigliata e condotta attraverso un tunnel a crescere il volume del laghetto del Gabiet. Il lago è poi sbarrato da una diga grandiosa: qui l'acqua diventa forza elettrica, e, portata giù per la valle di Gressoney, si distribuisce fino a Milano. I cospicui impianti del Gabiet, a 2300 metri, non sono deserti nemmeno d'inverno. Anche il Gabiet fa parte del Rosa. I lavori che l'uomo meccanico ha fatti nel monte, grandiosi per l'uomo che può farli, non turbano la bellezza e la potenza della montagna. Cedendo all'ingegno umano, per i comodi umani, qualche particella della sua forza, il Rosa non patisce. Più antico dell'umanità, esso supravviverà alla umanità. Ma frattanto la sua maestà di nume indifferente sembra come umanizzata.

***

L'alpinista puro è naturalmente geloso del suo amore. Quando è sulla sua montagna,

ghiaccio o roccia, vorrebbe essere solo, aver l'illusione di essere il primo che la conquista. Gradisce certo anche le capanne che gli dimezzano la pena dell'ascensione, ma non è sempre soddisfatto della gente che vi incontra: dovunque sale l'uomo salgono anche le sue manie, le sue vanità, le sue mediocrità. L'alpinista puro non può dunque essere grato a chi, di un suo monte, mostra le relative facilità di ascesa, a chi, con la più pura intenzione, in certo modo contribuisce ad abbassarlo un poco. L'alpinismo non è un partito politico dove, pare, quanti più si è e più si sta allegri.

Ma nemmeno per il Rosa gli alpinisti hanno da temere una domesticità che non esiste. Se ci sono elementi che aiutano ad aprirla, ne rimangono sempre altri che la chiudono. Non parlo di quelli comuni a tutte le grandi altezze montane ed anche nella stagione favorevole: i ghiacciai insidiosi di crepacci, le cadute di sassi, le nebbie che smarriscono, le tormente che respingono. C'è, anche nelle condizioni migliori di cielo e di clima, una difficoltà di natura perfettamente umana che contende le vette e trattiene le ispirazioni. Il costo delle ascensioni, che pochi possono tentare senza guide, cresce di anno in anno. Non si discute il merito delle guide, la responsabilità di un ufficio che, idealmente, ha certo diritto ai più alti compensi, ma, dopo aver riconosciute tutte le ragioni di chi ha sempre più alzato la sua tariffa, rimane dall'altra parte spesso la impossibilità di accettarla. Per esempio la tariffa per il Castore, che non è una vetta alpinisticamente nè difficile nè complicata, importa per la guida e il portatore più di trecento lire: aggiunte le spese di vettovagliamento e pernottamento si sale facilmente al mezzo migliaio. Lo si supera subito se si tratta di cime più ardue, la Dufour o il Lyskamm. Qualche scorribanda di più giorni diventa lusso da milionari. E così un po' per volta le guide stesse, che un tempo preferivano il cliente che aveva comune con esse l'amore della montagna, sono portate a preferire il cliente ricco, anche se mediocre montanaro, da far girandolare di capanna in capanna. E tuttavia, mi pare, vedono diminuire il numero dei clienti.

Per il turista di mediocri fortune al quale il sacco non pesi troppo c'è, nel Rosa, il mezzo rimedio di fare almeno buona parte della strada senza aiuto. Alle capanne che la sapienza dei fondatori ha messe a neppure 1000 metri sotto le sommità ci si arriva senza ombra di pericolo. Ma perchè i punti di passaggio dove ci si può smarrire non sono segnati un po' meglio? Un segno di vernice rossa su qualche sasso potrebbe essere ridipinto ogni anno. E allora anche i più cauti viandanti si accorgerebbero che le pendici del Rosa, da questa parte, sono di accesso facile. La guida, richiesta solo per l'ultima parte, dalle capanne alle vette, avrebbe da fare un lavoro più veramente degno di una guida e di minor peso per l'alpinista di respiro.... economico limitato. Aimè, l'amore delle montagne come qualunque amore corrisponde più facilmente a chi alle ragioni del cuore possa aggiungere anche quelle del portafogli.

E così, mentre si voleva parlare di un Monte Rosa « nostro » non solo per l'appartenenza ideale della vista, ma per quella più piena della conquista, mostrarlo effettivamente nostro, più nostro di ogni altro gran monte, per la natura sua e per l'opera nostra, anch'esso sembra sfuggire, ritornare alla sua inviolabilità lontana. Ma l'amore della montagna è, come tutti gli amori, anche contesa, urto, prima di dare tutta la sua tenerezza. Breve amore di estate, che consola con il ricordo gli squallidi inverni del piano. Nell'immagine della Patria, che il turista ama anche fisicamente, la natura lo ha messo lì, unico in vista, come un simbolo che accentri tutta la bellezza delle nostre Alpi.

GIULIO CAPRIN.

(Le fotografie che illustrano questo articolo sono dovute alla cortesia del fotografo sig. E. Curta di Gressoney. La riproduzione ne è interdetta).

ESCURSIONE NAZIONALE 1925

Chiedete tutti il programma della *Grande Escursione Nazionale* che si svolgerà alla fine del prossimo giugno ed avrà per meta i campi di battaglia, i cimiteri di guerra (dall'Adamello al mare) e le regioni turisticamente più interessanti delle terre redente. Ben 1500 chilometri saranno percorsi con autovetture di lusso. Il numero dei partecipanti è limitato ad un massimo di 400. Occorre prenotarsi subito. Vi ripetiamo, chiedete programma a mezzo di biglietto da visita recante la siglia: E. N.



Le premiazioni del concorso di propaganda dei Vitalizi.

Ottimo esito ebbe anche nel 1924 il concorso di propaganda fra i presentatori di un maggior numero di Soci Vitalizi. Dall'elenco che diamo in seguito risultano dei dati veramente edificanti. Vi sono Consoli di località minori, e fra queste alcune città dell'Italia Meridionale, che hanno presentato un numero di Soci non solo assolutamente ma soprattutto relativamente cospicuo. Ciò significa che il Touring va acquistando una rete sempre più vasta di entusiasti propagandisti, ma significa anche che le benemerenze del Touring sono apprezzate in campi sempre più larghi.

1.	Neri Silvio Armando, *Torino*	N.	144
2.	Vassura Andrea, *Faenza*	»	133
3.	Barbera Michelangelo, *Catanzaro*	»	112
4.	Fontana cav. uff. Luigi, *Roma*	»	84
5.	Colombo Antonio, *Lecco*	»	60
6.	De Grossi ing. Egidio, *Cosenza*	»	58
7.	Comolli Oreste, *Napoli*	»	58
8.	Padovani Silvio, *Genova*	»	51
9.	Polese ing. Attilio, *Bari*	»	50
10.	La Porta Edoardo, *Genova*	»	39
11.	Garda Ettore, *Heliopolis*	»	39
12.	Sissa Giampiero, *Milano*	»	35
13.	Ruggeri Igino, *Pontelagoscuro*	»	34
14.	Trillini geom. Vittorio, *Palombina*	»	31
15.	Ceccato Rino, *Thiene*	»	30
16.	Cristini rag. Mario, *Milano*	»	27
17.	Luzzi Domenico, *Rhò*	»	27
18.	Isnardi Pietro, *Oneglia*	»	20
19.	Malavasi rag. Lamberto, *Carpi*	»	25
20.	Padrevecchi Gino, *Roma*	»	21
21.	Almeda Paolo, *Trieste*	»	24

Giova notare che il primo posto nella classifica sarebbe spettato all'ormai a tutti noto nostro benemerito Console di Forlì cav. Andrea Vassura, se egli avesse trasmesso entro il 31 dicembre, ultimo termine stabilito, un altro elenco di N. 18 Soci Vitalizi già da lui iscritti, e che avrebbero fatto sommare il numero di quelli da lui presentati a 151. Ecco un ritardo che è costato.... 4000 lire!

142.

Ben 142 sono stati i partecipanti al primo concorso a premi indetto da *La Sorgente*. La sorte ne ha favorito uno: il giovane Luigino Origoni di Como che ha ricevuto in premio una bella morsa, primo strumento della costruenda officina domestica, dono ambitissimo giacchè una nuova rubrica è stata aperta ne *La Sorgente*, ed in essa viene con molta chiarezza indicato come sia possibile costruire con poca spesa e molto divertimento degli oggetti d'uso domestico.

Il secondo numero della rivista (la quale, come è noto, quest'anno è divenuta quindicinale da mensile che era) reca un altro interessantissimo ricordo autobiografico del nostro Presidente. Egli narra di una impresa compiuta mentre, ancor giovinotto, faceva l'operaio in una fabbrica germanica per imparare un particolare sistema di fusione dei metalli. In quell'occasione egli potè infatti in bicicletta, audacia non comune, correre sul mare... gelato.

Lo stesso fascicolo, che è riccamente illustrato, contiene altri interessanti articoli mentre preannuncia per quello di metà febbraio l'inizio di una specie di romanzo autobiografico dovuto ad uno scrittore che non è solo un distinto giornalista, ma anche un fortunato autore di libri per ragazzi.

Ed ora una parola per i babbi e le mamme. Ogni quindici giorni i vostri figlioli possono avere una letteratura sana e divertente se li abbonate a *La Sorgente*: volete lasciarvi sfuggire la buona occasione? Si tratta di una spesa minima: sole L. 10 (estero L. 15).

Ancora una volta.

Ancora una volta raccomandiamo ai Soci:

1°) di ripetere in ogni corrispondenza e in modo chiaro *nome, cognome, indirizzo e numero di tessera* per evitare errori e perdite di tempo. Le corrispondenze con firme indecifrabili *non vengono evase.*

2°) di apporre sempre le indicazioni sopramenzionate sul tagliando riservato alla corrispondenza nella cartolina vaglia. Accade infatti con frequenza che si invii una cartolina vaglia con rimesse di denaro ed a parte una lettera nella quale si spiega quale uso deve essere fatto del denaro. Poichè non è facile mettere d'accordo le due corrispondenze, abbiamo deciso di non tener conto se non delle ordinazioni che ci pervengono mediante cartolina vaglia sul tagliando della quale sia indicato, oltre alle generalità, all'indirizzo e numero di tessera del mittente, anche l'uso che deve essere fatto del denaro; chi per necessità dovesse scriverci una lettera deve servirsi di *assegni circolari da allegarsi alla lettera stessa;*

3°) di non pretendere che appena comunicato un cambiamento di indirizzo possa essere tenuto conto di questo nell'invio dei fascicoli della Rivista; ciò può avvenire unicamente se il cambiamento di indirizzo è pervenuto 20 giorni prima della pubblicazione del prossimo fascicolo di Rivista;

Invulnerabile nella sua fragilità...

La nuova capsula dei recipienti di Gargoyle Mobiloil

in alluminio, portante impresso a rilievo il marchio GARGOYLE MOBILOIL, è la migliore garanzia per l'automobilista contro le manovre fraudolente La capsula è applicata meccanicamente a pressione, e qualsiasi tentativo per toglierla ne provoca infallantemente la rottura.



Nessuno può toglierla senza romperla

Svitare il coperchio e verificare che la capsula d'alluminio sia intatta. Per toglierla, sollevare una delle linguette ripiegate e strappare con un colpo secco attorcigliando la linguetta.

Il coperchio potrà essere nuovamente avvitato, dopo aver tolta la capsula, sul bocchiello, la cui chiusura ermetica è assicurata dal dischetto di sughero posto in fondo al coperchio stesso.

I recipienti di GARGOYLE MOBILOIL, muniti della nuova capsula verranno messi in vendita a misura che si esauriscono i recipienti di vecchio tipo.

VACUUM OIL COMPANY . S. A. I.

4°) di non richiedere spedizioni contro assegno od ordinazioni non accompagnate dal relativo importo; quando ci sono rivolte richieste del genere noi non le evadiamo.

Il Touring.... dappertutto.

Abbiamo veduto recentemente l'*Almanacco Italiano 1925* edito dal Bemporad e nella parte d'illustrazione geografico-statistica dei vari stati del mondo (che è davvero completa, ampia e tale da fare dell'*Almanacco Bemporad* una specie di « Gotha » italiano) trovammo fra i molti dati informativi anche l'elenco di tutti i nostri Consoli residenti all'estero. Il che significa che la rete consolare del Touring è così apprezzata da poter ben degnamente figurare a fianco di quella ufficiale del Governo.

L'Ufficio Consolare di Napoli.

Abbiamo già annunciato che un nuovo Ufficio Consolare del Touring si è aperto in Napoli, per iniziativa del nostro Console Oreste Comolli le cui benemerenze per il Sodalizio ed il turismo sono note ai nostri lettori.

L'Ufficio, oltre all'iscrizione di nuovi Soci ed all'esazione delle quote di abbonamento, ha in deposito tutte le pubblicazioni del Touring e sia di presenza come per corrispondenza (inviando francobollo per la risposta) compie a vantaggio dei Soci del Touring ampio servizio di informazione intorno agli alberghi di Napoli e dei dintorni, ai mezzi di trasporto, alle facilitazioni esistenti, ecc.

Cauzionamento dei trittici con assicurazione presso le "Assicurazioni Generali di Venezia„.

Abbiamo esposto nel numero di febbraio le particolarità di questo nuovo servizio che offriamo ai Soci che intendono recarsi all'estero con la loro automobile. Ripetiamo qui in breve di che cosa si tratta. Il trittico o il *carnet de passages en douane,* presentati alla dogana estera, esimono dal depositare in denaro i diritti doganali alla dogana stessa per garanzia di riesportazione. Per avere trittico o carnet occorre depositare presso il T. C. I., in titoli di Stato o in denaro, una somma equivalente ai diritti doganali relativi. I Soci del T. C. I. possono chiedere che il deposito materiale della somma sia sostituito con un'assicurazione presso le Assicurazioni Generali di Venezia, presentando la domanda alle Agenzie principali di questa Società. Nel numero scorso abbiamo dato un elenco di queste Agenzie principali. Qui pubblichiamo alcune rettifiche di indirizzo e un nuovo elenco alfabetico di Agenzie autorizzate a ricevere la domanda di trittico dai Soci del T. C. I.

Rettifiche:

Brindisi, via Filomeno Consiglio, angolo piazza Sedile.
Catanzaro, piazza Le Pera, 5.
Cosenza, corso Telesio, 4.
Foggia, piazza Lanza, 28.
Ivrea, corso Cavour, angolo via Lucca, 1.
Lecce, corso Vittorio Emanuele, 33.
Potenza, piazza della Prefettura.
Reggio Calabria, c. Garibaldi (di fronte al Municipio).

Nuovo elenco:

Albenga (Genova).
Aquila degli Abruzzi.
Ariano di Puglia (Avellino).
Bolzano (Trento).
Breno (Brescia).
Cerignola (Foggia).
Chiavenna (Sondrio).
Civita Castellana (Roma).
Corigliano Cal. (Cosenza).
Corleone (Palermo).
Fabriano (Ancona).
Gallipoli (Lecce).
Lagonegro (Potenza).
Lauria Superiore (Potenza).
Lonigo (Vicenza).
Macomer (Cagliari).
Matera (Potenza).
Noto (Siracusa).
Palazzo S. Gervasio (Potenza).
Paola (Cosenza).
Piazza Armerina (Caltanissetta).
Rieti (Roma).
Rovereto (Trento).
Tolmezzo (Friuli).
Viareggio (Lucca).

Milano: Agenzie di città dell'Anonima infortuni:
Agenzia N. 1 viale Monte Grappa, 22
» » 2 corso Buenos Aires, 47 A.
» » 3 corso Magenta, 96.
» » 4 piazzale Romana, 3.

Venezia Giulia: Trieste, Agenzia Generale dell'Anonima infortuni, via Machiavelli, 4.

Le Agenzie Principali delle Assicurazioni Generali nelle seguenti località:

Abbazia - Aidussina - Albona - Antignana - Barbana - Barcola - Bisterza - Buie - Bersezio - Canale - Caporetto - Capodistria - Cervignano - Cherso - Cittanova - Cormons - Comeno - Cernikal S. Sergio - Cernizza - Ciritez - Crussizza - Decani - Dignano - Duttogliano - Dolina S. Dorligo d. Valle - Elsane - Erpelle - Fiume - Gimino -Gorizia - Guardiella - Idria - Isola - Laurana - Lussinpiccolo - Momiano - Monfalcone - Montona - Muggia - Moschiena - Montespino - Nabresina Aurisina - Opicina - Orsera - Parenzo - Pinguente - Pirano - Pisino - Plezzo - Pola - Portole - Postumia - Prebacina - Prosecco - Rifembergo - Roiano - Ronchi - Rovigno S. Vincenti - S. Lorenzo del Pasenatico - S. Pietro del Carso - Senosecchia - Servola - Sesana - Santa Barbara - Scoffie Albaro Vescova - Tarvisio - Tolmino - Uque - Umago - Valle - Verteneglio - Visignano - Vipacco - Visinada - Valvolciana - Volosca - Vertovino - Fusine in Valromana (Weissenfels) - Zara.

Riduzione della tassa di circolazione sugli autoveicoli che entrano temporaneamente in Germania.

L'Allgemeiner Deutscher A. C. ci comunica che a cominciare dal 1° febbraio le automobili ed i motocicli importati da turisti possono circolare per sessanta giorni, pagando le tasse seguenti:

motocicli:	per 15 giorni	marchi oro	3
	» 30 »	»	» 5
	» 60 »	»	» 10
automobili:	per 2 giorni	marchi oro	5
	» 5 »	»	» 10
	» 15 »	»	» 20
	» 30 »	»	» 30
	» 60 »	»	» 60

Il periodo di soggiorno per il quale è stata pagata la rispettiva tassa può essere utilizzato anche frazionatamente, ma sempre entro un anno.

Gli omnibus automobili e gli autocarri sono soggetti ad una tassa consimile ma applicata diversamente.

Se il soggiorno avrà superato i sessanta giorni consecutivi l'automobilista dovrà provvedersi di un certificato di tassa secondo i regolamenti in vigore per gli autoveicoli tedeschi.

Fate montare sulla vostra vettura un

SOLEX

Vi sarete così assicurato contro gli incidenti della strada.



AGENZIA ITALIANA
Carburatore " SOLEX "
DITTA BOESCH
33 Corso Galileo Ferraris TORINO
Tel 45-620

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Le città mendicanti.

In Francia è ormai passato nell'uso di chiamare « villes mendiantes » quelle che cercano di sfruttare in ogni modo gli automobilisti di passaggio. La mendicità municipale si esercitava sin qui soltanto sotto la formola abituale di un « forfait » di dazio, formola che ha avuto qualche sgradevole imitazione anche in Italia sotto la curiosa qualifica di « dazio alla spicciolata ». Ora in Francia alcuni comuni rurali hanno escogitato una nuova forma di... entrata, esigendo un diritto di sosta per ogni automobile che stazioni in qualsiasi punto di agglomerazione nei giorni di mercato.

Sia subito detto a quei zelanti amministratori della cosa pubblica che pensassero di imitare al di qua delle Alpi la nuova trovata francese, che le nostre leggi vi si oppongono tassativamente.

Il posto per le ruote di ricambio.

Una discussione, che si ripete ad ogni momento fra costruttori di automobili, costruttori di carrozzerie e clienti e che fa una periodica riapparizione sui giornali di motorismo, riguarda il posto che sopra una vettura, deve essere riservato alle ruote di ricambio e ai bagagli.

I pareri sono discordi, benchè in pratica sia prevalsa ormai la seguente disposisizione: ruote fermate in un'incavatura dei parafanghi anteriori, baule nella parte posteriore.

M. Voisin, e con lui altri costruttori d'automobili, affermano che tale disposizione è irrazionale: secondo essi, ragioni dinamiche esigono che tutto il peso variabile sia disposto fra gli assali, mentre soltanto un peso fisso e conosciuto può essere messo dietro l'assale posteriore. Dietro la vettura pertanto non potrebbero andare che le ruote di ricambio, di cui si conosce esattamente il peso: e di quel peso infatti si può tener conto nel calcolo delle molle.

Il Voisin consiglia di mettere di fianco, sopra le pedane, le valigie e i bauli; il loro peso variabile non influirà minimamente sul molleggio e sul regolare funzionamento dell'automobile.

Non è qui il caso di entrare in discussioni scientifiche. In questioni di questo genere vittoriosa è la pratica. Si potranno forse fare valigie e bauli speciali, che, collocati sopra le pedane, non escano dalla sagoma regolamentare della vettura: i bauli-armadio da cabina possono fornire un buon modello. Ma nell'uso odierno hanno incontrato giusta voga le valigie orizzontali, che, in un numero di due o tre, si rinserrano entro un leggero baule, che le protegge ermeticamente dal fango e dalla polvere. Questo baule non può, oggi, agevolmente collocarsi se non nella parte posteriore dell'automobile: e il suo peso può, d'altronde, essere approssimativamente calcolato.

Veicoli in circolazione in Alessandria d'Egitto al 31 dicembre 1924.

Il nostro solito cortese informatore ci comunica degli interessanti dati statistici intorno alla circolazione dei veicoli in Alessandria d'Egitto nell'anno 1924.

A trazione animale:

Carrozze d'affitto	a 2 cavalli	120
	a 1 cavallo	1650
Carrozze private	a 2 cavalli	20
	a 1 cavallo	124
Carri da trasporto	a 2 ruote	5747
	a 4 ruote	6435

A trazione meccanica:

Automobili private		1300
» pubbliche (Taxi)		640
Motociclette	con carrozzino	280
	senza »	600
Autocarri	leggieri	95
	pesanti	187

Percentuale degli autoveicoli divisi per nazionalità di fabbrica:

Automobili private:

Marche Italiane	80 %
» Americane	45 %
» Inglesi	8 %
» Francesi	10 %
» Tedesche	3 %
» di altre nazioni	4 %

Motociclette:

Marche Inglesi	80 %
» Americane	18 %
» di altre nazioni	2 %

Automobili pubbliche (Taxi):

Marche Italiane	45 %
» Americane	50 %
» di altre nazioni	5 %

Autocarri:

Marche Inglesi	85 %
» Americane	10 %
» di altre nazioni	5 %

Accidenti causati da veicoli a trazione meccanica durante l'anno:

Feriti più o meno gravemente	215
Uccisi	25
Auto danneggiate senza danno a persone	112

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - GENOVA



Grande Hall della Classe di Lusso del Transatlantico **DUILIO**, 24.300 tonnellate, 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 21 miglia orarie. - Il più grande, sontuoso e veloce della Marina Mercantile Italiana. - Il **DUILIO** partirà da **Genova** per **Napoli** e **New York** il 10 Marzo ed il 21 Aprile.

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO



RICOSTITUENTE DEL SANGUE

A Tavola bevete Acqua minerale di

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

LEGGERA - GASSOSA - PURISSIMA

Felice Bisleri & C.° Milano

Una statistica di costruzione automobilistica.

Una rivista inglese *The Autocar* ha pubblicato recentemente alcuni interessanti dati statistici desunti dalle caratteristiche dei 348 châssis d'automobili oggi offerti sul mercato londinese. Le cifre che seguono hanno il difetto di astrarre dal singolo valore e dalla diffusione delle varie marche; ciò non toglie che esse possano costituire una prova delle moderne tendenze della meccanica costruttiva.

I motori a 4 cilindri rappresentano il 70 % della produzione; a 6 cilindri sono 21,3 %; a 2 cil. 4,6 %; ad 8 cil. 3,8 %; ad 1 cilindro solo il 3 %.

La testa dei cilindri fissa non si riscontra più che nel 20 % dei motori; gli altri 80 % l'hanno staccabile.

Il raffreddamento ad aria segna solo il 4 %; i due sistemi di raffreddamento ad acqua si dividono quasi ugualmente il resto del campo, quello a termosifone col 46,5 % e quello a pompa di circolazione col 49,5 %.

L'accensione è fatta con magnete nell'82 % dei casi: 16 % sono le accensioni con batteria e 2 % quelle con batteria e magnete.

L'avviamento elettrico si è imposto ormai universalmente: quasi trascurato sino a pochi anni fa, esso si riscontra ora sul 95 % delle macchine. Il 2,5 % ricorrono ancora alla manovella; il 2,5 % hanno adottato altri sistemi di avviamento meccanico.

L'innesto a disco unico è il prevalente: 42 %. Seguono quello a cono, 29 %, quello a dischi multipli, 27 %, ed altri di diverso tipo, 2 %.

Le leve sono al centro nel 50 % delle vetture considerate; il 48 % l'hanno ancora di fianco e il 2 % le hanno in posizione a scelta.

I freni hanno pure subito una trasformazione rapidissima: il 47 % delle vetture sono oggi col freno sulle quattro ruote; 47 % col freno sulle sole ruote posteriori e il 6 % lo dichiarano a scelta.

Le ruote a raggi metallici sono nella proporzione del 34 %; quelle a fili d'acciaio del 32 %; quelle a disco pieno del 19,5 %. Le ruote a raggi di legno sono ridotte al 14,5 %.

Uso della targa di prova per i rimorchi.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello delle Finanze, acconsente che la targa di prova per autoveicoli venga usata anche per i rimorchi in prova.

L'utilità di questa estensione di uso è stata riconosciuta perchè anche i rimorchi devono sottostare a prove e verifiche tecniche prima di essere presentati al collaudo per la circolazione.

Acquistate l'*Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo*, edito dal T., vera enciclopedia del motorista. - L. 13 (Est. L. 14 compresa la spedizione raccomandata).

TURISMO

Per la Ciociaria.

Una simpatica iniziativa per far meglio conoscere una regione d'Italia fra le più interessanti e varie è stata presa da un gruppo di amici della Ciociaria che fa capo a Guglielmo Quadrotta. Presso la Libreria Editrice Romana (Roma, Casella Postale 109) si pubblica infatti dal giugno scorso un periodico, *La Ciociaria*, ricco di interessanti scritti e belle illustrazioni, che contiene corrispondenze da ogni parte della Ciociaria sugli interessi locali e generali (esclusa qualsiasi polemica di carattere politico o personale), dà conto dell'impulso turistico e del movimento dei villeggianti nelle varie località o città; costituisce insomma una rassegna vibrante, nutrita di gusto, di coltura, di alacre volontà. Monumenti archeologici o di più recenti periodi della storia dell'arte nostra, bellezze naturali, curiosità folk-loristiche abbondano nella regione e con piacere assistiamo alla loro sistematica illustrazione. Già apparvero scritti su Alatri, Ferentino, Subiaco, Frosinone, Cori, Fossanova, Trisulti dalla superba Certosa, Piedimonte Massicano ove tuttora si produce il greco ed il falerno, Anagni, ecc. ecc. Accanto agli articoli di carattere storico-artistico segnaliamo una raccolta di itinerari turistici ed alpinistici da Roma verso la Ciociaria e molt'altri scritti di carattere letterario che aggiungono al pregio dell'illustrazione di regioni poco note quello di una vivace rappresentazione della vita che in esse oggi si trascorre e delle affermazioni che vi si tentano.

Un pedaggio inammissibile.

Su queste colonne trovano il loro naturale terreno di discussione tutti gli argomenti vitali al turismo, inteso come strumento di penetrazione e di conoscenza delle nostre bellezze naturali ed artistiche da parte di italiani e stranieri che vi transitano e vi soggiornano.

Esistono problemi che a prima vista sembrano di poco momento, ed invece costituiscono motivo di discussioni e di malcontento, tali talvolta da portare a conseguenze non lievi. Uno di questi è precisamente il problema dei pedaggi stradali.

Il Touring vi è avverso per definizione, come ad ogni pastoia frapposta alla libertà di circolazione. Non osa affermare che in ogni caso il pedaggio sia evitabile, specie se rappresenti un cespite insostituibile per la manutenzione di strade specialissime — generalmente di montagna e che abbiano carattere quasi privato con traffico non intenso, magari solo di stagione, ma di grande

A. ANDRÉ Fils

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME - CAPITAL SOCIAL FR. 9.000.000

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA

GENOVA

Via Domenico Fiasella, 40 r - Tel. 52-50

STABILIMENTO:
BORZOLI FEGINO

OLII E GRASSI LUBRIFICANTI
PER TUTTE LE INDUSTRIE
E

" SPIDOLÉINE "

la gran marca degli olii per auto

Agenzie e Depositi in tutte le Principali Città d' Italia

interesse turistico —: trova però necessario, anche in tal caso, che la tassa di transito si contenga entro limiti ragionevoli, e tali in ogni modo da non costituire un vero e proprio strozzamento alla circolazione.

Vi sono invece altre strade per le quali il pedaggio è assolutamente ingiustificato: è questo ad esempio quello imposto agli autoveicoli che debbono transitare sulla strada da Lana a Merano e su quella da Lana a Postal. La Merano-Lana è una larga carrozzabile, perfettamente piana, percorsa da tranvia elettrica e quindi con traffico intenso: ma per le auto vi è un pedaggio, e nientemeno che nella misura di L. 6 per l'andata e di L. 6 per il ritorno; mentre la tassa di pedaggio per i carretti a cavalli è fissata in L. 1! Lo stesso pedaggio si paga per la Lana-Postal, altra larga carrozzabile di non più di 3 chilometri!

Questo pedaggio corrisponde alla metà della tassa di transito per vetture normali stabilita sulla autostrada Milano-Varese (circa 50 chilometri), strada riservata alle sole automobili! E l'autostrada, costruita espressamente e solo per le auto, rappresenta una impresa industriale in cui la tassa di transito è una vera e propria locazione a tempo determinato, del godimento provvisorio di una strada privata....

I pedaggi stabiliti in una misura simile sono veramente inammissibili. Il Comune di Lana, che li percepisce, soffoca l'automobilismo; e questo dovrebbe sempre evitarsi se si pensa alla parte che esso rappresenta nel complesso della vita moderna.

Noi speriamo vivamente che mercè l'intervento del Prefetto della Venezia Tridentina, sempre vigile tutore della prosperità e del decoro della Provincia, e sotto la pressione di una opinione pubblica giustamente allarmata, questi pedaggi verranno soppressi o almeno ridotti al minimo inevitabile, e soprattutto computati e applicati con senso di equità e con più illuminata visione dei problemi locali e dell'interesse nazionale.



Un record mondiale italiano. — Il 23 dicembre 1924 sul campo d'aviazione di Mirafiori il pilota Giovan Battista Bottalla, con un apparecchio Fiat B. R. 1, munito di motore Fiat 700 HP. è riuscito a battere il record mondiale d'altezza col carico di 1500 kg. Oltre al pilota era a bordo un passeggiero. L'apparecchio raggiunse la quota controllata di m. 5400. Il record precedente era detenuto dalla Francia con m. 4475.

Perde il motore durante il volo. — Un aviatore tedesco ha perduto il motore durante un volo compiuto con un piccolo apparecchio tipo sport. Essendosi rotta una pala dell'elica il motore fu strappato dall'apparecchio ed andò a cadere in un cortile. Il pilota senza perdersi d'animo spostando in avanti il peso del proprio corpo riuscì a mettere in equilibrio approssimativamente l'apparecchio e ad atterrare in volo librato su un campo senza alcun altro inconveniente.

Radio-bussola per aeroplani. — Un aviatore americano ha volato per tre ore e 35 minuti percorrendo circa 700 km. dirigendosi per la massima parte del percorso mediante la radio-bussola espressamente costruita per volo attraverso la nebbia. Dall'apparecchio pendeva un filo lungo circa 100 m. che funzionava da aereo mentre il gruppo ricevitore era connesso al motore, il quale era munito di un silenziatore assai efficace. Inoltre, il motore, mediante uno schermo di filo di rame, funzionava da « terra ».

Quando durante il volo la rotta era parallela alla congiungente fra le due stazioni radiotelegrafiche di partenza e di arrivo il pilota percepiva, a mezzo dell'apposito casco, suoni lunghi (lineette sonore). Deviando a sinistra udiva invece un suono lungo ed uno breve (linea-punto). A destra la segnalazione s'invertiva (punto-linea). In ogni caso, rimettendosi sull'allineamento fra le stazioni il pilota riudiva la segnalazione normale cioè suoni lunghi ad intervalli regolari, cosicchè nonostante la densa nebbia potè arrivare alla stazione di tappa prefissasi effettuando nello stesso tempo un reale impiego della radio-bussola.

Nuova macchina volante. — L'ingegnere spagnuolo Juan La Cierva ha volato su un percorso di 13 km. in 8 minuti con una macchina volante di sua invenzione e da lui denominata « Auto-Giro ». Questa macchina, che, a detta dell'inventore non è un aeroplano nè un elicottero, è sprovvista di ali ed è munita di eliche a pala. Alle prove essa potè innalzarsi verticalmente e giunta ad una data quota volò come un aeroplano comune. Un gran numero di aviatori e pure l'addetto militare inglese assistevano alle prove.

Lancio di aeroplani dal ponte delle navi. — A bordo di una corazzata americana è stato sperimentato un nuovo sistema di catapulta per il lancio di aeroplani. La catapulta è basata su un sistema ad esplosione, cosicchè occorsero circa 6 kg. di polvere per « sparare » l'apparecchio che partì in volo senza incidenti di sorta e ad una velocità di 90 km. all'ora.

La posta aerea agli Stati Uniti. — Siamo in grado di fornire dati esatti sull'attività mensile del servizio Aereo Postale transcontinentale tra New York e S. Francisco. Durante il mese di luglio 1924 gli aeroplani addetti al servizio percorsero 261.000 km. volando tutti i giorni nei due sensi. Partivano da New York alle ore 10 a. m. ed arri-

Automobili di Gran Lusso
"MERCEDES"

della

Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

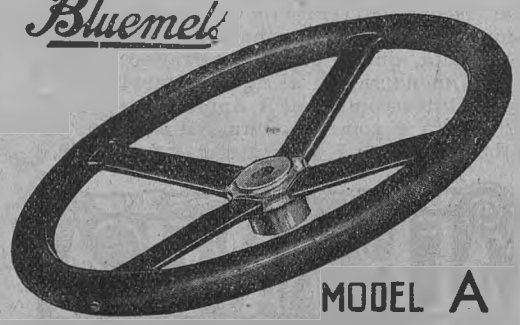
Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

La vettura distinta

si riconosce al volante

BLUEMEL





e alla ruota

SANKEY

WEISS & STABILINI - Via Settembrini n. 9 - MILANO

vavano dopo una media di circa 35 ore di volo a S. Francisco e viceversa. Nel caso peggiore si impiegarono 55 ore 40 minuti per l'intero percorso.

Se si confronta quest'ultimo caso con la migliore combinazione possibile dei servizi ferroviari si rileva che la posta aerea ha sempre ottenuto un guadagno di 30 ore e 20 minuti.

Linee aeree nel Congo Belga. — Al Congo Belga è stata aperta una linea aerea fra Leopoldstadt e Elisabetstadt. La linea è gestita dalla Società Belga di Trasporti aerei, la quale ha costruito un aeroplano adatto ai bisogni della linea che sarà regolare. Prima dell'istituzione di detto servizio occorrevano 45 giorni a percorrere le 1200 miglia che dividono le due città. Attualmente detta distanza è coperta in due giorni ed i velivoli che fanno servizio, sono muniti di una stazione Radio che è in comunicazione costante con quelle delle città capolinea a cui possono segnalare in ogni istante gli incidenti di viaggio o gli atterraggi di fortuna.

L'aeroplano per il trasporto dei giornali. — La Società editrice del Giornale *Berliner Zeitung am Mittag,* che impiegava già un aeroplano Junkers per fare arrivare il giornale che esce a Berlino a mezzogiorno alle ore 13.30 a Dresda e a Lipsia, dal 1° gennaio lo invia anche ad Hannover e ad Braunschweig a mezzo di un velivolo. Sicchè dette città potranno leggere alle 14.30 circa il giornale berlinese del mezzogiorno che prima di sera potrà così esser distribuito anche nella zona renana.

Inaugurazione di un museo aeronautico a Leningrado. — Il 1° dicembre è stato aperto a Leningrado un Aeromuseo, organizzato dall'O.D.V.F. Sono esposti tipi di apparecchi in uso nelle varie nazioni, nonchè i più recenti prodotti delle fabbriche nazionali russe di apparecchi e motori.

Propaganda aeronautica in Russia. — Il gruppo delle sezioni N. Occidentali della Società degli Amici della Flotta Aerea ha inviato un apparecchio per un volo di propaganda nelle campagne. L'apparecchio porta gratuitamente in volo tutti i contadini che ne esprimono il desiderio.

Record di velocità nel trasporto di passeggieri. — Sulla linea aerea Berlino-Londra gestita in comune del « Deutsches Aero Lloyd » e dal « Imperial Airways Ltd. », è stato battuto il precedente record di velivoli da trasporto. Il tempo impiegato è stato di 4 ore e 20 minuti. Notevole la velocità raggiunta sul tratto Hannover-Berlino (260 km.) percorso in 58 minuti.

Linee aeree Russe. — La linea Mosca-Nishnij-Nowgorod Kasan, gestita da volontari della Flotta Aerea Russa, diverrà giornaliera nel tratto Mosca-Nishnij e bisettimanale nel tratto Nishnij-Kasan. La partenza da Mosca sarà fissata alle 8.5 del mattino e l'arrivo a Nishnij alle 10.30. La partenza da Nishnij sarà fissata alle 3.5 e l'arrivo all'aeroporto centrale Trotzky di Mosca alle 6.30 del pomeriggio. I velivoli porteranno oltre che i passeggieri circa 150 kg. di merce, posta e giornali.

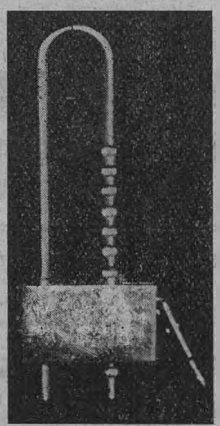
Un aeroplano che si aggancia ad una aeronave. — Agli S. U. alla quota di 500 metri con una riuscitissima manovra, un piccolo aeroplano tipo Sperry si è agganciato ad un piccolo trapezio che pendeva dalla passerella del dirigibile TO 3. L'aeroplano e l'aeronave volavano ad una velocità di km. 85. L'aeroplano rimase agganciato all'aeronave per 10 minuti. Il motore venne spento non appena il gancio fu fissato in posizione. Un momento prima di partire il pilota riaccese il motore e quindi mediante una leva a mano liberò il gancio, riprendendo il volo indipendentemente.

Dalle rive del Pacifico a Parigi in otto giorni. — Una comitiva di quattro persone è partita a bordo di un aeroplano da S. Francisco arrivando a New York giusto in tempo per imbarcarsi successivamente sul « Leviathan » che la sbarcò a Cherbourg da dove proseguì per Parigi ove arrivò proprio dopo otto giorni che era partita da S. Francisco.



Per la sicurezza delle biciclette.

Eterno problema quello di assicurare contro le mire dei ladri questo mezzo di trasporto così facilmente asportabile! Fra le molte invenzioni del genere ci sembra interessante il lucchetto di cui riproduciamo un fac-simile in proporzioni ridotte. Esso immobilizza la bicicletta senza bisogno delle solite ingombranti catene; il suo lungo anello collega i raggi alla forcella posteriore con una semplicità di operazione che si può dire istantanea. L'oggetto viene utilizzato anche per fermare le valigie sulle mensole dei vagoni.



Un guaio di accessori del genere è, di solito, la loro fragilità di fronte ad una tenaglia od altri strumenti di cui un ladro che si rispetti va sempre munito. Quello di cui parliamo sembra invece offrire partico-

Ai Possessori di autoveicoli a gomme piene

il buon molleggio e la comodità
la velocità
la conservazione del veicolo
e della carrozzeria

senza

le difficoltà tecniche, il costo e il perditempo della trasformazione a pneumatici dell'autoveicolo;

l'elevato costo chilometrico dei grossi pneumatici;

l'incognita delle pannes ed il pericolo di incidenti stradali;

l'onere e le difficoltà del montaggio, smontaggio, gonfiamento e riparazione dei grossi pneumatici;

si ottengono montando in luogo delle gomme piene

senza alcuna modificazione del veicolo nè delle ruote

GLI ANELLI SEMIPNEUMATICI PIRELLI

In confronto ai grossi pneumatici:

maggiori vantaggi con un costo chilometrico da un terzo alla metà

Chiedere opuscoli illustrativi ed ogni particolare alla

AGENZIA ITALIANA

MILANO - Via Carlini, 1 GOMME PIRELLI **Telef. 20235 - 21864**

e alle Filiali di: ANCONA - BARI - BOLOGNA - CATANIA - FIRENZE
GENOVA - MILANO - NAPOLI - PADOVA - PALERMO
ROMA - TORINO - TRENTO - TRIESTE

lari requisiti di robustezza essendo costruito in un solo blocco. Altro inconveniente è pure la facilità di guasti o di scassinamenti mediante chiavi false, grimaldelli ecc. Nell'oggetto di cui parliamo in luogo delle solite chiavi facilmente falsificabili vi è un dispositivo a leva, sì che una violazione è resa quasi impossibile stante un giuoco di chiusura da cui nascono innumerevoli combinazioni. Il peso del lucchetto di sicurezza «Verdun» è di soli 200 grammi.

Un Atlante linguistico italiano.

La Francia possiede il suo ammirato *Atlante linguistico;* la Romania ne ha uno più limitato e sta preparandone un altro; la Catalogna ha il suo in corso di stampa; la Germania ha iniziato da tempo una grande opera consimile; di quella che là Svizzera sta compiendo si è parlato a lungo in questa *Rivista* (1). In questa gara europea era necessario che l'Italia prendesse finalmente il posto che le spetta.

Dopo vari tentativi meritori, ma poco fortunati, di altri studiosi, i professori Ernesto Parodi dell'Istituto di studi superiori di Firenze e Matteo Bartoli dell'Università di Torino, avevano preso a studiare già prima della guerra il piano concreto di un *Atlante linguistico italiano,* e il Bartoli ne aveva preparati i questionari e altri lavori preliminari.

Dopo la morte del Parodi l'idea dell'*Atlante* fu ripresa più vigorosamente dai professori Matteo Bartoli e Giulio Bertoni della Università di Torino e Ugo Pellis del Liceo Petrarca di Trieste. Per loro iniziativa la Società Filologica Friulana, fiera del nome che porta, G. I. Ascoli, forte dell'eletta schiera di studiosi che di essa fan parte, animata dalla sua peculiare sensibilità nazionale, per l'onore d'Italia, nell'interesse nazionale e regionale della Patria e, s'intende, per il progresso della scienza, ha deciso di farsi essa promotrice dell'*Atlante linguistico italiano,* che abbraccerà tutte le terre dove il sì suona, anche le Colonie e anche le oasi italiane d'Oltreoceano. L'indagine si estenderà, fra l'altro, ai linguaggi scritti nei cimiteri, nelle chiese, negli uffici comunali, ecc. Quanto alla scelta dei soggetti da interrogare e quanto ai mezzi e al metodo della investigazione — disegni a colori, fotografie, erbari e domande di varie specie — s'è elaborato un piano molto complesso, che qui non occorre specificare. Basterà dire invece, che quei mezzi e questo metodo ci permetteranno un notevolissimo risparmio di tempo e di denaro. Per conseguenza la serie delle voci e delle frasi da tradurre potè essere ampliata di molto, tanto che il questionario dell'*Atlante linguistico italiano* è di gran lunga il più abbondante fra tutti i questionari di atlanti linguistici finora pubblicati o promessi, e, fra l'altro, comprende varie domande che si riferiscono — entro limiti precisi — ai nomi di luogo.

L'indagine sopra luogo sarà compiuta dal Pellis, ch'è un fonetista acuto e preciso ed un alpinista esperto, ed ha pure le cognizioni ed esperienze richieste dal suo compito delicato e gravoso; in caso di necessità, sarà sostituito dal prof. Vittorio Bertoldi, che ha pur lui le debite qualità. L'opera più strettamente scientifica resta affidata al Bartoli e al Bertoni, che sono fra i migliori neolinguisti d'Italia.

L'*A. L. It.* avrà almeno la stessa mole di quello di Francia, cioè circa *duemila carte in quindici volumi in folio:* sarà dunque una opera monumentale. Perciò nel primo tempo, cioè nel periodo della raccolta, richiede una spesa relativamente ingente. Per fronteggiare questa spesa la Società Filologica fa anzitutto calcolo sull'appoggio del Governo nazionale, poi su quello d'istituti scientifici, di mecenati, di banche, di enti pubblici, ecc.

L'opera dell'*Atlante linguistico italiano* sarà eseguita in due tempi: raccolta dei materiali e pubblicazione. La raccolta richiederà per il Regno e le vicine zone italiane *cinque anni o sei* (quella dell'Atlante linguistico della Francia era durata circa quattro anni e mezzo), e questi materiali costituiranno il Corpo principale dell'Atlante. Per la raccolta d'Oltreoceano saranno necessari altri due anni circa, e la si potrà iniziare dopo la pubblicazione del Corpo principale. Questa parte del materiale costituirà l'Appendice dell'Atlante.

L'indagine sul posto è stata iniziata recentemente ed il Touring segue con viva simpatia l'impresa, cui augura successo non solo nel gravoso periodo preparatorio del materiale, ma anche in quello finanziariamente non meno grave della pubblicazione di esso.

Una bella iniziativa che merita d'essere appoggiata.

Si è costituito a Milano, e si va ogni giorno arricchendo, un *Museo navale didattico* creato da quella benemerita *Unione Marinara* che raccoglie nelle proprie file tutti coloro che militarono nella R. Marina, dall'ammiraglio al mozzo. Noi ci riserviamo di illustrare in un prossimo numero de *Le Vie d'Italia* questa iniziativa che è singolare e provvida e non solo interessa gli appassionati di cose nautiche, ma avvince anche a sè chiunque abbia a visitare le sale del Museo.

Esso trova oggi posto in locali non del tutto adatti della Villa Reale di Milano e sia per la raccolta e la presentazione del molto materiale che ancora manca, sia per l'allestimento di nuove sale, abbisogna di notevoli contributi finanziari. Tutti però possono facilmente aiutare l'iniziativa sia acquistando la «Croce commemorativa per i combattenti della R. Marina» (istituita dal Ministero con foglio d'ordine del 1° settembre 1924) che fu coniata dall'Unione Marinara

(1) Vedi *Le Vie d'Italia* del maggio 1923, pag. 483 e novembre 1923, pag. 1185.



Tutta la forza visiva dell'occhio sano

in un campo amplissimo, danno le LENTI PUNKTAL ZEISS in virtù della loro particolare forma scientificamente calcolata e dei procedimenti di fabbricazione tecnicamente perfetti che si applicano negli Stabilimenti Zeiss a Jena. L'aumentata produzione ed il perfezionato impiego di metodi razionali consentono prezzi di vendita tali da mettere le Lenti Punktal Zeiss alla portata di ognuno che abbia cara la propria vista.

Zeiss

Lenti Punktal

per occhiali a stanghetta o a stringinaso

OGNI LENTE PORTA LA MARCA DI FABBRICA BREVETTATA Z

In vendita a **Lire 18.—** in su per lente presso negozi d'Ottica che tengono esposta questa marca

Opuscolo "Punktal 162" gratis e franco con indicazione dei negozi d'ottica viciniori depositari di Lenti Punktal Zeiss da

GEORG LEHMANN

Rappresentante Generale per l'Italia della

Casa CARL ZEISS, Jena

MILANO (11) - VIA LOVANIO N. 4



Zeiss

per viaggio, sport, caccia, teatro



CARL ZEISS JENA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA

CATALOGO ILLUSTRATO "T 79" GRATIS

Salvate i denti dalla carie!

MARCA DEPOSITATA



MARCA DEPOSITATA

IL PIÙ EFFICACE
IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L. I. M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)

Pro-phy-lac-tic



Il migliore spazzolino da denti del mondo. Pulisce fra dente e dente e non ne spazzola solo la superficie.

Il Pro-phy-lac-tic è adatto alla bocca e arriva fino alla parte di dietro degli ultimi denti.

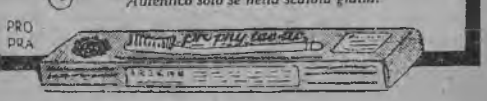
In vendita nelle migliori farmacie e profumerie.

Depositi generali per l'Italia:
FARMACIA INGLESE ROBERTS - FIRENZE



DENTI PULITI DENTI SANI

Autentico solo se nella scatola gialla.



Italiana a beneficio appunto del Museo navale Didattico di Milano, sia acquistando il quadro contenente le fotografie di tutti gli insigniti di medaglia d'oro al valor militare appartenuti od appartenenti alla Marina di Italia, che viene pure posto in vendita a beneficio dell'Associazione. Quest'ultimo potrà particolarmente essere richiesto dalle associazioni, dalle scuole, dagli enti pubblici, mentre le prime sono destinate a coloro che militarono nella R. Marina durante la guerra italo-austriaca.

Richieste ed informazioni vanno rivolte all'Unione Marinara Italiana, via Bagutta, 24 - Milano.

La Sagra di S. Michele.

In relazione all'articolo pubblicato ne *Le Vie d'Italia* di gennaio sulla Sagra di San Michele ci facciamo premura informare che le fotografie riprodotte a pag. 75 e 76 appartengono al sig. Mario Griggi-Montù e quelle riprodotte a pag. 79 e 80 all'ing. Ettore Quartara di Torino. (Collez. fot. Cometto).

Per la personalità giuridica alle società sportive.

Dall'egregio nostro Console di Treviglio avv. G. Zanconti, che si è occupato della importante questione giuridica, riceviamo la seguente nota, che certo riuscirà interessante per molti dei nostri lettori.

« Nell'imminenza della riforma dei Codici, sia permesso a un vecchio Console del Touring di sollevare una questione vitale per lo sviluppo dello sport e per l'educazione fisica della nostra gioventù.

« Le società sportive sono ora in una condizione d'inferiorità legale; giuridicamente non hanno vita e quando pel loro affermarsi hanno bisogno di possedere un campo, una casa, il legale deve arrabattarsi per trovare nelle vigenti leggi qualche abito fatto, che non risponde e non può rispondere al magnifico e prepotente sviluppo delle nuove forme.

« Le società civili — così come sono contemplate dal codice — non creando un ente distinto dai soci — sono soggette a tutte le variazioni che toccano le persone dei loro componenti e per l'evidente loro inopportunità sono scartate a priori.

« Le società commerciali presuppongono atti di commercio e conseguentemente quel lucro che esula dalle generose anime dei giovani, e, se per necessità di cose si costituiscono a scopo intenzionalmente sportivo, è chiaro che si ricorre a una finzione per sè stessa antipatica e che non trova riscontro nella realtà. D'altra parte che bisogno hanno le società nostre di rassegnare i bilanci e di mettersi nelle pastoie prescritte per le società commerciali?

« Già da tempo io pensavo che la necessaria riforma non si presentasse difficile; bastava dare alle società sportive la facoltà di ottenere dal Tribunale o dal Prefetto senza soverchie formalità il riconoscimento giuridico, che hanno le Società di Mutuo Soccorso (legge 15 aprile 1886, n. 3818), i comitati di assistenza civile (decr. luog. 25 luglio 1923, n. 1142), i patronati degli orfani di guerra (decr. luog. 19 ottobre 1916, n. 1442).

« Ora, nel riordino generale dei Codici, è bene che la questione sia messa sotto gli occhi del legislatore, al quale non si chiedono facilitazioni nè esenzioni fiscali, ma solo la possibilità di vivere giuridicamente: al resto provvederanno l'entusiasmo dei giovani e i fattivi propositi di quanti pensano alle nuove generazioni e le vogliono forti e gagliarde per le migliori fortune della Patria ».

Avv. GIOVANNI ZANCONTI.

I lavori del Parco del Gran Paradiso.

La Commissione Reale del Parco Nazionale per il Gran Paradiso della quale fa parte, come è noto, anche un rappresentante del Touring con voto consultivo, ha recentemente approvato l'acquisto di terreni atti a speciale libero incremento della flora regionale ed alla valorizzazione delle proprietà demaniali già esistenti. Ha inoltre deliberato: la costruzione di un sentiero belvedere che all'altezza di circa 2000 metri percorra, mantenendosi quasi in senso orizzontale, gran parte del versante meridionale, permettendo, con minima fatica, sia il passaggio dall'una all'altra valle, sia la visione degli svariati gruppi montani e facilitando grandemente il servizio di sorveglianza da parte del personale del Parco, il collegamento in Val di Cogne del casotto del Gran Nomenon con quello del Chanté; la costruzione di un sentiero da Feuille (Valsavaranche) al casotto della Rolla.

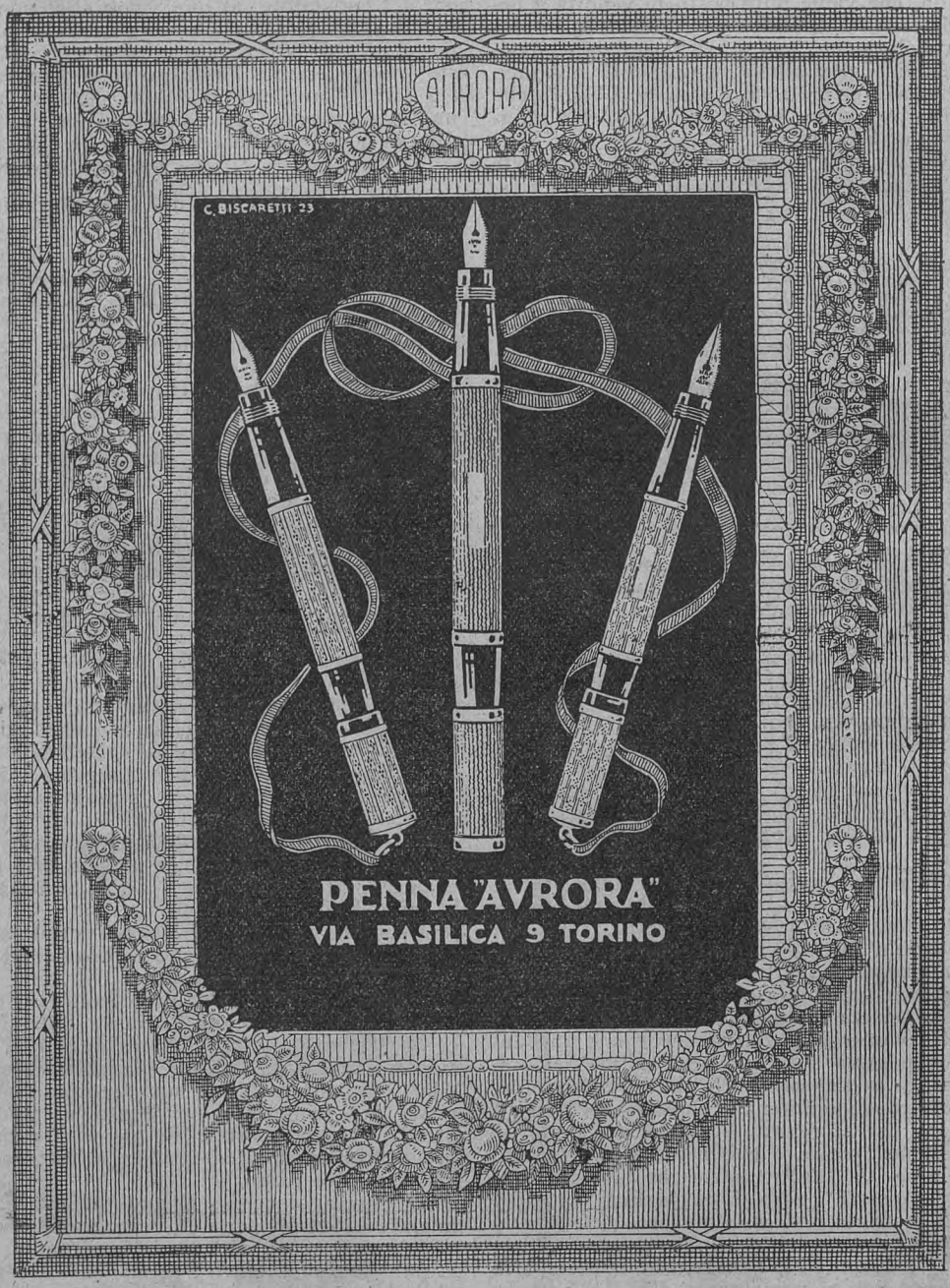
Oltre l'immissione di avannotti di trote nei fiume del versante nord, si è decisa l'immissione di salmerini (salmo *salvelinus*) nei laghi alpini. Si è accolta la proposta ministeriale per l'istituzione di stazioni meteorologiche.

Si sono fatti voti che il Ministero si valga della facoltà di dare equi compensi pei caducati diritti di caccia, che comunicazioni ministeriali dichiarano potranno soltanto risorgere quando il Governo permetterà, con determinate cautele, l'esercizio della caccia nel perimetro del Parco.

La Commissione ha appreso con vivo entusiasmo che la Società Torinese delle Cacce di Stupinigi ha, con lettera del suo Presidente cav. Vitale Rolla Rosazza, offerto alla Commissione stessa una trentina di caprioli per immetterli nel Parco. Detti caprioli verranno portati in appositi recinti ove costituiranno una gradita attrattiva ai visitatori del Parco.

La Commissione ha ancora deliberato di iniziare gli studi per una monografia scientifica sul Parco e di provvedere intanto alla pubblicazione, entro i primi mesi dell'anno corrente, di un opuscolo popolare.

Il prossimo fascicolo delle nostre *Vie d'Italia e dell'America Latina* recherà un vivace articolo di Piero Giacosa, magnificamente illustrato, appunto sul Parco Nazionale del Gran Paradiso.


AURORA
C. BISCARETTI 23
PENNA "AVRORA"
VIA BASILICA 9 TORINO

Un concorso per l'abbellimento delle Stazioni.

Nella sede dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche si è riunito nei giorni decorsi alla presenza del sen. Rava, il Comitato ordinatore del concorso per l'abbellimento delle stazioni ferroviarie, indetto dall'ENIT, dal T. C. I. e dalla Federazione dei Consorzi agrari con l'appoggio e la collaborazione delle Ferrovie dello Stato.

Le stazioni ammesse a partecipare al concorso, poichè l'iniziativa è stata ripresa in occasione della celebrazione dell'anno giubilare, dovranno appartenere alle linee che dai confini portano a Roma, e a poche altre che saranno percorse da un maggior numero di turisti e di pellegrini, quali quelle che portano a Loreto, Assisi, Padova e Pompei.

Sono state stabilite 40.000 lire di premi al personale delle stazioni vincitrici; premi comprendenti assegni in danaro ai capistazione e gratificazioni al personale subalterno. Tutti questi premi, saranno accompagnati da diplomi, menzioni e medaglie offerte dagli Enti Promotori.

La Commissione esecutiva del concorso, che è presieduta dal prof. Vittorio Alpe ed alla quale si potranno rivolgere quanti vorranno avere informazioni sul concorso stesso, risiede presso l'ENIT, via Marghera 6, Roma.

Il più grande serbatoio artificiale del mondo.

Sarà quello del « *Boulder Canyon* » (Imperial Valley) sul Rio Colorado. Il progetto contempla la creazione di una colossale diga del tipo a gravità, alta 215 m.

Per la sua costruzione occorreranno 3,15 milioni di metri cubi di muratura di béton ciclopico, ed il suo costo è preventivato in 50 milioni di dollari. Il volume del serbatoio sarà di *14.922 milioni* di metri cubi: *cento volte* circa il volume di quello del Tirso! Tale immenso serbatoio dovrà fra l'altro servire alla irrigazione di 141 milioni di ettari.

Lo sviluppo delle biciclette in Olanda.

Su le statistiche che pubblicammo in un precedente numero de *Le Vie d'Italia* dalle quali risultavano in circolazione nel nostro Paese al 1° giugno 1924 ben 2.264.105 biciclette, cioè a un dipresso una ogni sedici abitanti, un nostro Socio ci fa notare come il numero delle biciclette che circolano in Olanda sia proporzionalmente al numero degli abitanti ancora maggiore e forse il più cospicuo fra quelli di tutti gli altri Stati del mondo. In quel paese, che conta 6.977.000 abitanti, circolano 1.750.000 biciclette secondo i dati resi noti in occasione dell'applicazione di una nuova tassa sulle biciclette; cioè più di una bicicletta ogni quattro abitanti.



I prezzi del Grand Hôtel Gardone Riviera.

A proposito della pubblicazione fatta a pag. 207 del fascicolo di febbraio de *Le Vie d'Italia* rendiamo noto che i prezzi ivi riprodotti si riferivano ai *The danzanti*, mentre quelli normali sono notevolmente inferiori.

Il listino da noi fotografato non recando l'intestazione *The danzante*, come invece portano quelli attualmente usati, aveva indotto in errore il Socio che ci recò l'informazione.

Il commento che in proposito abbiamo fatto non aveva quindi ragione di essere e di ciò siamo lieti.



Nel 1914, mentre si pensava ad una nuova decorazione della *chiesa prepositurale di* **Castelleone Cremonese,** Lodovico Pogliaghi in una sua visita intuì tutta la purezza delle forme della Rinascenza che si celavano sotto le deturpazioni di secoli più vicini a noi, cioè forme dell'ultimo quattrocento lombardo attardatosi in questa gentile opera dell'architetto Fondulo costruita dal 1517 al 1551. E così, tracciata la giusta via, pur tra incertezze e difficoltà economiche, grazie ai lavori condotti per 10 anni con amore e cura infiniti, è riapparso l'artistico tempio, bello non solo per la pura architettura e per la decorazione in terra cotta di soave semplicità campagnola, ma anche per interessanti prodotti delle arti sorelle, tra i quali un trittico di scuola lombarda, un *Cristo risorto* del Campi, una pregevolissima croce astile quattrocentesca. Aggiungasi la moderna decorazione dovuta al prof. Mario Albertella. — Dalla rivista *Per l'Arte Sacra*, marzo-aprile 1924.

Gino Chierici in *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, settembre 1924, rende conto degli iniziati lavori di consolidamento della **chiesa di S. Galgano** (cfr. *Italia Centrale* del T.C.I., Vol. III, pag. 223) che hanno consistito finora nel puntellamento dei contrafforti del muro meridionale della navata mediana che aveva uno strapiombo preoccupante; si è demolito e poi ricostruito cogli stessi materiali la vôlta dell'ultima campata della navata sinistra, furono restaurati un oculo e gli occhi di tre finestre... Ma più im-

portanti lavori si eseguiranno, avendo il Ministero concessi nuovi fondi per una definitiva sistemazione delle pittoresche rovine.

Segnaliamo dal fascicolo di agosto 1924 della rivista *Belvedere* (Krystall-Verlag, Vienna) un interessante articolo di Otto Pâcht su una scultura dugentesca in legno del Wiener Kunsthistorisches Staatsmuseum rappresentante la Madonna e il figlio, scultura che viene riconosciuta in stretti rapporti con altre opere d'arte esistenti in Italia: la Madonna di Costantinopoli in S. Maria Maggiore di Alatri, una Madonna del Bargello ed altre opere pure dovute ad artisti dell'Italia Centrale, oggi raccolte in Musei dell'estero. Nello stesso fascicolo notiamo anche uno studio sulla rotonda di Horjany (Rutenia) per i suoi rapporti col Battistero di Zara.

Aldo De Rinaldis dà notizia nel fascicolo N. 27 di *Belvedere* (anno 1924) dell'antica **tomba provvisoria di Roberto d' Angiò** che fu scoperta in Napoli, nella Chiesa di S. Chiara, rimovendo una tela settecentesca, opera di quegli stessi fratelli Giovanni e Pacio Bertini da Firenze, il cui nome è legato al monumento sepolcrale eretto nella stessa chiesa in onore di Roberto d'Angiò e ben noto sia agli studiosi come agli stessi visitatori. L'interesse storico del più antico monumento sta nel fatto che si deve ritenere esso racchiuda le spoglie del Monarca. Artisticamente è notevole il realismo con cui l'artefice (Giovanni, con tutta probabilità) ritrasse il volto di Roberto (si direbbe una maschera funebre se a quel tempo simil pratica fossesi usata). Il fratel suo eseguì una mala copia di questo primo efficace ritratto per il monumento sepolcrale definitivo che assai risente del gusto gotico francese dell'epoca.



GENONI R. - *Storia della Moda* - Vol. I - Bergamo, Istituto Ital. d'Arti Grafiche, 1925: pag. XIV, 104, 400 ill., 8 tavole a colori e 2 di modelli tagliati: L. 26.

La signora Genoni è insegnante di storia del costume nelle Scuole professionali della Umanitaria di Milano (una cattedra voluta da Augusto Osimo e che non dovrebbe mancare in ogni scuola professionale femminile); si comprende quindi come abbia potuto apprestare un volume di così singolare interesse: è frutto di lungo studio e di una diuturna pratica conseguita attraverso l'insegnamento. Noi tutti conosciamo ed ammi-



riamo le statue o le pitture che ci tramandano l'aspetto di uomini e donne dell'antichità classica, del medioevo, dei tempi moderni; ma pochi di noi hanno fermato gli occhi sulle vesti e gli ornamenti di quei modelli con la preoccupazione del sartore che li debba riprodurre. Studiandone invece l'intima struttura tecnica si finisce per meglio apprezzarli e per allargare le conoscenze in un campo che è strettamente legato allo sviluppo della civiltà. In questo primo volume sono esaminate le vesti e gli ornamenti dell'età preistorica, dell'egizia, dell'assiro-babilonese, della minoico-micenica e della Grecia classica: di ciascuna epoca e di ciascun vestito sono fornite notizie non solo storico-artistiche, ma anche merceologiche e pratiche, sì che le nostre signore possono, se credono, ricostruirsi la veste della Regina Tutankamen o della Vittoria di Samotracia. L'edizione è curata con eleganza di tipi e di riproduzioni veramente eccellenti.

La Panarie - Rivista friulana d'arte e di coltura - Libreria Carducci, Udine; abbonam. annuo L. 20; un fascicolo L. 4.

Tra le molte pubblicazioni, che, dopo la guerra, hanno segnato il risorgere e il rifiorire degli studi di coltura regionale, va segnalata questa rivista, che è un nuovo, ottimo risultato degli assidui sforzi degli studiosi friulani per diffondere la conoscenza della loro regione e mantenerne in vita le caratteristiche. I fascicoli si presentano con molto decoro, corredati di ottime riproduzioni e, pur dando la prevalenza agli articoli d'arte e di letteratura, non trascurano le altre manifestazioni di attività e potranno a poco a poco costituire una ricca e varia illustrazione della regione friulana.

Buonomo G. - *La ferrovia transbalcanica italiana (Roma-Valona-Costantinopoli)*. - Napoli, presso il Comitato per la Transbalcanica Italiana, Vico S. Spirito 54, 1924: pag. 28, 3 carte.

Si tratta di una pubblicazione di propaganda della progettata via di rapida ed economica comunicazione fra l'Italia Centro-Meridionale e l'oriente balcanico che doveva trovar attuazione sei anni or sono, e che viene oggi riposta in discussione. Come è noto già esiste una ferrovia che da Monastir (Jugoslavia) per Salonicco e Cavala raggiunge Dede Agatsch, Lule Burgas e Costantinopoli. Il tronco dovrebbe essere prolungato da Monastir fino a Valona (circa 250 km.). Di qui un *ferry-boat* lo collegherebbe con le coste italiane: Otranto (se si vuol tener conto della vicinanza (4 ore di navigazione a 10 miglia all'ora) oppure Brindisi (se si preferirà un porto già attrezzato e riparato, distante però sette ore da Valona). I precedenti storici, le critiche ed



i vantaggi, le particolarità tecniche del progetto e la sua portata economico-politica sono chiaramente esposti nella interessante monografia, che il Comitato distribuisce a scopo di propaganda.

Luci ed Ombre - Annuario della fotografia artistica italiana - Torino, « Il Corriere Fotografico », via Stampatori 6, pag. 18, tavole 45.

A cura del « Corriere Fotografico » e del « Gruppo Piemontese per la Fotografia Artistica » esce questa pubblicazione che passa in rassegna l'attività dei migliori artisti della fotografia, professionisti o dilettanti. C'è di che inorgoglire al vedere la mirabile produzione che anche in tale campo il nostro Paese ha saputo offrire. Chi vuol collaborare all'Annuario del 1925, si rivolga subito alla Direzione del citato periodico.

Strenna Piacentina 1925 - Associazione « Amici dell'Arte », Piacenza - pag. 88, 90 ill. : L. 7.

La benemerita Associazione « Amici dell'Arte » di Piacenza è alla sua quinta fatica e queste strenne piacentine, alcune delle quali già divennero rare ed altre sono esauritissime, costituiscono un'opera di illustrazione della cittadina emiliana e del suo contado ben degna delle bellezze in essa racchiuse. Nel volume di quest'anno notiamo un articolo sulla Galleria d'arte moderna Ricci Oddi donata recentemente al comune di Piacenza, un ampio studio sulle decorazioni del palazzo Landi oggi sede dei Tribunali e che è ben noto per le superbe decorazioni in terracotta e per il portale, gioiello della scultura del Rinascimento. Fra i migliori studi di carattere storico artistico citiamo, perchè più vicini al nostro lavoro, un articolo sulla biblioteca Landi, un altro sulla Collegiata di Monticelli d'Ongina ed uno sulla pittura del Quattrocento a Piacenza.

Almanacco di Roma per l'anno 1925. - Claudio Argentieri, editore, Spoleto 1925 : pagine 150, ill., rilegato: L. 15 (per i Soci del T., L. 12).

Assai più originale quest'anno e di vivo interesse è l'Almanacco di Roma dell'Argentieri, ornato da disegni di Francesco Gamba; questa pubblicazione ha ormai trovato il proprio posto ed è divenuta una delle molte necessità delle persone colte d'Italia. Fra i più importanti articoli segnaliamo uno di Arduino Colasanti sulla ricostruzione di S. Giovanni Laterano in Roma, ad opera del Borromini, che egli definisce un misfatto del barocco; un saggio di Roberto Paribeni su alcune recenti scoperte archeologiche a Roma (Ipogeo degli Aureli in Viale Manzoni, monumento sotterraneo in via Prenestina, tombe in S. Sebastiano, ecc.); Carlo

"NEW IMPERIAL"
apre la Stagione con la sua usuale
SUPERIORITÀ!

SOUTHPORT 1 Gennaio 1925

1 Miglio Ingl. 350 cc. Gener.
NEW IMPERIAL 1ª e 2ª
1 Miglio Ingl. 350 cc. Novizi
NEW IMPERIAL 1ª e 3ª
1 Miglio Ingl. 500 cc. Gener.
NEW IMPERIAL di 350 cc. 3ª
1 Miglio Ingl. 500 cc.
NEW IMPERIAL di 350 cc. 1ª
1 Miglio Ingl. 750 cc.
NEW IMPERIAL di 350 cc. 3ª

dal Giornale LIVERPOOL EXPRESS:
"Le NEW IMPERIAL furono invincibili nella cat. 350 cc. e guadagnarono anche sulle moto di cilindrata superiore"

AGENTE GENERALE IN ITALIA:
ERCOLE COLONNA
MILANO (7)

CANDELE LION
The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE
PER OGNI TIPO
DI MOTORE
TIPI SPECIALI
PER MOTORI DA CORSA
E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Via Saluzzo, 15 – TORINO (6)

Campionato Italiano
Motociclistico (cat. 250) 1924

Bandini narra di un'avventura del Casanova a Roma; seguono numerose cronache di arte, di letteratura, vita mondana, ecc.

Cobòl N. - *Memorie del mio esilio* - Milano, Caddeo, 1925; pag. 240, 28 ill., L. 7.50.

Il nostro Capoconsole di Trieste prof. Nicolò Cobòl — patriota, educatore, indagatore fra i più preclari della terra giulia — pubblica in nitida edizione le memorie del suo esilio, giacchè alle persecuzioni del periodo antecedente la guerra egli aggiunse le sofferenze dell'internamento: nel penitenziario di Göllersdorf prima e nel campo di concentramento di Oberhollabrunn poi. Patimenti fisici e torture morali, ore di angoscia per gli eventi della Patria in guerra, per la sorte dei cari lontani o per quella dei compagni di prigionia. Fra questi non pochi soccombono, molti escono fiaccati nel corpo, in tutti è però alto l'ideale che li ha fatti segregare dal rimanente dell'umanità. Il Cobòl ha formato con le sue memorie d'esilio un aureo libretto, che ricorda assai da vicino l'opera del Pellico, perchè anche in questa con bonomia, con umiltà, con sincerità sono narrate le tragiche ore della lunga prigionia. Figure oggi ben note a tutti gli italiani sono ricordate dal Cobòl, il quale ci ha fatto conoscere con un'altra pubblicazione (fuori commercio) i casi della vita di un patriotta di Capodistria: Domenico Manzoni, che fu fra i più fervidi cospiratori della Venezia Giulia negli anni che precedettero il martirio di Oberdan.

Bongiovanni G. - *« Insciallah! »* - Milano, Sonzogno, 1924; pag. 208: L. 6.

Il Bongiovanni fu in Libia, corrispondente del *Secolo*, ai tempi dell'azione di Beni Ulid, cui prese parte. Della sua non fugace permanenza in quella regione e delle azioni di guerra cui partecipò egli discorre in questo volume d'impressioni, che si legge d'un fiato, ricco com'è di vivacità, e che interessa anche chi voglia conoscere vita, costumi e regioni della Tripolitania, non mancando mai la nota di colore e l'osservazione precisa e curiosa. I giornalisti sono dei ficcanaso per eccellenza, quindi un loro libro non può non contenere osservazioni e notizie che ad altri sarebbero sfuggite o non sarebbe riuscito agevole il conoscere. La prima parte del volume contiene scritti di carattere descrittivo su Tripoli, Tarhuna, Misurata; la seconda narra le vicende di una spedizione bellica verso l'interno; la terza ci presenta alcuni tipi caratteristici del mondo semita.

Schinelli A., Colombo A. - *Canzoniere del Popolo Italiano* - C. Signorelli, Milano 1924 - pag. 183, 212 canti: L. 8.

Richiamiamo l'attenzione dei lettori su questa pubblicazione di carattere folkloristico che, benchè sia nata con intenti scolasti-

BLOCCHIERA

a mano 300 blocchi o 1500 mattoni al giorno, garantiti

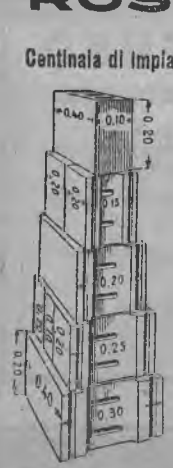
brevetto mondiale

a motore 800 blocchi o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO VIA B. LUINI, 12 -- TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



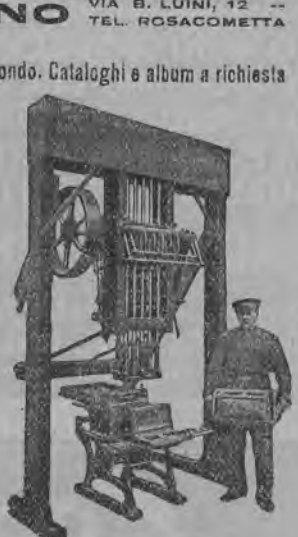
La stessa blocchiera a mano può essere azionata a motore anche dopo anni di lavoro.

L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia su qualunque opera muraria



100 stampi per blocchi paramano



forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

ci, ha raggiunto una portata ben più larga giacchè appare come un primo tentativo organico di raccolta dei canti che sogliono più comunemente sgorgare dalle labbra del popolo italiano. Di ciascun canto è data una trascrizione musicale assai accurata e il testo delle strofe o dei ritornelli che compongono il canto stesso. Un primo gruppo di questi canti è rappresentato da quelli di carattere infantile: scherzi, giochi, danze, canti ginnastici ecc.; segue un gruppo di composizioni raggruppate sotto il titolo di « affetti » e di « canti della natura » cui fa seguito una raccolta di canti patriottici. Interessante, benchè assai limitata, è la raccolta di canti di soldati; ad arricchire questa e soprattutto quella dei canti regionali (dei quali i raccoglitori ci presentano una settantina) gioverà la collaborazione dei nostri Soci che potranno segnalare per una prossima desiderata seconda edizione del volume altri canti di soldati o di regioni non compresi in questa raccolta. Essi avranno così premiato nel miglior modo la bella iniziativa dei Maestri Achille Schinelli e Angelo Colombo.

Rizzatti F. - *Nel regno delle piante* - Torino, S. Lattes e C., 1924, pag. 203, 485 ill., 42 tavole: L. 100.

Preceduta da un succinto ma completo trattatello di botanica generale alla portata di tutti e che consente a tutti una nozione chiara e precisa delle forme vegetali e della loro vita, è una descrizione delle specie più note e delle più comuni e insieme delle piante nostrane ed esotiche più importanti. 485 specie vi hanno, oltre la loro descrizione corredata da notizie storiche e riferentisi ai loro usi, la rappresentazione a colori delle loro parti principali, soprattutto fiori e frutti. È particolarmente notevole la cura e gli ottimi risultati raggiunti nella rappresentazione grafica. I colori soprattutto sono perfettamente conformi al vero sì che quest'opera viene a costituire un complemento davvero necessario alla biblioteca d'ogni persona colta anche se non particolarmente dedita agli studi della botanica.

Vaccari L. - *Come vivono le piante* - Torino, Lattes, 1923: pag. 344, 742 figure, L. 22. — *Come vivono gli animali* - Ibid., 1925: pag. 480, 812 figure, L. 30.

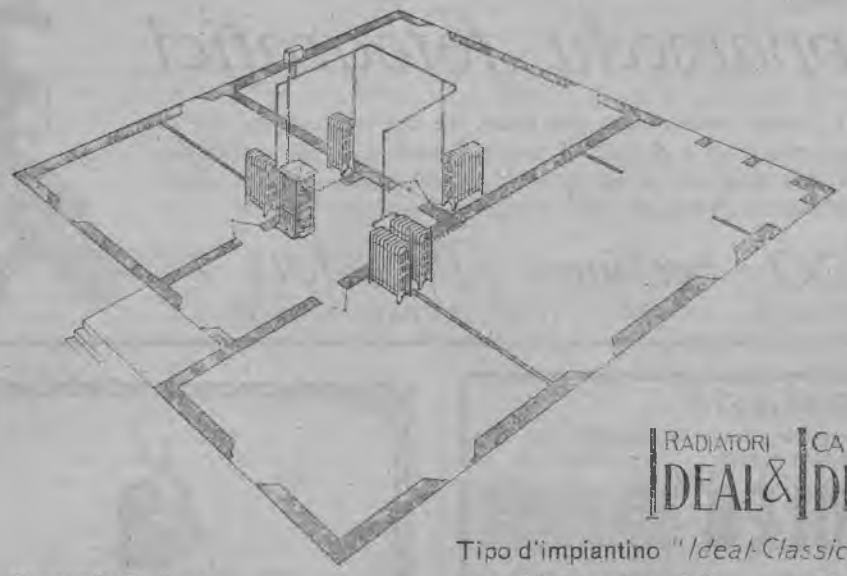
Questi due volumi del prof. Lino Vaccari (nome noto e caro ai nostri lettori sia per la collaborazione data a *Le Vie d'Italia,* sia per l'opera prestata presso il giardino alpino *Chanousia,* del quale più volte si intrattenne questa rivista) costituiscono una opera che supera di gran lunga i modesti intenti che le aveva segnato l'autore. Egli li definì « compendi di morfologia e di biologia vegetale ed animale » e li dedicò agli studenti dei Licei e degli Istituti Tecnici. Noi

Viaggiatori all'Estero! ***proteggete il vostro denaro*** contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori)
della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico e sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA MARCA STELLA POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE FABBRICAZIONE ITALIANA PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

QUARZO FUSO
opaco e trasparente
Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche
Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.
Storte per distillazione, Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.
Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

Cognac Buton IL PREFERITO



RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL

Tipo d'impiantino "Ideal-Classic", per il *riscaldamento della piccola casa.*

Chiedere l'*Opuscolo A* alla

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI MILANO

Casella Postale N. 930

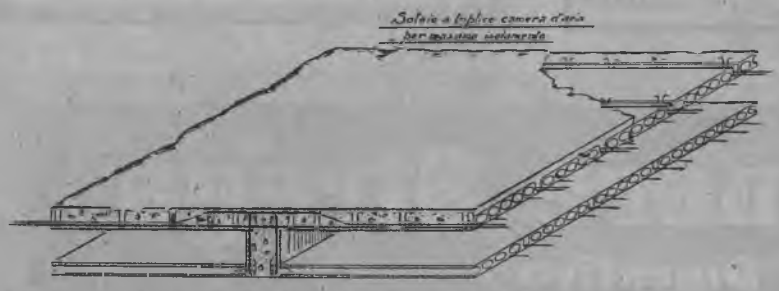
Società Ital. Brevetti Edilizi Pilati

Solai in cemento armato a camere d'aria e soffitto piano — Pareti a scompartimenti d'aria stagna
Vespaio e sottotegola isolanti — Copertura incombustibile e scomponibile — Soffitti praticabili

Costruzioni economiche, antisismiche, igieniche, incombustibili, insonore

Brevetti **G. PILATI** - Firenze

ASSOLUTAMENTE I MIGLIORI



Veduta d'insieme d'un solaio a triplice camera d'aria per massimo isolamento

Adottati dalle F. F. S. S.
Istituti Scolastici
Stabilimenti Industriali
Cinematografi e Teatri
Case signorili e popolari
Seminari, Caserme, Hotels
Manicomi

•

MASSIME ONORIFICENZE

ROMA - MILANO
FIRENZE - LIVORNO
BRUXELLES
BARCELLONA - PARIGI
LONDRA

CONCEDONSI OVUNQUE LICENZE — PER SCHIARIMENTI RIVOLGERSI: **S. I. B. E. P.**

Via Tito Speri, 8 - FIRENZE - Telefono N. 51

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. **Dresden 7**

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - *Via Bellini, 6*

MOTOCICLISTI!

Volete viaggiare veloci e sicuri? acquistate una moto

SAROLEA

La Gran Marca belga vincitrice del Giro d'Italia 1924 e di altre 22 corse importanti in Italia ed all'estero



25 E. Turismo . . 350 cmc. - valvole laterali (velocità 75 Km. orari)
25 F. Sport . . . 350 cmc. - valvole in testa (velocità 110 Km. orari)
23 H. Turismo . . 500 cmc. - valvole laterali (velocità 90 Km. orari)
23 H. Sport . . . 500 cmc. - valvole laterali (velocità 100 Km. orari)
23 K. Super Sport 500 cmc. - valvole in testa (velocità 125 Km. orari)

Chiedere listini e condizioni di vendita al Rappresentante Generale per l'Italia:

SECONDO PRATI Via Carlo Alberto, 32 Telefoni 253 e 92-40 **Milano**



Argenteria Krupp

Posate e Servizi da tavola
Utensili da cucina in nichel puro

OGGETTI FANTASIA MARCA LEONE CHIAVE ED AQUILA

Società Anonima
Italiana Metalli Argenteria Krupp
MILANO Via Pergolesi 8-10

STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)

Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti
Benevento

riteniamo invece che se per compendio si intende un riassunto (sia pure ben fatto) di più vasta trattazione, quest'opera del Vaccari, così originale nella concezione, così attraente nello svolgimento, non può davvero meritare tale titolo, così come non si può restringere alla categoria degli studenti il campo dei lettori di questi due volumi, che ad ogni persona colta rivelano cose nuove e prospettano altre da punti di vista impensati.

Una specie di miracolo ha compiuto il Vaccari, riuscendo a far sì che dei libri di scienze naturali si possano leggere d'un fiato ed al tempo stesso servano come materiale da consultazione. A tanto è giunto sia impiegando le proprie doti di volgarizzatore, cui non fa difetto una fantasia fervida e un profondo senso di *humor*, sia corredando il testo di numerosissime illustrazioni tratte da fotografie in parte originali, in parte poco note, tutte ad ogni modo vive, caratteristiche, istruttive. Egli non descrive sistematicamente tutto il mondo vegetale ed animale ma spiega quelle caratteristiche di vita o di esistenza che costituiscono le particolarità dei due regni della Natura. Difficilmente si riuscirebbe a dar un'idea dell'interesse e dell'utilità dei due volumi: ma consigliandone l'acquisto ai nostri lettori siamo certi di non prepararli a disinganni. Chi scrive pensa che, se avesse potuto incontrarsi, ai tempi degli studi ginnasiali e liceali, con opere come questa forse avrebbe oggi una più sicura conoscenza di molti di quei fatti biologici e morfologici che fanno del mondo animale e vegetale una sola grande meraviglia, piena di curiosità ed interesse.

Guida Rossi commerciale e artistica di Vicenza e provincia, III edizione 1924-5 - Arti Grafiche G. Rossi e C., Vicenza - pagine XVI-704, rileg. L. 35.

Pianta della Città di Vicenza, scala 1 :7500.

L'editore Rossi ha pubblicato la terza edizione della sua Guida di Vicenza e Provincia, ottimamente redatta e tenuta al corrente delle variazioni che si sono andate verificando. Presenta un interesse speciale la seconda parte del volume, dedicata alla Provincia, specialmente nei riguardi di quei paesi sconvolti dal turbine della guerra che in certe zone, come quella d'Asiago, infierì con furia inaudita. Anche dal semplice, arido elenco di notizie amministrative e commerciali fornite dalla Guida, balza evidente la rapida, meravigliosa resurrezione di quella regione che, già ridotta a mucchi di rovine, ha ormai ripreso il ritmo della vita consueta, per la tenacia indomabile delle sue forti popolazioni.

Da poco lo stesso editore ha pubblicato anche una pianta di Vicenza alla scala di 1 :7500 con le più recenti modificazioni.









B. Brida. - *L'equipaggiamento elettrico dell'automobile* - Manuale teorico-pratico - G. Lavagnolo, Editore Torino L. 10.

Una volta l'unico apparecchio elettrico che esisteva sopra le automobili era il magnete e cioè il generatore delle scintille d'accensione della miscela compressa nei cilindri. Vennero in seguito in uso gli accumulatori per l'illuminazione interna delle vetture chiuse e per il segnalamento acustico. Ma l'elettricità andò sempre più penetrando e allargando la sua sfera d'azione in quel campo e si ebbero ben presto impianti completi per l'avviamento del motore e per l'illuminazione anteriore e posteriore del veicolo, tutti impostati sopra un organo generatore di corrente elettrica e cioè sopra una dinamo. Dalla dinamo si passò ai dinamotori. Ed oggi non vi è più automobile anche di piccole dimensioni che non sia munito di un completo impianto elettrico per tutte quelle funzioni secondarie ma importantissime dell'autoveicolo. Il conducente deve pertanto oggi essere edotto dei principali elementi di elettrotecnica e a questa sua particolare istruzione bene provvede questo recente manuale, compilato con molta cura e copiosamente illustrato.

Il Secentenario Dantesco 1321-1921 negli Stati Uniti d'America - Ed. Luigi Carnovale, Chicago 1924 - pag. 747, 5 ill.

L'attività svolta da Luigi Carnovale per una degna celebrazione in America del Centenario Dantesco non è certo ignota al pubblico italiano, ma grande piacere farà il trovare in questo volume traccia dell'ampio lavoro compiuto dal munifico nostro connazionale residente nel Nord America. Egli, come è noto, fu il promotore della sottoscrizione per l'assegnazione ad ogni Università nord americana del Codice Trivulziano della Divina Commedia, edito dall' Hoepli, e a tutti gli istituti culturali americani delle opere complete di Dante edita dal Bemporad. La grande propaganda compiuta, l'esposizione di tali opere all'Art Institute di Chicago, la consegna alle Università ed agli istituti di cultura, la parte presa dalla stampa e dal popolo italo-nord americano alle solenni onoranze tributate nel secentenario della morte di Dante sono largamente documentate in questo volume del Carnovale che fra l'altro costituisce un repertorio di primo ordine per la conoscenza delle istituzioni italiane ed in genere delle istituzioni culturali del Nord America.

Barzon A. - *I cieli e la loro influenza negli affreschi del Salone in Padova* - Tip. Seminario, Padova 1924: pag. 209, 73 ill. e 1 pianta, L. 20.

Molti conoscono il Palazzo della Ragione di Padova ed i suoi affreschi, ma l'illustra-

GHM
ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
MONZA

Guaine "Equipat,,
Automobilisti!
TENETE LUBRIFICATE LE VOSTRE MOLLE A BALESTRA CON GUAINE "EQUIPAT,, LE UNICHE CON DISTRIBUTORE D'OLIO BREVETTATO.
Listino gratis a richiesta
"EQUIPAT,,
VIA DANTE, 18
MILANO

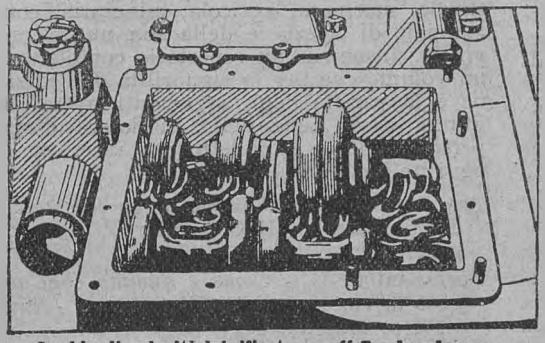
Automobilisti!

GRASSO SPECIALE PER CAMBIO DI VELOCITÀ E PER DIFFERENZIALI

AMBROLEUM

Le deficienze della perfetta lubrificazione dei cambi di velocità sono note a tutti gli automobilisti che adoperavano sino ad ora il Grasso consistente tipo Stauffer e l'Olio Extradenso per automobili.

Il primo, dopo poco tempo, si decompone e forma dei depositi di materia calcarea che ostacolano il buon funzionamento del cambio di velocità, e invece di proteggere, consumano gli ingranaggi; l'Olio poi, sensibilmente soggetto a diventare liquido alle temperature più elevate, non lubrifica sufficientemente e si sperde con facilità.



Cambio di velocità lubrificato con "**Ambroleum**,,

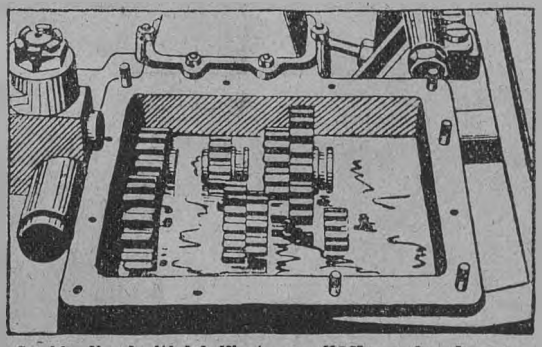
Il miscuglio d'Olio e di Grasso, adoperato in certi casi, non poteva eliminare gli inconvenienti di ambedue i prodotti; mancava dunque una specialità che non presentasse queste deficienze, e l'abbiamo trovata nell' **Ambroleum.**

L'**Ambroleum** non è nè Olio nè Grasso; non si decompone per il calore, nè per il lavoro meccanico; l' **Ambroleum** è un prodotto assolutamente puro e neutro, molto vischioso e filante che aderisce alle pareti metalliche anche alle più alte temperature, e ricoprendo uniformemente gli ingranaggi, diminuisce l'attrito, impedisce completamente il rumore nel cambio e nei differenziali, conserva l'assieme degli ingranaggi in modo perfetto.

L' **Ambroleum** aderisce agli ingranaggi in modo tale che nessuna velocità riesce a staccarlo dai medesimi. La manovra per il cambio di velocità riesce facilissima e senza alcun rumore.

L'**Ambroleum** evita il consumo delle ruote dentate, conservando l'insieme del cambio per una durata di gran lunga superiore alla normale. Per gli ingranaggi logorati l'**Ambroleum** riesce indispensabile, evitando, in certi casi, la sostituzione dei medesimi.

L'**Ambroleum** è molto economico nell'applicazione, e con esso non si consuma neanche la metà degli Olii e Grassi fino ad ora adoperati a questo scopo. Le incisioni unite mostrano all'evidenza come l' **Ambroleum** si comporta in confronto degli altri Olii e Grassi ordinariamente usati.



Cambio di velocità lubrificato con "**Olio extradenso**,,

Per l'applicazione pratica basta pulire accuratamente il cambio dai residui di Olii e Grassi usati in precedenza e da ogni deposito d'altre sostanze, e riempire il cambio di velocità con l'**Ambroleum** sino verso la metà in modo da immergere l'albero motore. Si eviti però il completo riempimento ed in nessun caso si mescoli l'**Ambroleum** con altri prodotti.

Dovunque l'**Ambroleum** ha dato ottimi risultati ed è l'unica specialità veramente adatta ai cambi di velocità di qualsiasi sistema di macchine, non presentando in via assoluta quegli inconvenienti noti che si verificano con l'impiego degli altri prodotti fino ad oggi adoperati.

E PER I VOSTRI MOTORI USATE SEMPRE IL **FILEOIL SUPERVISCOSE**

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI - SOC. AN.
Sede in GENOVA (2) - Via XX Settembre, 5 - Stabil.to in RIVAROLO LIGURE
Telegr.: VASELINA-GENOVA - Tel. inter.: 20-43 - Corrispondenza: CASELLA 697 - GENOVA

Rappresentanze e *Depositi:*

Ancona - Bari - Bergamo - Biella - Cagliari
Firenze - Livorno - Isola del Liri Super.
Napoli - Palermo - Parma - Padova
Roma - Torino - Trento - Trieste

FILEA

Carrara - Catania - Como - Ferrara - Forlì
Mantova - Milano - Milazzo - Modena
Piacenza - Prato (Toscana) - Reggio Emilia
Udine - Verona - Venezia - Vicenza.

zione dei soggetti in essi dipinti non si era ancora avuta, anzi andò creandosi intorno ai soggetti che formavano argomento degli affreschi del Salone una leggenda di oscurità, la quale trova la sua ragione nel fatto che, avendo gli uomini cessato di aver fede nell'astrologia che aveva fornito l'argomento, quei dipinti divennero inspiegabili. Ora il Barzon, che ampiamente li illustra, ci fa non solo comprendere il significato degli affreschi ma anche quali e quante curiosità siano insite in quella singolare decorazione. Dopo aver dato un breve cenno del Palazzo della Ragione e del Salone che esso contiene, esamina i vari gruppi di affreschi soffermandosi soprattutto su quelli di carattere astrologico (la cosiddetta fascia zodiacale) e ricercando di ciascuno la interpretazione nei rapporti col calendario medioevale. L'autore esamina poi gli altri affreschi di carattere religioso che decorano il Salone e ci parla di Pietro d'Abano, di Giotto e della scuola padovana a cui risale l'ispirazione e l'esecuzione di quei lavori. Il volume, riccamente illustrato, costituisce non solo un degno ricordo del monumento patavino, ma anche una curiosa introduzione alla conoscenza dell'astrologia medioevale.

La Spezia e la sua Provincia. - Monografia edita dalla Camera di Commercio a cura di U. Formentini e T. Valenti. Spezia, 1924, in 8°, pag. 270, numerose illustr. in nero e tricromia.

Se tutte le Camere di Commercio d'Italia imitassero l'esempio di quella di Spezia! La monografia che essa ha edito è un modello del genere, sia per ricchezza e originalità di documentazione grafica, sia per profondità ed accuratezza di ricerca dei dati raccolti, sia infine per organicità data all'intero volume. Non è poi a credersi che l'amore al natio loco abbia fatto spuntare una delle solite apologie provinciali: tutt'altro. È un contributo scientifico alla conoscenza della storia, dell'arte, del paesaggio, dell'etnografia, dei riflessi letterari, della vita industriale, marinara, agricola, mineraria, commerciale di Spezia e della sua nuova provincia. Insomma un repertorio completo ed un volume che per la signorilità dell'edizione e la varietà degli argomenti trattati figurerà assai bene nella biblioteca d'ogni persona colta e sarà letto con interesse da ogni italiano.

BRAGHELTA R. - *La nuova legge forestale.* - Casale Monf., « Il Coltivatore », 1924, pagine 6.

COCCANARI C. O. - *Come e quando ebbe origine la rinomata città di Subiaco.* - Tivoli, Tip. Majella, 1923, pag. 50.



RR. Gallerie dell'Accademia di Venezia - *Catalogo a cura della Direzione* - Casa Editr. Apollo, Bologna 1924 - pag. 178, 36 ill.: L. 12.

F. Hermanin - *Catalogo della R. Galleria d'arte antica a Roma* - Casa editr. Apollo, Bologna 1924, pag. 88, 24 ill.: L. 8.

I due cataloghi, che speriamo siano presto seguiti da altri per tutte le più notevoli raccolte italiane, elencano ordinatamente le opere d'arte contenute in ciascuna galleria, però con metodo diverso. Quello delle Gallerie Veneziane segue l'ordine numerico dei quadri, facilitando con ciò la ricerca anche a chi di un'opera non sappia con precisione che il solo numero; quello della Galleria romana segue l'ordine topografico, sala per sala. Anche nelle notizie su ciascun quadro i due cataloghi adottano un differente criterio: il primo è più obiettivo e rigoroso, limitandosi alle informazioni di ordine storico e descrittivo fino a dare le dimensioni del dipinto; il secondo commenta e giudica con garbo aiutando il visitatore nella comprensione dell'opera d'arte. Crediamo che i due criteri si potrebbero utilmente contemperare, in modo da fornire con questi cataloghi, così allo studioso come al semplice amatore d'arte, le principali notizie intorno ad un'opera e al suo autore. Un indice dei nomi degli artisti e buone riproduzioni chiudono i due volumetti, assai decorosi anche sotto l'aspetto tipografico.

Rivista delle Colonie e d'Oriente - Bologna, via Rialto, 9 - abbonam. annuo L. 36.

È uscito il secondo fascicolo di questa Rivista mensile, che si propone di volgarizzare i problemi riguardanti la nostra espansione nelle Colonie e in Oriente e di valorizzare gli sforzi per la conquista degli sbocchi necessari alla nostra esistenza.

Per i Soci del Touring l'abbonamento annuo è ridotto a L. 24.

Bassi C. - *Il Palazzo Peregalli e l'Oratorio di S. Gerolamo in Delebio - Il Palazzo Malacrida in Morbegno - Insigni Monumenti del '700 in Valtellina.* - Como 1924, pag. 28, 14 ill.

Si tratta di un palazzo assai interessante per gli affreschi settecenteschi che ne adornano le pareti. Di non minore interesse è il vicino Oratorio di S. Gerolamo che contiene dei lavori di Pietro Ligari di Sondrio (1686-1752) e dei suoi figli. Infine nell'interessante studio è fatto cenno anche al palazzo ex Malacrida di Morbegno pure di costruzione settecentesca ad adornare il quale lavorò Cesare Ligari.

Lumi A. - *Le Ski en hiver, au printemps, sur le glacier* - Chambery, Dardel, 1925; pag. XV-170, 15 ill.



È la traduzione di un manuale inglese giustamente famoso, giacchè può considerarsi l'indispensabile breviario di ogni cultore dei diporti invernali. Esamina l'uso dello sci in mezza montagna in primavera, in alta montagna d'inverno, sui ghiacciai, in alta montagna in primavera e d'estate; dà notizie tecniche sulla neve in rapporto alle possibilità sciatorie, sul pericolo delle valanghe e su le molt'altre avversità che uno sciatore può trovarsi a dover superare.

SEGRE A. - *Storia del Commercio:* Vol. I., Dalle Origini alla Rivoluzione Francese. Vol. II., L'Età Contemporanea (1789-1922). Torino-Genova, Lattes, 1923: pag. 1208, L. 65.

Mancava a noi un'opera di larga consultazione che raccogliesse tutti gli elementi della storia del commercio (inteso, nel senso più largo della parola, quale vita economica) dai primi tempi dell'umanità ai giorni nostri.

I due grossi volumi del Prof. Segre dell'Università di Torino riempiono tale lacuna. Si fanno leggere con piacere per la forma con la quale sono redatti e contengono una vera messe di notizie e dati di sommo interesse, che difficilmente si rinverrebbero in volumi più propriamente storici o in trattati di economia politica. Maggior estensione è data (tutto il secondo volume) all'epoca che va dalla Rivoluzione straniera ai giorni nostri, ma anche la parte che si riferisce al medioevo ed al rinascimento ha largo sviluppo: interessanti i capitoli sul commercio bizantino ed arabo, sull'opera economica di Carlomagno, sull'attività delle Corporazioni e degli altri istituti medioevali, sull'attività commerciale delle repubbliche marinare; degli Ebrei, Caortini, Lombardi e Toscani che girarono il mondo in cerca di solida fortuna. Nell'età moderna, ecco dopo le prime grandi scoperte geografiche, il movimento d'espansione coloniale della Spagna, del Portogallo, dei Paesi Bassi, dell'Inghilterra, della Francia ecc. L'A. non segue solo questo movimento ma anche lo sviluppo interno dei singoli Stati. Così fa per l'epoca contemporanea; dopo aver premesso uno sguardo all'opera economica e commerciale della Rivoluzione, del Consolato e dell'Impero esamina l'attività economica dei singoli Stati del mondo dal principio del secolo scorso ai giorni nostri. La trattazione ha qui non solo interesse storico, ma anche attuale: riesce infatti una specie di sguardo geografico-commerciale alle varie nazioni del mondo. Un capitolo sulla guerra mondiale (cause e conseguenze nel campo economico e politico) e sulla vita commerciale del dopo guerra chiudono l'opera che è arricchita da un poderoso indice alfabetico e da estesissimi cenni bibliografici.

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

FORNITORI DELLA R. CASA
BISCOTTI S.A.I.W.A.
GENOVA
LA GRAN MARCA ITALIANA
speciale fabbricazione biscotti Wafer farciti e galettine

Super Caramella
ERBE ALPINE
CARAMELLE
DIGESTIVE
Super Caramella
Confetteria L. BRAMARDI - CUNEO
Sconto del 10 % ai Soci del Touring Club Italiano

LA MOTOLEGGERA "HARLETTE"

ALLA VI^a ESPOSIZIONE DEL CICLO E DEL MOTOCICLO

Una delle novità più interessanti della recente VI Esposizione del Ciclo e Motociclo, tenutasi a Milano nei locali della Permanente, è stata senza dubbio la nuova motoleggera « Harlette » presentata per la prima volta al pubblico dalla ben nota Ditta Orlandi Landucci & Lupori di Lucca, agente generale per l'Italia della celebre « Harley Davidson » e dei famosi pneumatici « Good Year ».

La presentazione costituì un reale successo. I tecnici e gli sportivi affermarono tosto concordemente le qualità di eccezione della nuova macchina, meravigliosa per finitezza di esecuzione, per estetica, per semplicità. Tutti sanno che appunto la semplicità in meccanica è dote cospicua, ed essa è provata nella « Harlette » dal fatto che può essere facilmente usata anche da chi non è mai stato motociclista. Data la limitata combinazione di manovre che essa possiede, chiunque può adoperarla anche se non ha mai montato qualsiasi motocicletta.

Nel mentre per la sua leggerezza può essere paragonabile ad una bicicletta a motore, necessitando può essere adoperata per grande turismo essendo munita di un forte e veloce modere, a chi la usa, un servizio pari a quello di un telaio che per la sua robustezza può resistere ad alte velocità e su cattive strade; per queste sue prerogative la « Harlette » può rendere a chi la usa un servizio pari a quello di una Moto da 350 cmc. per quanto la cilindrata del suo motore sia di cmc. 175 soltanto.

La motoleggera « Harlette » è un prodotto di una fra le più antiche e accreditate fabbriche di motocicli e automobili. Costruita con materiale di primissimo ordine, accuratissima in ogni sua parte, agile ed estetica nella linea, di consumo limitatissimo, questa nuova macchina veramente *pratica* riassume tutti i perfezionamenti tecnici fin qui raggiunti.

Siamo lieti di poterne qui offrire le principali caratteristiche: Motore a 2 cilindri, a 2 tempi ed a sola benzina — Biella unica a forcella per i due pistoni, che assumono nei loro movimenti solo spostamenti relativi per cui la distribuzione ne risulta regolata nello stesso modo che nei motori a 4 tempi — Magnete Bosch — Carburatore Zenith — Comandi a manopole — Lubrificazione completamente separata e forzata con pompa automatica — Cambio di velocità a due marce del sistema a doppia frizione del famoso cambio delle automobili Ford — Due freni, uno per ruota — Grandi gomme « Good-Year » antisdrucciolevoli 26 × 2 1/4.

Il serbatoio, il manubrio, il telaio, il cavalletto, i parafanghi, la frizione ed il colore sono per tipi e per forme uguali a quelli della « *Harley Davidson* » modello 1925.

Per ogni maggiore chiarimento ed ogni eventuale prova della motoleggera « Harlette » gli interessati possono rivolgersi agli Agenti Generali signori *Orlandi, Landucci & Lupori*, sia alla loro sede principale in *Lucca* che alla Agenzia di *Milano*, Foro Bonaparte, 16.







Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e ARGENTATA

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) - Piazza Indipendenza, 1 A

Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS
PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. **AJMAR**

Sportsmen

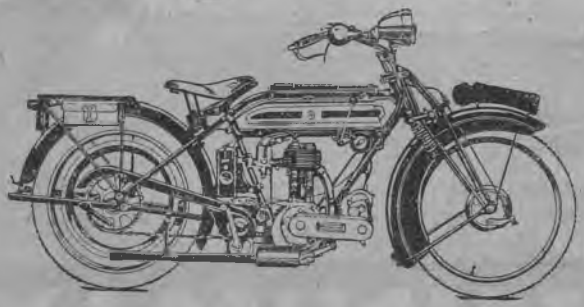
MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

ISTANTANEE PERFETTE
NESSUN INSUCCESSO
IN VENDITA OVUNQUE

SOCIETÀ ANONIMA TENSI
MILANO
LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA
DI PRODOTTI SENSIBILI

La grande novità!



TRIUMPH
5.50 ALL-CHAIN DRIVE

Dati caratteristici

Motore **TRIUMPH** 4,94 HP, a un cilindro, 84x89 (cilindrata 494 cc.), valvole laterali - Cambio a train balladeur **TRIUMPH** a 3 velocità - Frizione a disco piatto - Avviamento Kick - Tutte le trasmissioni a catena con parastrappi - Telaio di speciale disegno **TRIUMPH** - Forcella elastica speciale molto solida - Manubrio Sport - Freno a pedale e freno con comando a mano sulla ruota anteriore - Pneumatici Dunlop Cord 26 x 2 ½

Non è oggi possibile trovare sul mercato mondiale una macchina che semplicemente eguagli il valore unico della nuova Moto **TRIUMPH** 4,94 HP. Tale affermazione è incontrastabile, per le qualità di efficienza e di regolarità perfette che assicurano ed accentuano la superiorità assoluta di questa **macchina eccezionale.**

TRIUMPH

Cataloghi gratis a richiesta - Agenti in tutta Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (Inghilterra)

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T.C.I.

Seguito del

VENTISEIESIMO ELENCO (*a tutto il 30 novembre 1924*)

MILANO.

Dattilografia. — L'Istituto Underwood (via Manzoni, 17) accorda lo sconto del 20 % (sulle lezioni; corso di 2 mesi netto L. 48 in due rate).

Fotografia. — Boario Giovanni (via Carlo Alberto, 26): 20 % (sui lavori artistici). — S. A. Ganzini Mario (via Solferino, 25): 5 % (sugli acquisti e lavori fotografici). — Sansone Eugenio (Bastioni Genova, 11): 10 % (sui lavori).

Fotografia, Ottica. — Chierichetti Arnaldo (corso Roma 74): 10 % (sugli articoli di fotografia e ottica, esclusi i lavori di sviluppo e stampa e le riparazioni).

Materiale Turistico. — Lorioli P. (Piazza Missori, 2): 5 % (sugli acquisti materiale turistico); 10 % (su articoli vari).

Tessuti. — Volpe Anna (via Stoppani, 12): 5 % (sugli acq.).

MONTOTTONE (Ascoli Piceno).

Farmacia. — Cipollone Nicola (corso Vitt. Eman., 10): 10 % (sui medicinali, escluse le specialità).

MONZONE (Massa Carrara).

Articoli Casalinghi. — Beggia Samuele: 5 % (sugli acq.).

NAPOLI.

Prodotti Chimici. — Istituto Chimico Prodotti Antinevrotici (Salita Stella): 5 % (sugli acquisti).

Profumeria Lanza. — Lanza Raffaele (corso Garibaldi, 344): 5 % (sugli acquisti).

PAULLO LODIGIANO (Milano).

Caffe e Pasticceria. — Bracchi Angelo (via Milano): 5 % (sulle consumazioni).

PALERMO.

Lingeria, Maglieria, Stoffe. — Lodi & Ciancio (via Cavour, 74): 5 % (sugli acquisti).

PELLARO (Reggio Calabria).

Farmacia. — Larizza Gesnaldo fu Pietro (contrada S. Leo): 25 % (sugli acquisti); 10 % (sulle specialità).

PIETRALUNGA (Perugia).

Farmacia. — Polchi Giuseppe: 10 % (sugli acquisti).

REGGIO CALABRIA.

Fotografia. — Pulei Matteo (corso Garibaldi): 10 % (sugli acquisti).

ROCCAPRIORA (Roma).

Farmacia. — Schiavi Augusto (via Paolina): 5 % (sugli acquisti, escluse le specialità).

ROCCELLA JONICA (Reggio Calabria).

Articolo Fotografici. — Violi Antonio (via Stazione): 10 % (sugli acquisti).

ROMA.

Biancheria, Maglieria. — Magazzini Tagliacozzo (Campomarzio, ang. Prefetti): 10 % (sugli acquisti).

Seterie, Tessuti, Velluti. — Piperno Amilcare (corso Umberto, 172): 10 % (sugli acquisti).

S. VITO AL TAGLIAMENTO (Friuli).

Biancheria e Maglieria. — Lovadina Emilio (Piazza Maggiore): 2 % (sugli acquisti).

SARZANA (La Spezia).

Articoli Casalinghi. — Cecchini Ferdinando e Figlio (piazza Luni): 5 % (sugli acquisti di oggetti di legno lavorato); 2 % (sugli acquisti di oggetti smaltati).

SCESA S. AGOSTINO (Reggio Calabria).

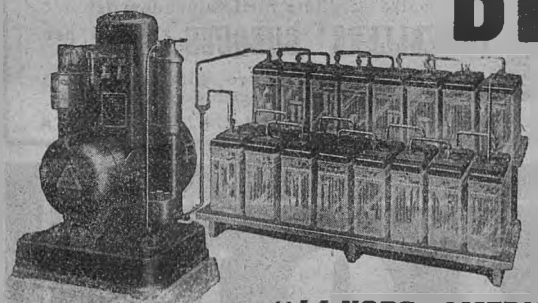
Materiale Turistico. — Tuzzi Arturo: 10 % (sugli acquisti e noleggio biciclette).

SESTO FIORENTINO (Firenze):

Farmacia. — Ragionieri Ernesto (via Vitt. Eman. 180): 10 % (sugli acquisti escluse le specialità).

TERRACINA (Roma).

Ristorante del Passeggiero. — Patrignani Fausto (corso Umberto, 73): 10 % (sulle consumazioni).



DELCO-LIGHT

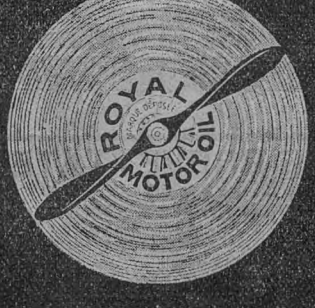
Luce propria con mezzi propri

là dove non esistono impianti elettrici pubblici

Centinaia di Ville, Alberghi, Fattorie, Cascine, Conventi. Case isolate dall'abitato, ecc. esistono già in Italia illuminati col nostro sistema.

PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA:

"LA NORD-AMERICANA" S. A. I. - Milano - Via S. Andrea, 5



ROYAL MOTOR OIL

il migliore lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA CON DEPOSITO

MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-443

TRENTO.

Profumeria, toeletta. — Salone Napoli, Bucchieri Rosario (via Galileo Galilei, 3): 10 % (sugli acquisti).

TRIESTE.

Cappelleria. — Fratelli Tevini (piazza della Borsa, 4): 5 % (sugli acquisti di cappelli marca « Borsalino »): 10 % (sugli altri acquisti).

Bar. — Caraculias Giovanni (piazza Oberdan, 1): 10 % (sugli acquisti al dettaglio e sulle consumazioni).

Ristorante Continentale. — De Mori & Zanon (via S Nicolò-via S. Spiridione): 10 % (sulle consumazioni).

URGNANO (Bergamo).

Macchine da cucire. — Compagnia Singer (piazza Umberto I, 8): 3 % (sugli acquisti di Macchine Singer a pagamento contanti).

VALLE DI POMPEI (Napoli).

Articoli religiosi. — Papalin Vincenzo (Rettifilo Circumvesusiana): 10 % (sugli acquisti).

VENEZIA.

Farmacia. — « Alla Testa d'Oro » (Salizzada Pio X, Rialto, 5318): 5 % (sugli acquisti).

VERONA.

Bar. — Gran Bar Cillario (via Mazzini, 82): 10 % (sulle consumazioni).

Casa di Cura. — Clinica Privata dott. Casu (Lungadige Re Teodorico, 6): 30 % (sull'importo delle degenze e delle cure).

Farmacia. — Farmacia Centrale, Colli Arnaldo (piazza Erbe, 24): 10 % (sugli acquisti).

Materiale Turistico. — Cola Antonio (via S. Tomio, 6, Piazza Erbe): 10 % (sugli acquisti di olii, grassi, lubrificanti).

Ristorante. — Guarda Albino (piazza Vitt. Eman. 20): 10 % (sulle consumazioni).

VILLA VERLA (Vicenza).

Farmacia. — Peserico dott. Giuseppe: 8 % (sugli acquisti).

VARIAZIONI.

La Ditta Zamboni R. Bazzano (Piazza Garibaldi), concede lo sconto del 10 % anzichè del 5 %.

VENTISETTESIMO ELENCO (*a tutto 31 gennaio 1925*).

PERIODICI E RIVISTE

MILANO. — « La Festa » (Via Santa Sofia, 5); Rivista settimanale di Letteratura, Arte, Varietà, Moda, Attualità, Educazione (riccamente illustrata): 10 % (abbonamento annuo da L. 50 a L. 45).

DITTE COMMERCIALI.

AFFORI (Milano).

Prodotti Chimici. — Giacchino I. & C.: 10 % (ai rivenditori); 5 % (ai consumatori).

ANDRIA (Bari).

Cancelleria, Giocattoli. — Carbonara Domenico (via Flavio Giunio, 35): 5 % (sugli acquisti di cancelleria); 10 % (sugli acquisti di giocattoli).

BOLLATE (Milano).

Orologeria, Oreficeria. — Giorgetti Luigi: 5 % (sugli acquisti).

BOVISIO MOMBELLO (Milano).

Orologeria, Oreficeria. — Giorgetti Luigi: 5 % (sugli acquisti).

CAMPAGNA (Salerno).

Sartoria. — Busillo Arturo (corso Cesarano, 19): 5 % (sulle confezioni).

CANNETO LIPARI (Messina).

Farmacia. — Morsillo Pietro: 5 % (sugli acquisti).

CASTELLANETA (Lecce).

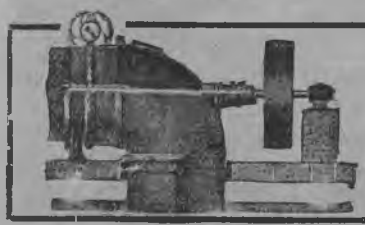
Calzature. — Salinari Giovanni (via Vitt. Eman., 79): 5 % (sugli acquisti a pronta cassa).

CASTELLO DI CODEGO (Treviso).

Farmacia. — Prandraller Leone: 10 % (sugli acquisti escluse le specialità).

Viaggiatori all'Estero! ***proteggete il vostro denaro*** contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori) della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. MILANO - Via Settala, 82
Gratis: preventivi, disegni, esame d'impianto RUOTE PELTON

Carte - Lastre - Roll-films

Paste fotochimiche in tubi

Gevaert

POSATE ALPACCA

SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI

STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO

CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.





Mescolatore a vasca girevole

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 — **TORINO** — VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1850

MACCHINE ED IMPIANTI

PER

OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE - BILANCIERI MONTACARICHI

Vittoria
S.I.M.S.



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13



ERNEMANN

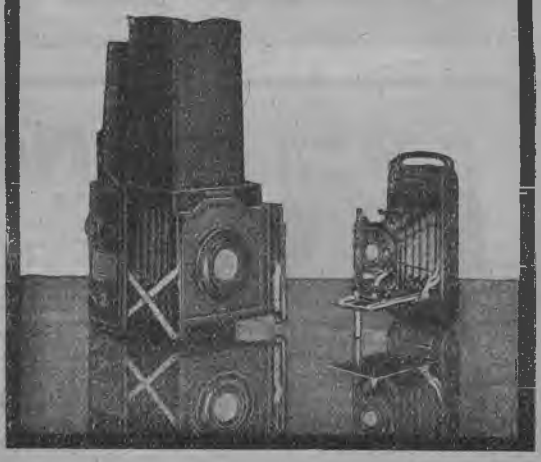
Gli apparecchi fotografici

ERNEMANN

DI FAMA MONDIALE
sono in vendita ovunque

OTTICA ERNEMANN
Ernotar 1: 4,5 - Ernon 1: 3,5 - Ernostar 1: 2,0
L'ERNON 1:3,5 è doppiamente rapido del 4,5; è il primo obbiettivo 3,5 presentato per lastre dal formato 4 1/2 × 6 al 13 × 18

Rappresentanza per l'Italia con Deposito:
EZIO & GUIDO KÜHN
Via Melloni, 16 - **MILANO (21)** - Telefono 20-040



CHIAVENNA (Sondrio).

Ristorante-Buffet alla Stazione. — Sai Domenico: 5 % (sulle consumazioni).

COLICO (Como).

Ristorante-Buffet Stazione. — Scotti Pietro: 5 % (sulle consumazioni).

FASANO (Bari).

Cinematografo. — Cinema Ideale: 10 % (sull'importo del biglietto).

FIRENZE.

Arte Muraria. — Scortecci Giovanni (via Matteo Palmieri, 4): 10 % (sulle costruzioni).

FUSIGNANO (Ravenna).

Farmacia. — Farmacia S. Francesco (corso Umberto I, 46): 4 % (sulle specialità medicinali); 12 % (sull'importo delle prescrizioni officinali).

GENOVA.

Coltellerie, Posaterie. — Ghersi Rinaldo (via Borgoratti, 35): 5 % (sugli acquisti al minuto); 1 % (sugli acquisti all'ingrosso).

Ristorante Centrale. — Giuxe Vittorio (Salita S. Matteo, 17-19-R.): 5 % (sullo consumazioni).

GRAFFIGNANA (Milano).

Farmacia. — Granata dott. Giuseppe: 5 % (sui medicinali); 3 % (sulle specialità).

LUINO (Lago Maggiore).

Articoli Sport. — Barozzi Pietro: 10 % (sugli acquisti).

MILANO.

Apparecchi Ortopedici. — Rondonatti E. (corso Garibaldi, 33): 10 % (sugli acquisti).

Camiceria e Maglieria. — Fiocchi Luigi (via Meravigli, 1-3): 5 % (sugli acquisti).

Dattilografia, Stenografia. — Istituto Underwood (via Manzoni, 17): 20 % (sul corso di Dattilografia che dura due mesi, L. 48 in due rate mensili di L. 24 ciascuna).

Ristorante. — Sesana Mario (via Eustacchi, 30): 10 % (sulle consumazioni).

Stoffe e Mercerie. — Fiocchi Luigi (via Giulio Romano, 1): 5 % (sugli acquisti).

NAPOLI.

Fotografia. — Colombai F.lli (corso Garibaldi, 373): 15 % (sull'importo degli acquisti di materiali e sui lavori per dilettanti); 30 % (sui lavori fotografici).

Ristorante. — Nella sede de « La Rinascente » : 10 % (sulle consumazioni).

NOTO (Siracusa).

Cartoleria, Porcellana, Profumeria. — Cataldi Rosario & Giuseppe (corso Vitt. Eman.): 10 % (sugli acquisti).

PAUSULA (Macerata).

Fotografia. — Illuminati Natale: 10 % (sui lavori).

PIAZZA ARMERINA (Caltanissetta).

Concimi, Zolfo. — Marino Carmelo (piazza Garibaldi, 22-24): 5 % (sugli acquisti).

Pasticceria, Torroni. — Marino Calogero & Figli (via Garibaldi, 26-28): 5 % (sugli acquisti).

PISA.

Cartoleria. — Ciatattini Ottorino (via Vittorio Emanuele, 1): 10 % (sugli acquisti).

PORTO S. GIORGIO (Ascoli Piceno).

Farmacia Centrale. — Mandolessi Luigi (corso Garibaldi, 39): 10 % (sugli acquisti e medicature).

REGGIO CALABRIA.

Ospedale Civico. — (via Aschener): 20 % (sulla retta di degenza).

SAN VITO AL TAGLIAMENTO (Friuli).

Mercerie e Mode. — Fogolini Luigi: 10 % (sugli acquisti).

SARONNO (Milano).

Orologeria, Oreficeria. — Giorgetti Luigi (piazza Croce, 4): 5 % (sugli acquisti).

SULMONA (Aquila).

Chincaglierie, Mercerie, Profumeria. — Molinari Gabriele (corso Ovidio, 177): 5 % (sugli acquisti).

Ferramenta, Ottonami. — De Gregoris Salvatore & Figli (via G. A. Angeloni, 9-11): 5 % (sugli acquisti).

TREVISO.

Farmacia. — Bolzoni A. (piazza S. Maria Maggiore): 10 % (sugli acquisti, escluse le specialità).

TRIESTE.

Caffè. — Caffè Nazionale (piazza Unità, 3): 5 % (sulle consumazioni).

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815



VALLE DI POMPEI (Napoli).

Oggetti sacri, Armi. — Iozzino Arturo (via della Circumvesuviana): 5 % (sugli acquisti).

Articoli Fotografici, Ricordi. — Russo Salvatore (piazza del Santuario): 5 % (sugli acquisti).

Materiale Turistico. — Gargiulo Domenico (corso Vittorio Emanuele, 57): 5 % (sugli acquisti).

VARESE (Como).

Ristorante, Buffet. — Gradinati Luigi (piazza Trieste, 2): 10 % (sulle consumazioni).

VELLETRI (Roma).

Materiale Turistico. — Barsi Paolo (via Vitt. Emanuele, 33): 10 % (sugli acquisti).

VERONA.

Vestiario. — Unione Cooperativa fra gli Agenti delle SS. FF. It. (via XX Settembre, 16): 3 % (sugli acquisti).

VITERBO (Roma).

Tessuti. — Mestretta Adele (corso Vitt. Eman., 3-9): 10 % (sugli acquisti).

CAIRO (Egitto).

Profumeria, Toeletta. — Gran Salon Violet (rue Emad-El-Din-Immeuble B.): 10 % (sugli acquisti).

HELIOPOLIS (Egitto).

Fotografia. — Adjemian S. (Boulevard Abbas, 19): 10 % (sugli acquisti e lavori)

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

Soci Fondatori del Villaggio Alpino.

1922. SISSA GIOVANNI, Milano; 1923. SISSA EMILIA, Milano; 1924. SISSA ANTONIETTA, Milano; 1925. in memoria di SISSA PIERO, Milano; 1926. SISSA ADA, Milano; 1927. SISSA GIAMPIERO, Milano; 1928. in memoria di FABBRO LUIGI, Aviano; 1929. in memoria di MEAZZA PIETRO, Carpignago; 1930. in memoria di ROLLONE MARIO, Milano; 1931. in memoria di SOLDATI ITALO, Selvana Bassa; 1932. in memoria di UGAZIO Rag. ITALO, Novara; 1933. in memoria di VINCI GIOVANNI, Catania; 1934. GARAVAGLIA CARLO, Milano; 1935. MANZONI Dott. Cav. CARLO (2 quote), Milano; 1937. MANARA Prof. GIOVANNI, Milano; 1938. AGUZZI Dott. Cav. EMILIO, Milano; 1939. PARINO Dott. Cav. MARCO, Milano, in memoria dei suoi cari; 1940. in memoria di OSTINELLI MEZZI ANTONIETTA (2 quote), Milano; 1942. REALE COMPAGNIA ITALIANA, Milano; 1943. BALLERINI PIETRO E FAMIGLIA, Milano; 1944. BELLINI MARIA, Milano; 1945. BOVARA CARLA E GIOVANNA, Monza; 1946. N. N.; 1947. BAROSI Ing. GIOVANNI E ANITA, Milano; 1948. BOZZI Gr. Uff. EMILIO, Milano; 1949. SALA Cav. GIOVANNI MARIA, Milano; 1950. in memoria di BIRAGHI PAOLO GUGLIELMO (2 quote), Milano; 1952. SOLZA Comm. MARIO, Milano; 1953. HAERMMEREZ CARLO (3 quote), Biella; 1956. ARGENTI RENATO, Milano; 1957. CALVI PIETRO, Milano; 1958. POLLI PIETRO (2 quote), Milano; 1960. BILLANTI Cav. GIOACHINO, Comandante il Piroscafo Sardegna, Genova; 1961. CASATI Ing. AUGUSTO, Milano; 1962. GALIMBERTI CARLO (10 quote), Milano; 1972. CRIVELLI PRIMO, Milano; 1973. BIANCHI CARLO (5 quote), Milano; 1978. BOCELLI ARTURINO, Milano; 1979. BOCELLI GIANCARLA, Milano; 1980. FUSTINONI ANDREA, Milano; 1981. FUSTINONI GIUSEPPINA, Milano; 1982. ASCARI GALILEO, Curityba; 1983. LASSO Dott. MICHELE, Curityba; 1984. ASSOCIAZIONE ITALIANA REDUCI DI GUERRA, Curityba; 1985. in memoria di BERSACOLA GIOANNI E BERSACOLA ERSILIA (2 quote), Curityba; 1987. CACCIATORI MARENZI GIUSEPPE, Rio Do Sul; 1988. MARSIAJ Dott.



"COSULICH"

SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE

SEDE CENTRALE: **TRIESTE** - VIA MILANO, 10

Servizi Celeri passeggeri e merci fra Trieste, Napoli e le Americhe

Agenzie in tutte le principali città d'Italia e dell'estero



IL VELO di PROTEZIONE DEL VEEDOL

SOTTILE COME VELINA
SOFFICE COME SETA
TENACE COME ACCIAIO

SE poteste osservare l'olio in azione nell'interno del Vostro motore vedreste come esso formi una sottile pàtina attorno alle pareti più vitali di esso. Un velo che si interpone fra le superfici striscianti e rotanti per eliminare il logorìo prodotto dal metallo contro il metallo; per colmare l'interstizio fra il pistone, gli anelli e le pareti del cilindro, impedendo il dispersi dell'energia attraverso di esso.

Un tale velo deve resistere intatto, senza soluzione di continuità, nonostante la minaccia continua dell'attrito distruttivo e la sferza assillante della vampa ardente.

Non è compito per i deboli!

La pàtina dell'olio ordinario si sfascia, punti di metallo rovente rimangono scoperti, e dal contatto con l'altro metallo ne nasce l'attrito che lo distrugge, o lo fonde.

La tenuta del cilindro non è perfetta, la forza motrice s'infiltra attraverso i pistoni e svanisce. Ecco perchè l'uso di olio scadente significa perdita di forza, cilindri rigati, battiti in testa per depositi carboniosi, e fusione di bronzine.

L'olio **VEEDOL** frutto di anni di ricerche e di esperienze ha la massima resistenza al calore, all'attrito, e forma un perfetto «velo di protezione» sottile come velina, liscio come seta, tenace come acciaio.

Il velo di protezione del **VEEDOL** dà maggior forza, maggior percorso chilometrico, e richiede minori costi di benzina e di olio e minori spese di riparazioni.

VEEDOL

Il lubrificante che resiste al calore

Compagnia Nazionale Prodotti Petrolio

Genova - Via XX Settembre, 29

GASTONE, Curityba; 1989. LATTES Rag. Cap. GIUSEPPE, Curityba; 1990. LATTES PRIMO, Curityba; 1991. in memroia di TASSI CARLO, Curityba; 1992. TOMMASI Nob. Cav. UGO, Curityba; 1993. SERENA Cav. Cap. ENRICO, Curityba; 1994. BONARDI ALDO, Curityba; 1995. BONARDI IVO CARLO, Curityba; 1996. BONARDI SILVIO ANDREA, Curityba; 1997. BORDIGIAGO MARCO, Curityba; 1998. DE LACERDA ANTONIO R., Curityba; 1999. PELLIZZI Ing. Cav. ITALO, Curityba; 2000. CODEGA ORESTE, Curityba; 2001. GARZONI FRANCESCO, Antonina; 2002. CONIUGI LORENZINO, Milano; 2003. BARBIERI PIERA, Milano; 2004. BARBIERA ERMINIA, Milano; 2005. RESCALI LINA, Milano; 2006. RESCALI ADA, Milano; 2007. CUGUSI GRAZIELLA, Milano; 2008. LEGA NAVALE ITALIANA, Sezione di Alessandria d'Egitto (2 quote); 2010. in memoria di FORMENTI CRISTINA Ved. RIPAMONTI, Varese; 2011. STORNA ERNESTO (10 quote), Milano, in memoria del padre; 2021. in memoria di SALVIETTI ANSELMO, La Paz; 2022. in memoria di ANTOGNELLI NAZARENA E DOMENICO (2 quote), La Paz; 2024. in memoria di PATERNOLLI PAOLUCCIO (2 quote), Gorizia; 2026. GLI STUDENTI DELL'UNIVERSITA' COMMERCIALE LUIGI BOCCONI, nel Natale 1924, Milano; 2027. FROVA TERESA, Milano; 2028. FROVA PAOLA, Milano; 2029. FOLLI BASSANO (2 quote), Milano; 2031. SEGRE MALVINA E MICHELE (2 quote), Milano; 2033. MASINI RENATO, Lucca; 2034. in memoria di BOCCALARI VALENTINO (2 quote), Milano; 2036. in memoria di SCIGLIANO ROSA ved. SCICCHITANO, Milano.

Soci Fondatori della Sede.

3023. ALBERTINI LINO, Montemaggio; 3024. AVICO ETTORE ANNIBALE, Vigevano; 3025. in memoria di BALASSO Ing. PIETRO, Saronno; 3026. BAUDO ROCCO, Buenos Aires; 3027. BINNA GIUSEPPE, Sassari; 3028. BORI LUIGI, Bengasi; 3029. CARRETTI Comm. CELSO, Trieste; 3030. CERESA FRANCESCO, Canneto sull'Oglio; 3031. CORDIVIOLA JUAN B., Rosario S. Fè; 3032. DINI FOSCHI CONCETTO MARIA, Montefiore Conca; 3033. FERRARIS LUIGI, Torino; 3034. FRISIANI Dott. ARRIGO, Genova; 3035. GANDUS UGO, Torino; 3036. GATTI ERNESTO, Fiume; 3037. GIACALONE BENEDETTO, Lavagna; 3038. GORINI E. JULIO, Buenos Aires; 3039. JENNA Cav. Rag. Uff. ETTORE, Genova; 3040. MAFFEI CARLO, Casalmaggiore; 3041. MONZANI Avv. Comm. FAZIO, Firenze; 3042. NOZZOLI VITTORIO, Arcidosso; 3043. ORLANDO GIOVANNI, Padova; 3044. OSPEDALE ITALIANO, Buenos Aires; 3045. PANIZZONI GIUSEPPE LUIGI, Modena; 3046. QUEIROLO OCTAVIO, Buenos Aires; 3047. in memoria di ROLLONE MARIO, Milano; 3048. — ROMANI RODOLFO, Roma; 3049. SANTI GIUSEPPE, Buenos Aires; 3050. SCIAMENZO GUGLIELMO, Torino; 3051. SCOLARO FIORENZO GIUSEPPE, Caseros; 3052. SUGLIA PASSERI Dott. MICHELE, Milano; 3053. TONELLI ANTONIO, Bengasi; 3054. VIVIANI ANTONIO, Arequipa; 3055. ZANNETTI Dott. FERRUCCIO, Tibagy.

Statistica dei Soci al 31 gennaio 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1925	» 30.000	
	N. 202.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 31 gennaio 1925	» 27.056	
Totale Soci annuali		N. 229.546
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 56.794	
idem al 31 gennaio 1925 . .	» 899	
		» 57 693
Totale Soci al 30 gennaio 1925		N. 287.239



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T.C.I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 11.— al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 275.— la cassa
„ „ 25 „ „ „ . . „ 137.50 „

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

CALZATURE
AQUILA
SUOLE GOMMA

LA PRIMA CALZATURA CON SUOLE IN GOMMA, FABBRICATA IN ITALIA - RICONOSCIUTA QUINDI LA MIGLIORE, LA PERFETTA.

IDEALE PER IL PASSEGGIO. ADATTA PER GLI UFFICI, LA CASA, LA SCUOLA ED IN TUTTI I CASI NEI QUALI IL PIEDE DEVE STAR COMODO.



TURCHI

I A S

Gli italianissimi, i perfetti

Compassi I. A. S.

sono i preferiti dalle maggiori scuole italiane

I A S
marca italiana

presso tutti i rivenditori - Ottici - Cartolai

"LA FILOTECNICA"
Ing. A. SALMOIRAGHI S. A.
MILANO

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

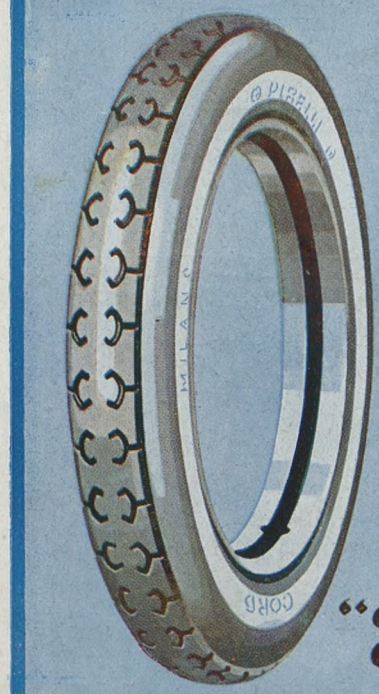
Melzo (Milano)

TOURING OIL

S·A· LUBRIFICANTI

E·FOLTZER - GENOVA

VAL. INC.



PIRELLI

CORD

P C M

"Il Pneumatico delle Vittorie"

Arti Grafiche Modiano & C - Milano.

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 4 COPIE 165.000 APRILE 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE





Guaine Metalliche "Standard,,

a bagno d'olio per Molle

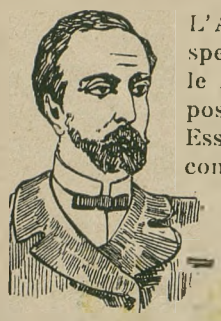
PRESSO TUTTI I GARAGES E RIVENDITORI ARTICOLI AUTO DEL REGNO

Agenzia Generale Italiana: FRATELLI LEVI - Via Belfiore, 30 - TORINO

CURA PRIMAVERILE

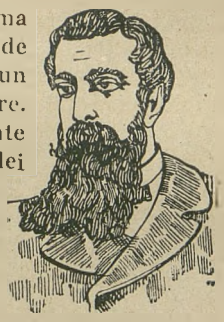
La stagione di primavera è l'epoca più propizia per le cure ricostituenti degli organismi deboli ed è pure la stagione meglio indicata per la cura tendente allo scopo di rafforzare i bulbi del pelo e facilitare lo sviluppo e la conservazione dei capelli e della barba. La migliore preparazione a questo scopo è la

CHININA-MIGONE



PRIMA DELLA CURA

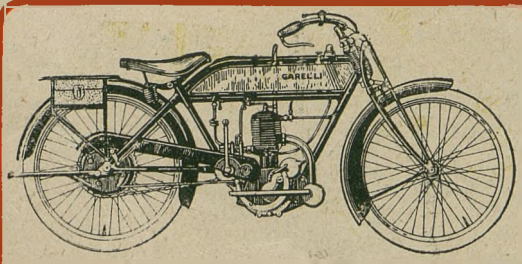
L'Acqua **CHININA-MIGONE,** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali, non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta prematura. Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE** e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire



DOPO LA CURA

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una bellezza speciale

La ***CHININA-MIGONE*** *si vende da tutti i Farmacisti, Profumieri e Droghieri*
Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Sirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano
e ai suoi Agenti

Industria Lubrificanti

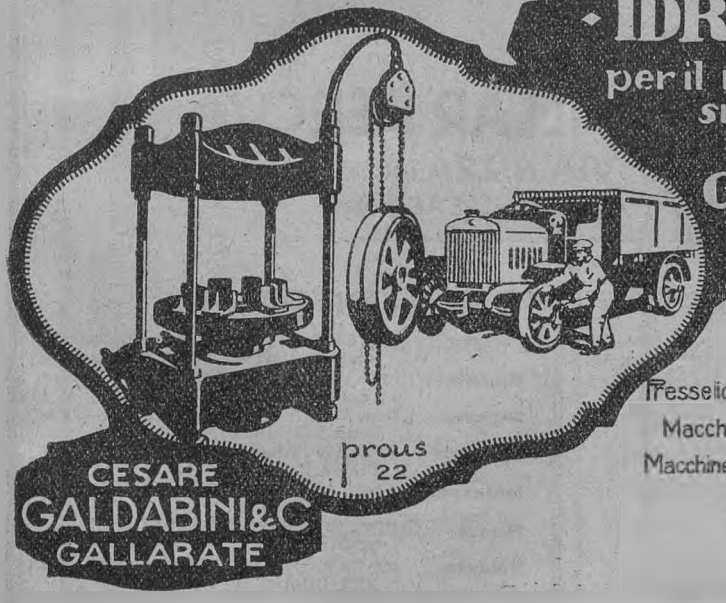
F. MATTER - MESTRE

LOBOIL

OLIO SUPERIORE PER AUTOMOBILI

PERVGINA

CIOCCOLATO



PRESSE IDRAULICHE

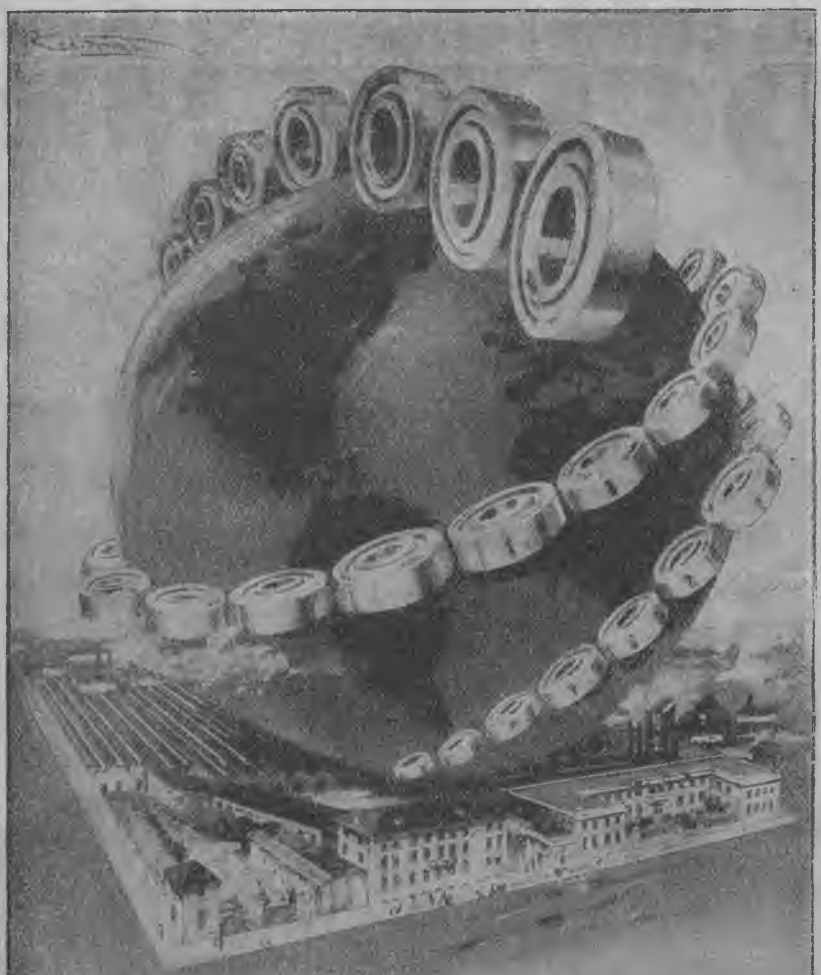
per il montaggio e lo smontaggio delle

GOMME PIENE

PRODVZIONI

Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

CESARE
GALDABINI & C
GALLARATE



OFFICINE DI VILLAR PEROSA

TORINO - VIA NIZZA 148-154

CUSCINETTI A SFERE - SFERE ACCIAIO

Rappresentanze e Depositi:

Alessandria. - ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33
Biella . . . - GIAVANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15
Bologna. - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15
Cagliari . - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi «SATAS»
Catania . - FRATELLI ZUCO - Via Umberto, Io, 108-110
Cuneo . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Emanuele II
Firenze . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis
Genova . - CARLO CAIRE - Via Granello, 20
Ivrea . . . - ZERBINO & BRESSANO - C.so C. Nigra
Milano . . - Ing. CELSO CAMI - Via A. Appiani, 18 Negozio di vend. Via P. Umberto, 25
Napoli . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24
Novara . - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Palazzo Mercato, 2
Padova . - STUDIO TECNICO AUTOMATERIALI Piazza Eremitani, 11
Palermo. - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40
Roma . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311
Trieste. . - «SACAMA» GIOV. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4

"TOURING OIL"

Soc. Anon. Lubrificanti

EMILIO FOLTZER - GENOVA

L'OLIO CLASSICO PER AUTO

Contro il furto delle biciclette!



Lucchetto di sicurezza "VERDUN" garantito per 10 anni

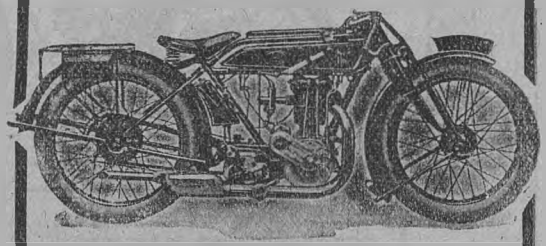
Semplice, Solidissimo, Assolutamente inviolabile!!!

Prezzo speciale per i Soci del Touring:
LIRE 16.- FRANCO NEL REGNO E COLONIE
(Si prega di indicare il numero di Tessera)
Inviare vaglia agli Agenti esclusivi:
MARIO DE LUCCA & C. - MILANO (2) e
Via Borgonuovo, 15
Lucchetti «VERDUN» di ogni tipo e per ogni uso
Richiedere listini.

Motocicli

NEW HUDSON

DI FAMA MONDIALE



Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Vendita anche a rate mensili

Velocipedi di gran lusso

VITTORIO GRILLI & C. - Milano (18)

VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

Montate

PNEUMATICI

DUNLOP CORD

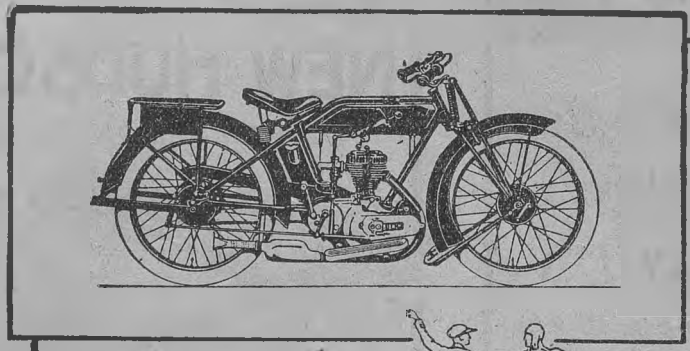
AUTO - MOTO - CICLO

e sarete soddisfatti !!

SOCIETÀ ITALIANA **DUNLOP** INDUSTRIA GOMMA

DIREZIONE GENERALE
MILANO (19) - Via G. Sirtori, 1 A

FILIALE
ROMA (21). . - Viale Castro Pretorio, 116



SOLIDA
LEGGERA
VELOCE
PRATICA
ELEGANTE
ECONOMICA

Chiedere listino
alla Società An.
EDOARDO BIANCHI
Milano - viale Abruzzi 16



-Quella è una motocicletta;
come fila rapida e sicura!
-Sfido io: non vedi che è
una BIANCHI ?

Nuovo Modello B.N. 1924

Bianchi 350 cm³

PNEUS PIRELLI

FABBRICA CEIRANO AUTOMOBILI

AGENZIA GENERALE ESCLUSIVA
PER LE MARCHE
G. LEONARDI & C.°

ANCONA, li 27 Febbraio 1925
CORSO VITT. EMAN. 42
Telefono 540

Spett. Ditta Accumulatori SCAINI
MILANO

Ci è gradito darVi comunicazione che il ns. Sig. Leonardi, su vettur CEIRANO Tipo S. 150 si è classificato primo assoluto vincendo il Gran Premio della corsa Romana di Turismo. Tanto più lieti poi siamo, perchè -nonostante insistenze e promesse di premi da parte di alcune Vs. case fabbricanti accumulatori- volemmo montare i Vs. che da tempo sono preferiti dalla ns? Rappresentata e che ci furono raccomandati anche dal Sig. Violini Vs. rappresentante nelle Marche.

Siamo rimasti pienamente soddisfatti e di ciò desideriamo darvene, co la p resente, schietto attestato.

Distinti saluti.

p. l'Agenzia G. LEONARDI & C?

G. Leonardi

Per avere
LUCE splendida
AVVIAMENTO pronto, facile, sicuro
adottate

Accumulatori Dott. Scaini

Soc. An. ACCUMULATORI Dott. SCAINI
Via Trotter, 10 - **MILANO** - Telefono 21-336



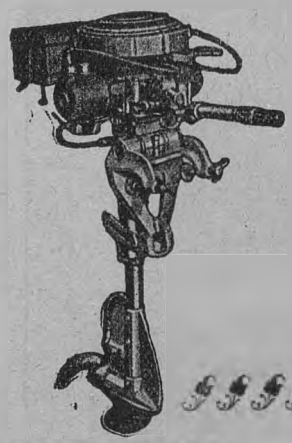
PORTOROSE presso Trieste

STAZIONE BALNEARE

Bagni d'acqua madre Salso-Bromo-Jodica

Apertura dello Stabilimento di Cura e del Palace Hotel il 1° Aprile - Apertura dell'Hotel Riviera il 1° Marzo

Per informazioni gratuite: *Soc. Alberghi - Portorose, oppure presso le Agenzie della Soc. di Nav. "Cosulich,, nelle principali città*



MOTORI MARINI

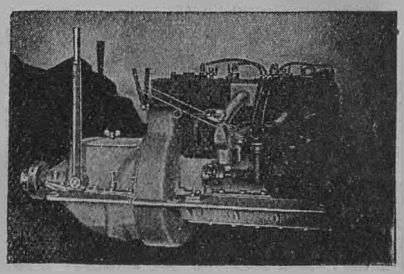
FUORI-BORDO "EVINRUDE„

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi differenti - Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto - Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato - Robusti e leggeri

DENTRO-BORDO "EVINRUDE„

2 HP e 5 HP - Per piccole imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

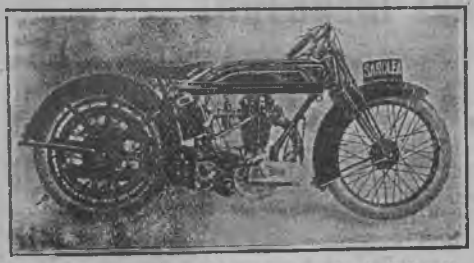
CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

MOTOCICLISTI!

Volete viaggiare veloci e sicuri? acquistate una moto

SAROLEA

La Gran Marca belga vincitrice del Giro d'Italia 1924 e di altre 22 corse importanti in Italia ed all'estero



25 E. **Turismo** . . 350 cmc. - valvole laterali
(velocità 75 Km. orari)
25 F. **Sport** . . . 350 cmc. - valvole in testa
(velocità 110 Km. orari)
23 H. **Turismo** . . 500 cmc. - valvole laterali
(velocità 90 Km. orari)
23 H. **Sport** . . . 500 cmc. - valvole laterali
(velocità 100 Km. orari)
23 K. **Super Sport** 500 cmc. - valvole in testa
(velocità 125 Km. orari)

Chiedere listini e condizioni di vendita al Rappresentante Generale per l'Italia:

SECONDO PRATI Via Carlo Alberto, 32 Telefoni 253 e 92-40 **Milano**

FIAT
LANCIA
Alfa-Romeo
ANSALDO
BIANCHI
ITALA
adottano
MAGNETI MARELLI
SULLE LORO MACCHINE DI SERIE

SOCIETA' ANONIMA FABBRICA MATERIALI ISOLANTI

ING. GIBELLINI
S. DAMIANO DI MONZA (TELEF. 300)



PEZZI ISOLANTI PER AUTOMOBILI

(PUBBLICITÀ ORIONI-MILANO)



Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato 400 sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, parzcarri e simili	N.	66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	»	223	» »	150.745,—
» Sittamenti	»	25	» »	15.360,—
» Ribaltamenti	»	30	» »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	»	28	» »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	»	2	» »	22.060,—
» Lancio di sassi	»	13	» »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	»	6	» »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore del Socl

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN **MILANO**

CAPITALE SOCIALE L. 500.000.000 — VERSATO L. 410.000.000 — RISERVE L. 280.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6

Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Foligno - Genova - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Remo - Sant'Agnello - Sassari - Savona - Schio - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza

"NEW IMPERIAL"

LE

MOTO

DEI

RECORDS MONDIALI

NEW IMPERIAL CYCLES, LTD.

BIRMINGHAM (Inghilterra)

Domandate subito il catalogo gratuito al

RAPPR. GENERALE PER L'ITALIA

ERCOLE COLONNA

Via Cesare Correnti, 7

MILANO (7)



PRODUZIONE ANNUA

MAGNETI MARELLI

100.000 MAGNETI
PER AERO AUTO MOTO

15.000 EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI
PER AVVIAMENTO E LUCE

BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA B. LUINI N. 12
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



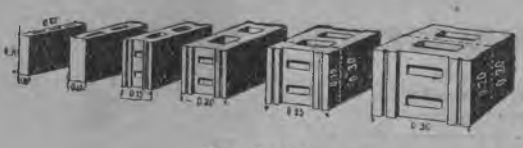


100 stampi
per blocchi paramano

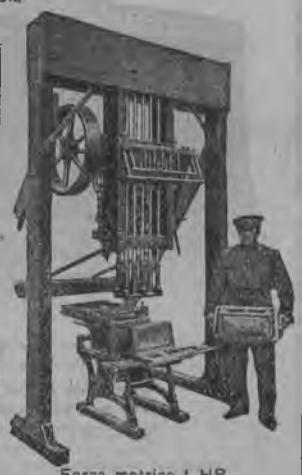


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia
su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

BATTERIE ELETTRICHE per lampade tascabili e per lampade portatili

BATTERIE A SECCO ED A LIQUIDO

speciali brevettate per RADIOTELEFONIA e RADIOTELEGRAFIA



Le nostre batterie sono costruite con materie prime della massima purezza e quindi danno il maggior rendimento possibile.
Sono garantite per la durata di tre mesi in magazzino dalla data di spedizione.
Per le batterie tascabili la scarica discontinua è di 7 od 8 ore di luce ed a scarica continua di 3-4 ore di luce.

Tipi speciali brevettati:

PILLA & S.L.S. (Drago)

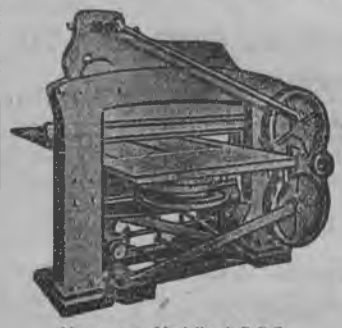
Chiedere listini gratis per ogni tipo di
PILE A LIQUIDO
PILE A SECCO E SEMISECCO
BATTERIE ANODICHE
ASTUCCI, LAMPADE PORTATILI, ecc. alla

Soc. An. SUPERPILA - Stabilimenti Pilla & Leclanchè
FIRENZE - Casella Postale 254

Formitrice di tutti gli enti statali, - Laboratori privati - Osservatorio scientifico di Padre Alfani

Casa Ital. **L. Pergola**
Successori di
Via Trebbia, 5 - MILANO

Tagliacarte,
Tagliacartoni,
PER OGNI USO **"Mansfeld"**



42
Tagli al Minuto

Nuovissimo Modello A.B.F.S.

Vari Modelli in luce da 101 a 160 cm.

SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO



Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali



Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.



L' Internazionale

Primo Gran Premio Reale

Auto-Motociclistico

"CIRCUITO DI ROMA,, (MONTE MARIO)

ha segnato un clamoroso trionfo
per la

FRERA

Super-Sport 500 $^{c}/_{m^3}$

Prima assoluta

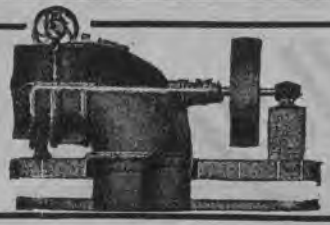
con MARIO COLOMBO

TERZA con G. Miele

PRIMO
Cross Country
di COMO
Prima assoluta
con P. Campagnoli

Nell'internazionale
Gara in salita
Monte Mario
(Roma)
Prima assoluta
con Enrico Santolini

STABILIMENTI S. A. **FRERA** TRADATE (MILANO)



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto

RUOTE PELTON

BETONIERE··
···IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE···
····LAMINATOI···
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. — MILANO — Via Domodossola, 11

LE AUTOMOBILI
delle L.L. M.M. i REALI d'ITALIA
sono provvedute di
CRISTALLO DI SICUREZZA
"TRIPLEX,,

Questo cristallo non va in pezzi e non fa scheggie anche se VOLONTARIAMENTE colpito con bastone o con martello. – In ogni frangente, passeggieri e chauffeur hanno in esso la loro salvezza

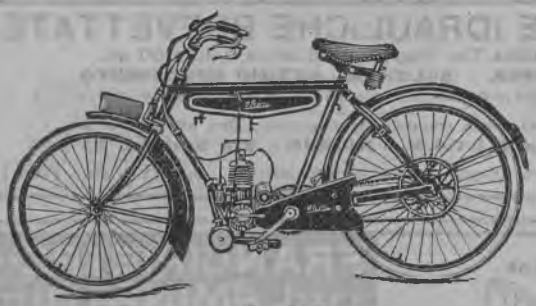
Chiedere informazioni a
ENRICO DE GIOVANNI
Concessionario esclusivo per l'Italia della
TRIPLEX SAFETY GLASS Co. Ltd. di Londra
Via Meravigli, 12 - MILANO (9)
Via dei Sabini, 7 - ROMA (4)

FERT
LE MIGLIORI CANDELE
PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI
NUOVI MODELLI 1924
con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore
Tipi speciali per corsa e aviazione
Esportazione nei più importanti paesi esteri.
Soc. An. FERT GENOVA Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in MILANO Via Savona, 112

Alcyonnette
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
costruita dalla Casa
Alcyon
di COURBEVOIE



1 1/2 KP

è il veicolo più pratico perchè esso è leggero e si conduce facilmente come una semplice bicicletta. È munita di frizione, di demoltiplicatore, di trasmissione a catena. Motore a 2 tempi 50×50. Paga la tassa delle biciclette e non richiede licenza di circolazione.

Biciclette "Alcyon,, originali trionfatrici nelle più importanti e classiche gare.

SOCIETA' AN. ITALIANA ALCYON - TORINO - CORSO VENEZIA, 10

TURISTI! non comperate biciclette a motore senza interpellare gli agenti dell'Alcyon o la Società stessa per conoscere il programma della Grande Settimana Turistica da Trieste a Torino che la Società Alcyon offre gratuitamente ai compratori dell'Alcyonnette. - Chiedere programmi N. 6

JEAVONS
PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE
Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE
Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

Agenti per l'Italia:
Ditta Cesare De Marchi
Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO



JEAVONS

AUTOMOBILISTI!



Per acquisto, applicazione e riparazione garantita di
Magneti, Candele, Dinamo-Luce, Carburatori, Equipaggiamenti Elettrici, Gasificatori a Nafta Orologi-Tachimetri
ricorrete alla Casa specializzata **"B S M"**

Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Post. 421
(Officine in Via Spontini 11)

PROMÉTHÉE
ESPLOSIVO
STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

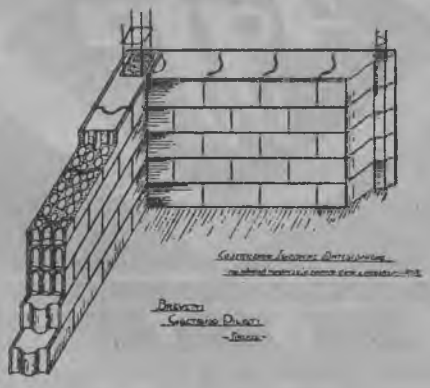
SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28

ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-443

Società Ital. Brevetti Edilizi Pilati
Solai in cemento armato a camere d'aria e soffitto piano — Pareti a scompartimenti d'aria stagna
Vespaio e sottotegola isolanti — Copertura incombustibile e scomponibile — Soffitti praticabili

Costruzioni economiche, antisismiche, igieniche, incombustibili, insonore

Brevetti **G. PILATI** - Firenze



ASSOLUTAMENTE I MIGLIORI

Adottati dalle F. F. S. S. — Istituti Scolastici
Stabilimenti Industriali — Cinematografi e Teatri
Case signorili e popolari — Seminari — Caserme
Hotels — Manicomi

MASSIME ONORIFICENZE

ROMA - MILANO - FIRENZE - LIVORNO
BRUXELLES - BARCELLONA - PARIGI
LONDRA

CONCEDONSI OVUNQUE LICENZE — PER SCHIARIMENTI RIVOLGERSI: **S. I. B. E. P.**
Via Tito Speri, 8 - FIRENZE - Telefono N. 51

Vittoria
S.I.M.S.



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13

Indicatore di velocità per biciclette

Si applica su qualsiasi tipo di bicicletta in pochi istanti



Agenzia Italiana **O. S.**

Torino - (Stabilimento) Via Baretti N. 30 bis
Milano - (Deposito) Via Bonav. Cavalieri, 6

Agfa

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al
Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28



FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce,
Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali,
da Nozze, ecc.
Articoli per sport

INGROSSO e DETTAGLIO

Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano (7)

Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 12-186



VINO DI CHINA

FERRUGINOSO

Serravallo



Indicato a quanti si dedicano allo SPORT

Rinvigorisce

Ristora le forze

Eccita l'appetito

Sapore squisito

In vendita nelle Farmacie

FARMACIA SERRAVALLO - Trieste



HÉRION

MAGLIERIE IGIENICHE

ANNO XXXI Sommario del Fascicolo di Aprile N. 4

Carte e piani nella Guida di Roma del T. C. I., *L. V. Bertarelli*, pag. 345. — Pigrizia, attività, *L. V. Bertarelli*, pag. 355 — Le vicende della facciata del Duomo di Cremona, *F. R.*, pag. 357. — Visioni di bellezze turistiche, pagina 358. — La nostra Marina mercantile nel 1924, *U. M. Castagna*, pag. 359. — Le vie nella difesa delle coste, *D. Deambrosis*, pag. 364. — In un mondo alpino più grande, *O. Marinelli*, pag. 472. — Gadàmes, la perla del Sahara, *A. Fantoli*, pag. 381. — L'arte in Calabria: Il sacrario di Altomonte, *C. Valente*, pag. 394. — Grandi stazioni per viaggiatori, *F. Tajani*, pag. 399. — Lucignano di Val di Chiana e il suo museo, *L. Dami*, pag. 409. — Tabacco, *M. De Lucca*, pag. 415. — Vita del Touring, pag. 425. — Notizie ed Echi, pag. 431. — Soci benemeriti del T. C. I., pagina 457. — Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I., pag. 461. — Statistica dei Soci al 28 febbraio 1925, pag. 464.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 4 | PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI | Aprile 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20)

CARTE E PIANI NELLA GUIDA DI ROMA DEL T. C. I.

Un sussidio necessario per una buona Guida è quello delle carte e dei piani. Questo complemento importantissimo del testo è la parte sempre più deficiente. In modo generale si può dire che delle Guide italiane soltanto quelle del Touring hanno seriamente superato la difficoltà di questa dotazione, difficoltà che è in parte di ordine tecnico ma soprattutto di ordine economico.

Del resto anche pochissime Guide estere possono vantare un buon materiale cartografico. La migliore è senza alcun dubbio quella del Baedeker, veramente commendevole quasi in ogni sua parte, anzi straordinariamente se si tien conto dell'epoca in cui il Baedeker pubblicò per la prima volta le sue carte. Solo la Guida d'Italia del T. C. I. ha lasciato di parecchio addietro la bell'opera tedesca.

Il volume « Roma e dintorni » è eccezionalmente ricco di carte, di piani, di grafici (1). Ci è sembrato di dover fare per quest'opera,

(1) Eccone l'elenco:

1. Roma (scala 1 : 12.000). - 2. Linee tranviarie e linee di autobus a Roma (1 : 12.000). - 3. Centro di Roma (1 : 8.500). - 4. Le antiche Mura di Roma (1 : 35.000). - 5. Tivoli (1 : 10.000). - 6. Villa Adriana (1 : 5000). - 7. Ostia (1 : 8000). - 8. Via Appia Antica (1 : 15.000). - 9. Véio (1 : 40.000). - 10. Dintorni di Roma (1 : 65.000). - 11. I Colli Albani (1 : 100.000). - 12. Dintorni generali di Roma (1 : 250.000). - 13. Da Roma ad Ostia (1 : 250.000). - 14. Stemmi papali (da Urbano VI, 1378, a Pio XI). - 15. S. Maria del Popolo. - 16. Museo Preistorico ed Etnografico. - 17. Galleria Doria Pamphili. - 18. Palazzi Capitolini (1 : 1.600). 19. Museo Capitolino, pianterreno. - 20. Museo Capitolino, I piano. - 21. Palazzo dei Conservatori, I piano. - 22. Palazzo dei Conservatori, II piano. - 23. S. Maria d'Aracoeli. - 24. S. Andrea della Valle. - 25. Terme di Diocleziano (1 : 4000). - 26. S. Maria degli Angeli e Museo Nazionale Romano (1 : 2000). - 27. Museo Nazionale Romano, I piano. - 28. Fori Imperiali (1 : 3000). - 29. Foro Romano (1 : 1500). - 30. S. Maria Antiqua. - 31. Arco di Costantino, schema dei lati lunghi. - 32. Arco di Costantino, schema del fianco. - 33. Arco di Costantino, schema del fianco. - Colosseo (1 : 1800). - 35. S. Clemente, chiesa superiore. - 36. S. Clemente, chiesa inferiore. - 37. Terme di Caracalla (1 : 3870). - 38. S. Sebastiano. - 39. S. Paolo fuori le Mura. - 40. S. Maria Maggiore. - 41. S. Prassede. - 42. S. Giovanni in Laterano, Battistero e Pal. Laterano col Museo Lateranense, pian-

tanto curata nel testo, uno sforzo tecnico ed economico, cercando di vincere due ostacoli che si sono parati dinanzi a noi come a chiunque altri, perchè le carte non fossero nella Guida inferiori al bisogno e anche all'aspettativa a poco a poco creatasi tra i Soci.

Non dirò qui la fatica per raccogliere materiale fresco e sicuro, le pratiche innumerevoli presso autorità, amministrazioni ed enti diversi, i sopraluoghi ripetuti, gli studi per unificare, onde metterle in serie uguale per la Guida, documentazioni le più disparate.

Vi sono pubblicazioni classiche d'indole monografica, di chiese e monumenti, il cui valore è diventato ormai soltanto storico e bibliografico, perchè isolamenti di fabbricati, demolizioni, restauri, ricostruzioni e in ispecie scoperte nuove hanno completamente modificato nel dettaglio i dati grafici di quelle opere pur bellissime. Tutto è dunque da rifare, nulla da copiare.

L'esame dell'elenco dato qui in nota fa vedere con quale ricchezza sia illustrata la nostra Guida. Ma soltanto la visione delle carte, dei piani e dei grafici dirà ai Soci, quando la Guida sarà loro spedita, l'importanza di questa parte cartografica.

In attesa, voglio qui aggiungere alcune parole di chiarimento del nostro lavoro, accompagnandole con qualche saggio dimostrativo.

***

Vi è nella Guida una espressiva carta d'insieme che va dal lago di Bracciano a Velletri e dal Tirreno ai Tiburtini, con Roma nel centro, che ben presenta la gran città nel mezzo del suo caratteristico paesaggio; vi è un Tivoli, bellissimo per l'evidenza degli anfratti, scavati nella piattaforma della città ove si nasconde tortuoso e s'inabissa l'Aniene; vi sono dei magnifici Colli Albani, di cui l'orografia ha una plasticità parlante.

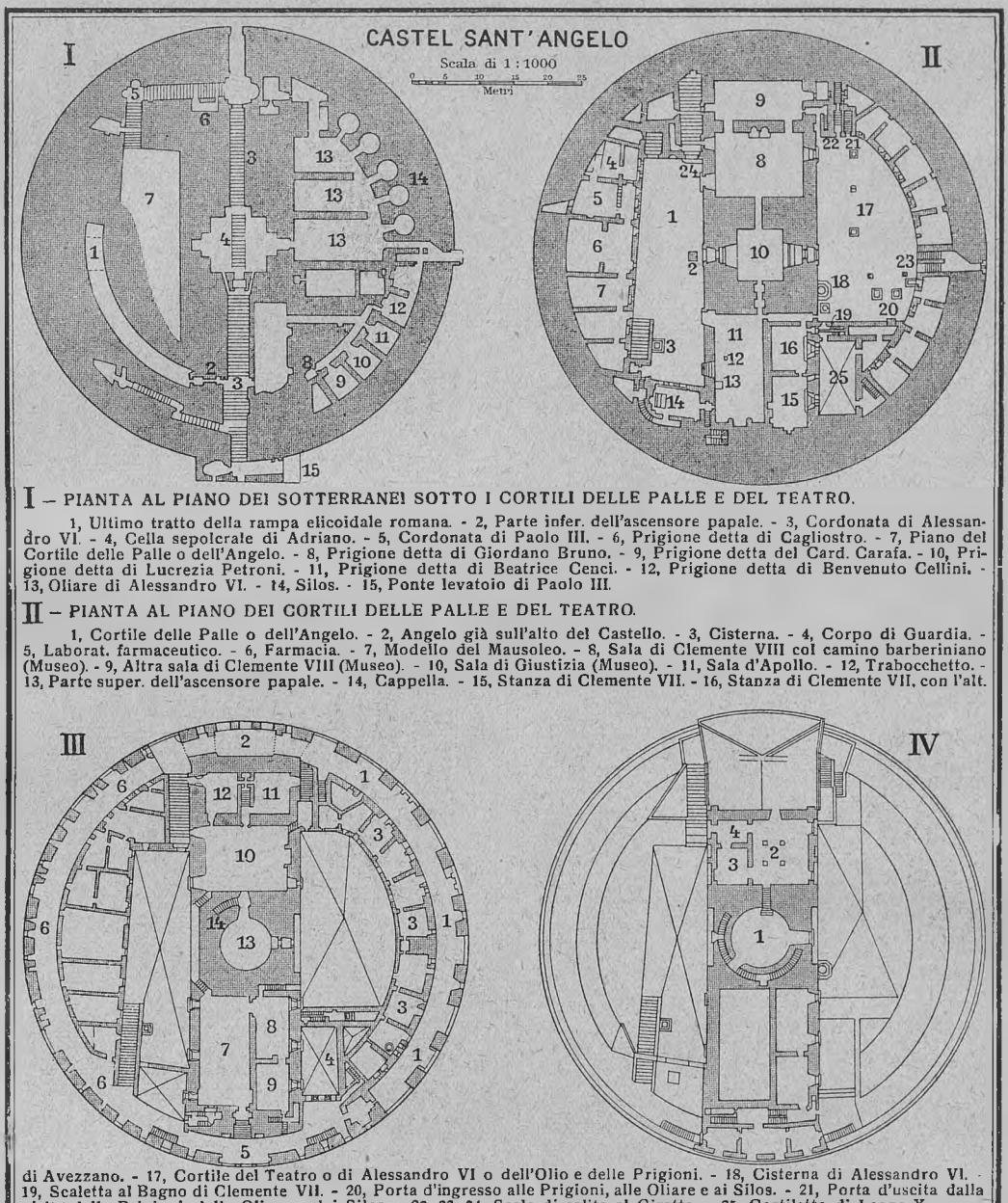
Ma le nostre preferenze sono per la cartografia di Roma e dei suoi dintorni più tipicamente turistici: Villa Adriana e Ostia con la sinuosa linea rossa dell'itinerario tra le rovine, filo di Arianna pel turista nei due grandiosi labirinti; Veio dove chi scrive qui, dopo d'aver ritoccata con fotografie di velivolo con maggior precisione la planimetria un po' confusa del 25.000 dell'I. G. M., cercò di tracciare in posto nelle praterie, su piste praticabili, un itinerario razionale per auto e per moto, riportato sulla cartina, onde popolarizzare un po' la faticosa visita, che poi il testo mette in relazione colla descrizione del Museo di Villa Giulia, arricchitosi degli oggetti veientani.

E ancora c'è una Via Appia antica, in scala di 1:15.000 qui riprodotta alla meglio a pag. 348. È una delle simpatie dello scrivente, che tante volte ha percorsa la suggestiva, meravigliosa strada, dove non si sa se più storia gloriosa aleggi dagli innumerevoli ruderi, o più profonda, intima ammirazione nasca dal luminoso paesaggio, ma dove ogni volta dovette litigare colle oscure pagine dei libri per riconoscere, o anche non riuscirvi, cippi e sepolcri e archi e nuclei e tumuli e torri, che s'assomigliano o di cui si perde dopo qualche tratto il filo e l'ubicazione, sì che la storica Via rimane solenne ma troppo muta. Ora non più. La cartina coi miliarii romani e le pietre chilometriche moderne, colle strade trasversali ben segnate come capisaldi ed i nomi di ciascun avanzo è delimitata, sezionata, analizzata in modo che il più disattento turista, colpito da una rovina più imponente o più curiosa potrà identificarla con grande facilità. Testo e carta si completano con sicurezza assoluta.

Poi, di Roma, vi sono tutte le antichità: un esempio di loro figurazione è quello del Foro Romano a pag. 352. È una riproduzione fatta anch'essa alla meglio, come spiega la didascalia (qui in scala più ridotta di quella della Guida), ma basta a far presentire quale finezza grafica si sia raggiunta. Identico lavoro si è fatto per il Palatino, i Fori Imperiali, le Terme Diocleziane, quelle di Caracalla. Bisogna che il turista esperimenti passo passo nel dedalo delle vaste rovine la precisione dei nostri piani per ben valutarli.

Non ne esistono di così precisi, lo possiamo dire con orgoglio, poichè furono fatti su piani ufficiali, aggiornati poi al possibile col-

terreno. - 43. Museo Lateranense, I piano. - 44. S. Croce in Gerusalemme. - 45. S. Lorenzo fuori le Mura. - 46. Galleria Borghese, pianterreno. - 47. Galleria Borghese, I piano. - 48 Galleria d'Arte Moderna. - 49. - Museo di Villa Giulia, pianterreno. - 50. Museo di Villa Giulia, I piano. - 51. S. Agostino. - 52. Pantheon. - 53. S. Maria sopra Minerva. - 54. S. Maria della Pace. - 55. S. Agnese fuori le Mura. - 56. S. Costanza. - 57. Castel S. Angelo, 4 piante dei vari piani (1:1000). - 58. Palazzi Pontifici e Basilica di S. Pietro in Vaticano (1:3800). - 59. Progetto del Bramante per la Basilica di S. Pietro. - 60. Progetto di Michelangiolo per la Basilica di S. Pietro. - 61. Basilica di S. Pietro in Vaticano (1:1600). - 62. Grotte Vaticane. - 63. Progetto di Raffaello per la Basilica di S. Pietro. - 64. Museo Petriano. - 65. Musei Vaticani. - 66. S. Cecilia in Trastevere. - 67. S. Maria in Trastevere. - 68. Galleria Corsini. - 69. S. Pietro in Montorio. - 70. Catacombe di S. Callisto. - 71. Cimitero di Domitilla. - 72. Catacombe di Commodilla.



I – PIANTA AL PIANO DEI SOTTERRANEI SOTTO I CORTILI DELLE PALLE E DEL TEATRO.

1, Ultimo tratto della rampa elicoidale romana. - 2, Parte infer. dell'ascensore papale. - 3, Cordonata di Alessandro VI. - 4, Cella sepolcrale di Adriano. - 5, Cordonata di Paolo III. - 6, Prigione detta di Cagliostro. - 7, Piano del Cortile delle Palle o dell'Angelo. - 8, Prigione detta di Giordano Bruno. - 9, Prigione detta del Card. Carafa. - 10, Prigione detta di Lucrezia Petroni. - 11, Prigione detta di Beatrice Cenci. - 12, Prigione detta di Benvenuto Cellini. - 13, Oliare di Alessandro VI. - 14, Silos. - 15, Ponte levatoio di Paolo III.

II – PIANTA AL PIANO DEI CORTILI DELLE PALLE E DEL TEATRO.

1, Cortile delle Palle o dell'Angelo. - 2, Angelo già sull'alto del Castello. - 3, Cisterna. - 4, Corpo di Guardia. - 5, Laborat. farmaceutico. - 6, Farmacia. - 7, Modello del Mausoleo. - 8, Sala di Clemente VIII col camino barberiniano (Museo). - 9, Altra sala di Clemente VIII (Museo). - 10, Sala di Giustizia (Museo). - 11, Sala d'Apollo. - 12, Trabocchetto. - 13, Parte super. dell'ascensore papale. - 14, Cappella. - 15, Stanza di Clemente VII. - 16, Stanza di Clemente VII, con l'alt. di Avezzano. - 17, Cortile del Teatro o di Alessandro VI o dell'Olio e delle Prigioni. - 18, Cisterna di Alessandro VI. - 19, Scaletta al Bagno di Clemente VII. - 20, Porta d'ingresso alle Prigioni, alle Oliare e ai Silos. - 21, Porta d'uscita dalla visita delle Prigioni, delle Oliare e dei Silos. - 22, 23, 24, Scale di salita al Giretto. - 25, Cortiletto di Leone X.

III – PIANTA AL PIANO DELLA SALA PAOLINA E DELLA BIBLIOTECA.

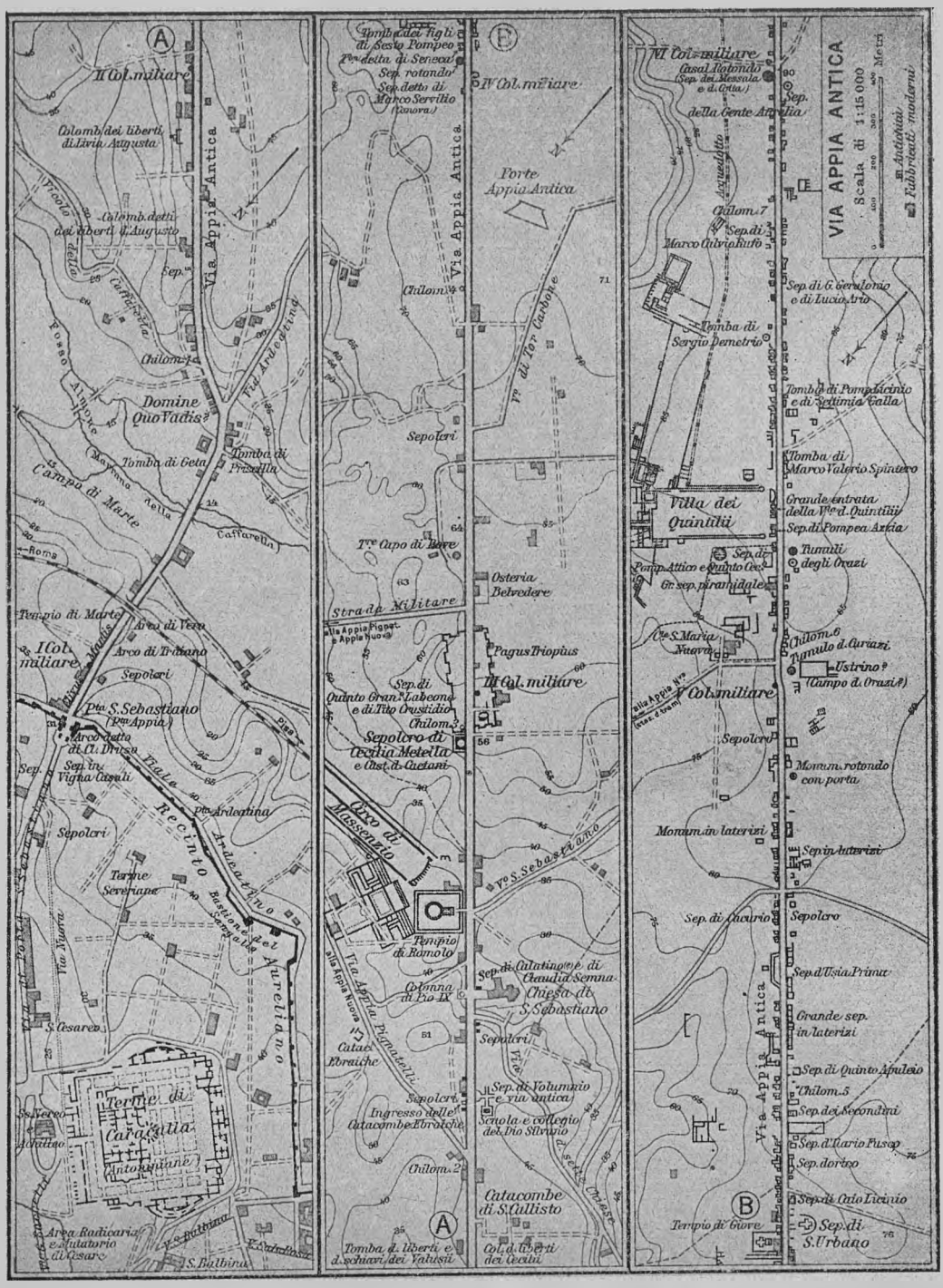
1, Giretto di Pio IV. - 2, Loggia di Paolo III. - 3, Prigioni politiche. - 4, Cortiletto di Leone X. - 5, Loggia di Giulio II. - 6, Giretto di Alessandro VII. - 7, Sala Paolina o del Consiglio. - 8, Sala del Perseo. - 9, Sala d'Amore e Psiche o Camera da letto di Paolo III. - 10, Sala della Biblioteca. - 11, Sala dei festoni. - 12, Sala dell'Adrianeo. - 13, Sala del Tesoro - 14, Principio della scaletta alla Terrazza.

IV – PIANTA AL PIANO DELLE SALE TERMINALI E SOTTO LA TERRAZZA.

1, Sala circolare romana. - 2, Sala delle colonne. - 3, 4, Sale gemelle

La pianta di *Castel S. Angelo* nella Guida di Roma. Mancano qui i colori che la rendono più evidente, ma si può già da questa riproduzione, che è press'a poco in grandezza vera, vedere come il visitatore possa comodamente richiamarsi in ogni punto dell'immane monumento al testo della Guida.

l'aeroplano e riveduti in luogo. Certo non tutti i dubbi che si affacciano nel disegnare rovine poterono essere superati con documentazione sempre sicurissima in ogni dettaglio.



La *Via Appia* nella Guida di Roma. Strade e curve di livello sono nella Guida in bistro, acque in turchino, fabbricati moderni in bistro, antichità in nero. Questa riproduzione rende abbastanza bene però l'originalità e l'importanza dell'illustrazione che nella Guida è di perfetta chiarezza. La cartina accompagna dal Viale Baccelli all'arco detto di Druso e alle Mura Aureliane, al bivio di *Domine Quo Vadis?*, alle catacombe di S. Callisto e a Cecilia Metella ove si arresta l'autopubblica, poi fino a Casal Rotondo. Vi è l'indicazione dei miliari romani e dei chilometri; tutte le antichità, per il loro richiamo al testo, non rimangono anonime ma sono perfettamente identificabili. È la prima di una guida-carta fatta così.



Questa *Roma col suo suburbio* è una cartina riprodotta qui come consente la fotografia ma che va immaginata nella bellezza con cui compare nella Guida di Roma: fabbricati in nero o grigio, curve di livello in bistro, acque in turchino. La si studi un po' da Montesacro a Monteverde, da Monte Mario a Porta Furba e si vedrà quale meraviglia di schematizzazione e di aggiornamento! Cartina piccola ma preziosa pel turista, come orientamento sommario.

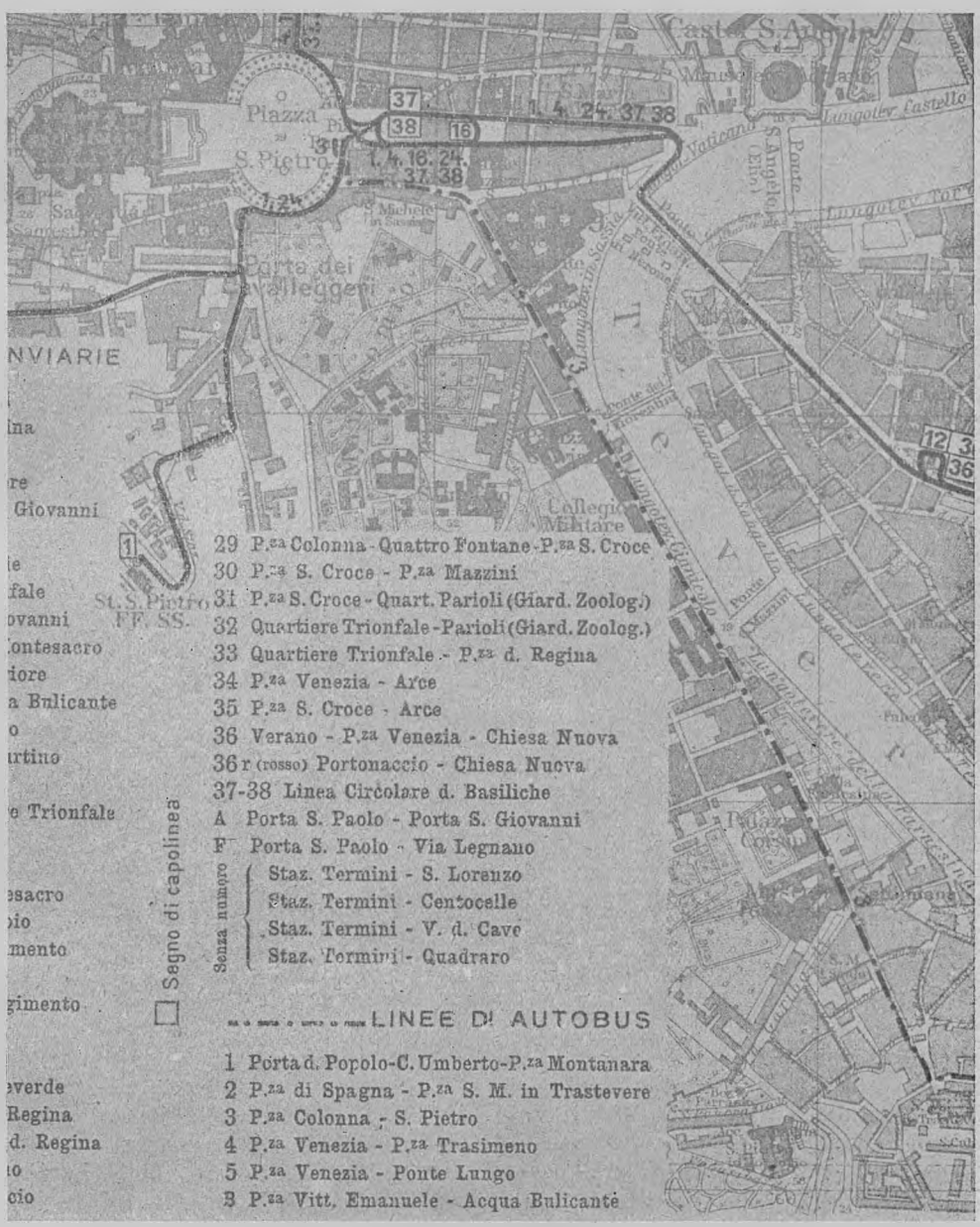
Distinguere il rudere realmente visibile da quello che si perde nel suolo delimitandolo con nettezza e selezionandolo da quello che l'archeologo ritiene debba esistere, e che in-



Un piccolo tratto della *Pianta di Roma* (in scala 1 : 12.000) riprodotta dall'originale in 9 colori. Come si comprende, se l'originale è chiarissimo, la riproduzione fotografica è forzatamente assai imperfetta e confusa. Scopo della presentazione è di mostrare l'interesse della pianta, specie in rapporto al suo rovescio qui a fianco rappresentato.

gombra e confonde il turista, non è sempre possibile. Ma noi siamo andati assai vicino all'esattezza e d'altronde una prossima edizione correggerà le mende che ci verranno segnalate o che troveremo noi stessi.

Le basiliche, i musei, non potrebbero con maggior cura e larghezza essere presentati nella Guida. Alcuni monumenti sono anche sezionati, quando la chiarezza lo impone. A pag. 347 di questa Rivista un Castel Sant'Angelo spiega, a titolo d'esempio, come si possano esprimere con sufficiente evidenza tutte le particolarità complicate dei diversi piani del gran torrione. I numeri servono di richiamo alla didascalia e al testo; la visita riesce così sempre facile sebbene, com'è no-

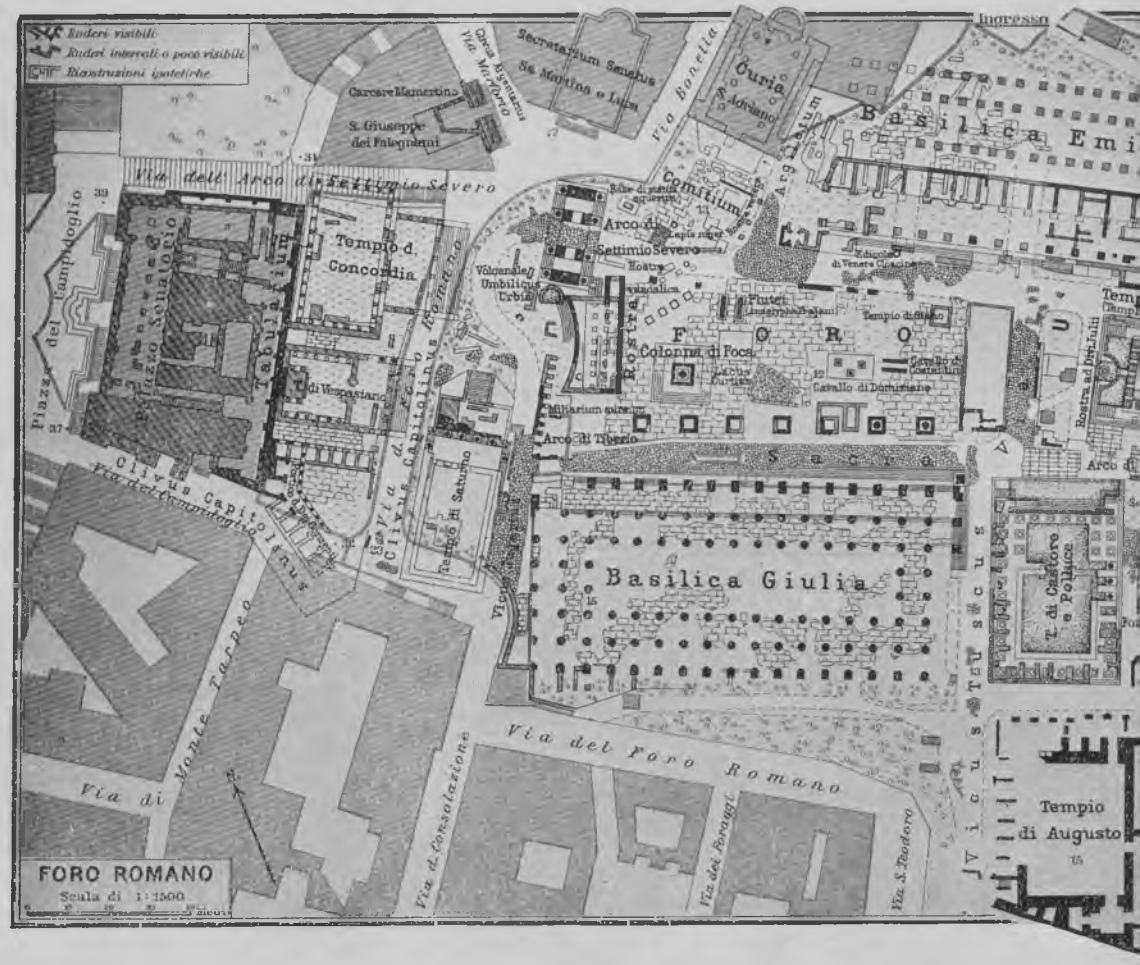


Ecco il *verso* dello stesso tratto di pianta di Roma rappresentato qui a fianco. Scopo: mettere in evidenza la rete tranviaria e d'autobus. Tutto l'abitato è in tinta pallida, ma si riconosce subito essendo nel *verso* della corrispondente parte della pianta. La rete tranviaria è in grossa linea turchina coi numeri di linea lungo il percorso. Sboccando da vie laterali ai trams si vedono i loro numeri e nei fianchi della carta stessa l'itinerario sommario (che nel testo è dato più completamente). La carta permette perciò di sapere a colpo d'occhio che tram si deve prendere e di seguirne sulla pianta i percorsi, a Roma così interessanti.

to, l'itinerario del pubblico domenicale sia in parte diverso da quello dei giorni non festivi.

Alcune carte sono assolutamente originali o per la forma adottata, ad esempio quella delle antiche Mura di Roma (coi dati forniti dal prof. Mancini), o perchè non potevansi prima d'ora far così, poichè solo d'adesso sono le cose rappresentate. Tali i sotterranei di S. Sebastiano, Santa Maria Antiqua quale si presenta ora, il Museo Petriano testè inaugurato e altre.

Altre non sono originali pel rilevamento

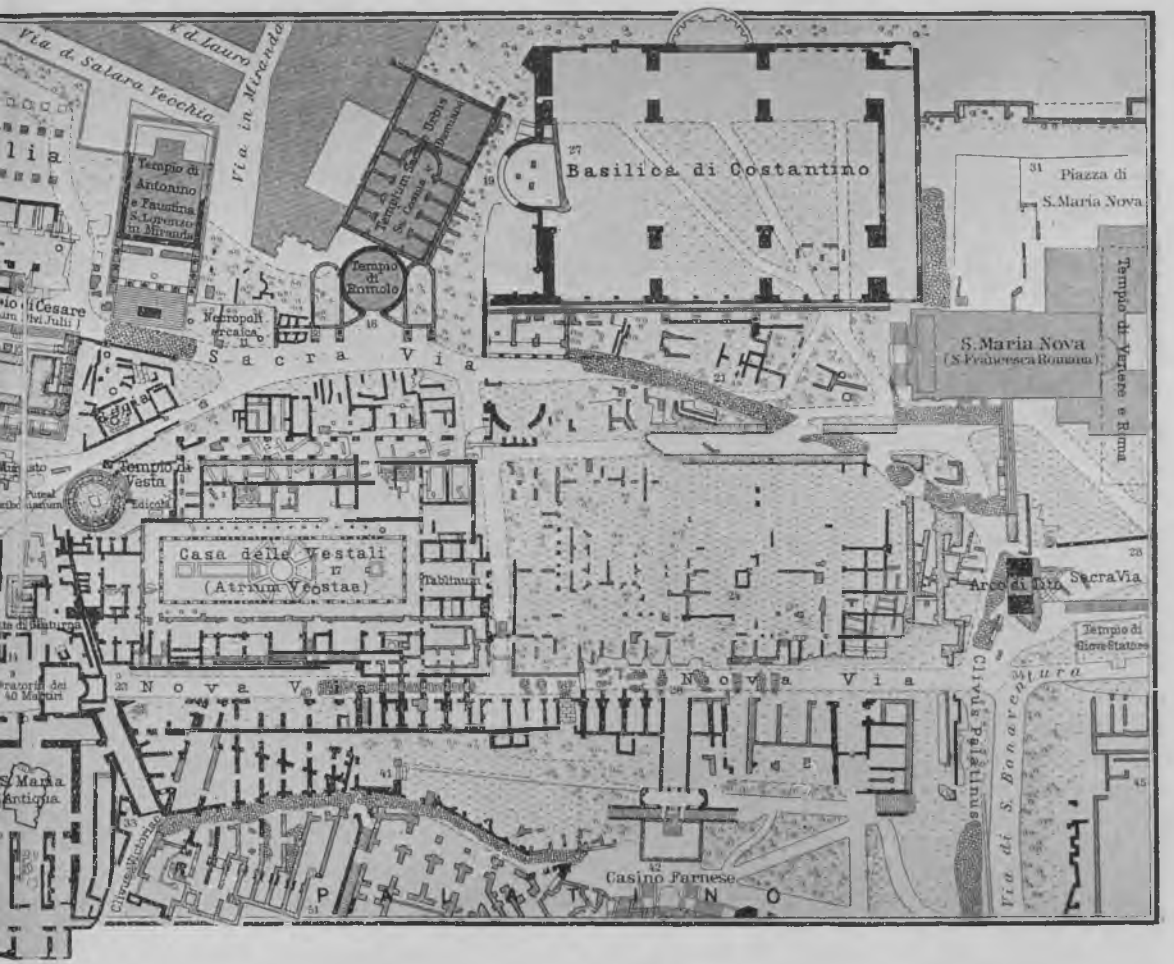


Il *Foro Romano* nella Guida di Roma (qui in grandezza ridotta e, naturalmente, come lo può dare una riproduzione fotogr
con fotografie da aeroplano. Questa riproduzione dà un'id

ma per la loro assoluta novità pel pubblico, essendo fino ad ora conosciute solo in un ristrettissimo ambiente di studiosi. Tali le catacombe di S. Callisto e quelle di Commodilla. Queste due piante non hanno un interesse pel turista nel senso che questi possa usarle per dirigersi negli ipogei, poichè si è sempre accompagnati nella visita, ma come eloquente spiegazione della poco nota struttura dei cimiteri cristiani sotterranei e della immensa loro estensione. In diversi colori sono rappresentati il primo, secondo, terzo, quarto piano degli interminabili cunicoli, e i monumenti contenutivi, le ostruzioni per le frane, gli arenari ecc. Le due bellissime carte poterono essere riprodotte nella nostra Guida per gentile concessione della benemerita Commissione di Archeologia Sacra di Roma.

Ma la principale carta è la pianta generale di Roma, alla quale abbiamo dedicato cure infinite. È al 12.000; del centro della città vi è però nel volume anche una carta speciale a 1:8500. Il piano al 12.000 è diviso in tre strisce di cent. 52 per 15. L'esecuzione grafica è perfetta per chiarezza e finezza; armonioso l'insieme dei colori. L'aggiornamento, difficilissimo per la capitale in divenire continuo più d'ogni altro centro d'Italia, fu curato allo scrupolo. Naturalmente la riproduzione a pag. 350 è poco chiara perchè la fotografia confonde i colori.

Ma una novità, che sarà graditissima per la praticità incontestabilmente preziosa, è che il *verso* di ciascuna striscia porta la ripetizione della pianta com'è nel *recto,* ma in tinta pallida, mentre vi è resa preminente,



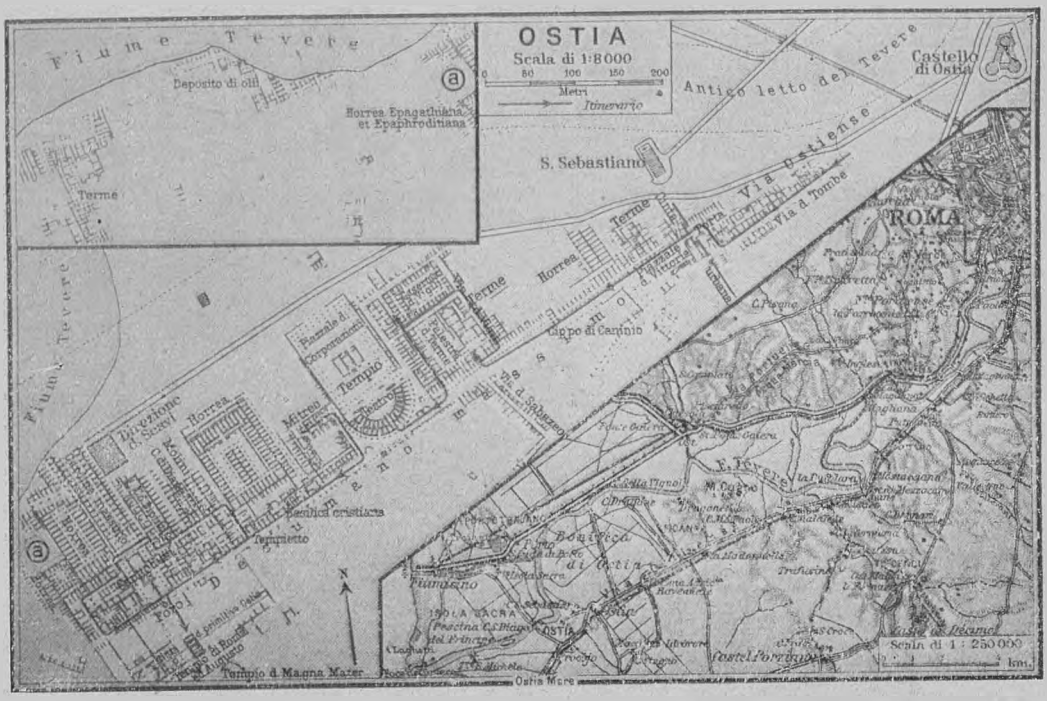
afica di un piano in 5 colori). È eseguito sui piani della Soprintendenza agli scavi, aggiornata per il Touring e perfezionata ca dell'importanza della figurazione di antichità nella Guida.

in grosse righe turchine fortemente accentuate, la rete dei trams e degli autobus. Ogni linea porta ripetuto più volte lungo il proprio sviluppo il rispettivo numero, tanto che quando, usando il *diritto* della pianta si arriva a una linea di tram segnatavi in riga sottile rossa e su quella linea si vedono correre vetture con vari numeri, non c'è, per sapere dove vanno e quale scegliere, che guardare nel rovescio della pianta per leggervi tali numeri e, in una tabellina a fianco, il percorso di ciascuna linea. Così è facilissimo usare i trams di tutta Roma, vincendo la complicazione degli intrecci. La riproduzione a pag. 351 del rovescio della pianta, dà — presso a poco, come poteva consentire il falso valore fotografico dei colori — la sensazione sommaria del provvedimento grafico.

La pianta di Roma non sarà rilegata nel volume; sarà un fascicoletto a parte in una semplice copertina insieme all'indice delle vie, delle piazze, delle chiese, dei monumenti, dei palazzi, dei musei ecc. i quali nomi sono ben 1869 ed hanno tutti il richiamo al quadratello numerato della pianta in cui si trovano. Avere separata la pianta dal volume vuol dire una spesa maggiore di 64.000 lire (ciò che può sorprendere; ma quel benedetto moltiplicatore di 320.000 giuoca dei brutti scherzi); tuttavia la grande comodità dell'uso ci ha fatto sorpassare al sacrificio economico.

***

Tutte le carte della Guida di Roma furono stampate dalle Officine Ricordi e C. di Mila-



La gita ad *Ostia* è illustrata da questa cartina, di cui qui alla meglio si può ricostruire con un po' di sforzo di immaginazione la chiarezza: antichità e itinerario attraverso gli scavi in rosso, acque in turchino, orografia in grigio, situazione in nero, terreni in bistro chiarissimo. La nuova ferrovia di Ostia è bene in evidenza, l'itinerario nella città morta è in relazione al testo accuratissimo.

no, in macchine rotative *Offset* mono o bicolori. È doveroso di tributare qui un elogio alla Ditta che all'uopo ha affrontato impegni non lievi d'impianto di macchine, e in particolare al cav. Manolo Ricordi, cui è affidata la direzione tecnica del grandioso stabilimento, il quale ha saputo trarre dalle macchine, magnifiche ma di uso assai difficile, risultati veramente commendevoli. Perciò fu necessario addestrarvi con amore, costanza e sacrificio di prestazioni personali intelligenti, una maestranza desiderosa di distinguersi nel nuovo arringo ma che non era facile di indirizzare a così delicati lavori. I Soci potranno fra poco giudicare la perfezione raggiunta con queste rotative, dalle quali all'estero si ottengono già cose straordinarie e che per la prima volta in Italia hanno dato risultati tanto buoni per la stampa cartografica come quella del nostro nuovo volume. Ci piace di constatare qui che se a questo progresso tecnico si è giunti in Italia lo si deve un po' anche al Touring, che ha propugnato e propugna strenuamente presso i nostri industriali grafici l'introduzione di queste nuove macchine, destinate fra qualche anno a detronizzare tutte le altre, poichè esse stampano comodamente diecimila copie (ventimila se bicolori) nel tempo in cui le ordinarie macchine piane, a parità di finezza di lavoro, ne dànno scarsamente tremila.

E per finire: l'impianto delle carte del volume « Roma e dintorni » compiuto tutto nel nostro Ufficio Cartografico sotto l'abile direzione del nostro Capo cartografo cav. Pietro Corbellini, è costato più di centomila lire. Dico l'impianto, perchè il costo di carta e stampa è così grave che lo taccio.... per non spaventare. Ma i Soci facciano molta propaganda, diventino un esercito sempre più numeroso: suddividendo le spese, il bilancio tornerà ancora, come sempre. Mai aver paura quando trecentomila Soci sono altrettanti amici che si dispongono tutti a far crescere la grande famiglia!

L. V. BERTARELLI.

PIGRIZIA, ATTIVITÀ

Perchè il Touring non ha un milione di Soci?

Mah! C'è da restarne a bocca aperta. Quando *tutte*, senza eccezione, le classi sociali trovano nel proprio seno 300.000 individui che ravvisano la convenienza morale e materiale di inscriversi in un Sodalizio, vuol dire che l'esserne partecipi non è atto di solitari o d'eccezione: non vi sono 300.000 solitari! E allora non si vede bene perchè il numero dei membri di quel Sodalizio non sia enormemente più grande.

Per verità se tutti quelli che si fecero Soci del Touring fossero rimasti nella gran Famiglia e nessuno se ne fosse staccato salvo che per motivi insuperabili, il Touring avrebbe ora più di mezzo milione di Soci.

Perchè dunque soltanto 300.000?

Nove volte su dieci la pigrizia al rinnovo annuale è la causa del distacco. L'oblio di quel 15 di novembre statutario, la noia di quel 31 di dicembre, che è già una incresciosa data di ritardatari, l'abulia mortificante del primo, del secondo, del terzo mese, la vergogna, talora, del quarto e del quinto, ed ecco il Socio sfumato. Pace a lui (che può tornare) e maledetta la pigrizia!

***

Il rimedio voi lo conoscete bene. Finchè il Concorso Brioschi non sia giudicato e da uno dei 177 concorrenti non ci sia dato quel breve ed energico « Manuale della volontà » che saprà autoimporre a ciascun Socio la rinuncia annuale alla pigrizia, il Touring rimane debole di fronte al fatidico 15 novembre, al noioso 31 dicembre, agli abulici mesi seguenti. E il rimedio sovrano resta sempre il passaggio da Socio annuale a vitalizio: meschino sborso che mette l'animo, vita natural durante, in pace e letizia.

Quasi ventiquattromila Soci in due anni hanno fatto il passettino che dalla riva franosa dell'incertezza li ha portati al di qua del fosso nel porto sicuro, nella fortezza dei fedelissimi del Touring, ove si custodiscono con tranquillità le polveri asciutte non solo per le battaglie di oggi ma altresì per quelle del domani.

Ventiquattromila volontari nei due anni, sono però assai pochi, a nostro giudizio. Centri piccolissimi ebbero iscrizioni così numerose che dimostrano l'elasticità possibile di questa propaganda che il Consiglio fa con persistenza, che molti Soci assecondano con attività vivace, riscontro confortante alla deplorata pigrizia di altri.

Lavorate anche quest'anno per la buona causa, o propagandisti amici! Non è, ora, aperta in Roma un'Esposizione grandiosa, della quale troppo tacciono i giornali — l'Esposizione missionaria — la quale testimonia un mirabile slancio dell'uomo civile e pensatore, in tutto il mondo, per diffondere l'idea cristiana? Ebbene, in un mondo più piccolo, per un'idea pur nobile, per scopo più modesto ma degno, quale è la elevazione del Paese, che con la sua opera il Touring persegue indefessamente, lavorate con animo aperto, con fede nella bontà dell'opera vostra anche quest'anno o cooperatori propagandisti. La soddisfazione della riuscita vi arriderà. E non ventiquattromila vitalizi in due anni dovrebbe iscrivere il Touring nel suo albo gigantesco, ma in un anno solo. E chissà, perchè non di più?

***

Il buon seme da voi gettato avrà un triplice premio. Il maggiore: la persuasione vostra d'aver fatto opera utile alla Patria; l'altruista d'avere aggiunto un granello alla felicità degli amici indotti in tentazione; l'egoistico — sì anche questo — di esservi assicurato un premio alle vostre piccole fatiche.

Un premio: anzi, più premi, a scelta: piccoli o grandi (1). Chi non vuol viaggiare a conto del Touring in ferrovia o in auto, chi invece vuol studiare il Paese a tavolino, presenti tre Soci vitalizi di nuova iscrizione o passanti da annuali a vitalizi — compreso sè stesso, se vuole, per dare il buon esempio — ed avrà subito la **collezione completa dei 59 fogli della magnifica "Carta d'Italia al 250.000" del T.C.I.**, consegnatagli a Milano. Se ne presenta quattro, la Carta viene spedita franco di porto in Italia e Colonie oppure data a Milano in elegante cartella. Se ne presenta cinque la cartella è spedita franco Italia e Colonie. E così ecco in cambio di tre o quattro o

(1) Vedi per questi e gli altri le modalità a pag. 425 di questo stesso fascicolo.

cinque sia pur distintissimi e ottimi Soci... tutta Italia. Si può essere più fortunati di così?

Se rinuncia alla Carta, lo zelante e vero amico del Touring può scegliere di concorrere con altrettanti punti quanti i gruppi di tre Soci presentati all'estrazione di **30 premi da 500 lire,** che impiegherà in un viaggetto o come meglio turisticamente gli piacerà.

Poi vi saranno dei premi di « massimo ». Bisogna pur riconoscere il merito maggiore, che non è più relativo ma assoluto. A questi pionieri che avranno più dissodato terreno duro, il nostro concorso turistico dev'essere più riconoscente. Sono per essi stabiliti **10 premi da mille lire e uno da cinquemila,** che non saranno sorteggiati ma andranno di diritto ai maggiori presentatori. E infine....

Infine i propagandisti potranno pur avere un riconoscimento *up to date,* qualche cosa che risponda al più vivo desiderio moderno dei Soci del Touring. E sul desiderio non c'è da discutere, sappiamo tutti che è l'automobile.

L'automobile? Vi sarà un'automobile come premio di propaganda? Un momento: noi non pensiamo che il desiderio unanime dei Soci del Touring possa essere quello dei Soci privilegiati per fortuna, che sognerebbero una 50 o una 100 cavalli per fare i 120 all'ora, non importa con qual dispendio... e con qual sugo.

Noi ci riferiamo qui alla quasi unanime aspirazione alla vetturetta utilitaria, quella che risponde al bisogno di quasi tutti; che il proprietario guida da sè, che consuma una inezia di gomme e di benzina, che serve a tutti gli usi professionali, che negli Stati Uniti d'America conta forse per 14 milioni sui quindici in circolazione, e che nella Francia tanto più simile dell'America al nostro paese, ha conquistato un alto posto e va ogni giorno più salendo nella statistica proporzionale dei vari tipi di vettura.

Ma dunque vi sarà anche una vetturetta in palio?

Una? Non una, ma **quattro vetturette automobili.**

Una Casa di fama mondiale — la Citroën — sta costruendo a Milano, sopra un'area vastissima, un imponente stabilimento per fabbricarvi le sue vetturette. Finalmente sta per essere appagato il voto del Touring che qualcuno cominci una buona volta a mettere sul mercato una vetturetta utilitaria nel vero senso della parola: non il giuocattolo che vuol sciniottare nel lusso e nei particolari la grande vettura, nè quello che è una motocicletta camuffata, ma una vetturetta studiata e costruita per essere la tipica vetturetta d'uso di tutti. È ben noto che la Citroën ha in Francia uno degli stabilimenti più importanti, dedicato alla produzione di questo tipo di vetturette, che va ora diffondendosi dappertutto, dopo le sue conquiste sul mercato nazionale.

Le caratteristiche tecniche della Citroën sono: Motore quattro cilindri monoblocco 55 × 90, cilindrata 850 cmc. Testa del cilindro smontabile. Regime normale 2100 giri. Collaudata per 11 HP. Potenza effettiva 11 HP. Carburatore Solex. Accensione per magnete. Raffreddamento ad acqua. Frizione a disco unico regolabile. Cambio di velocità a doppio treno *balladeur:* 3 velocità e retromarcia. Dinamo collocata all'estremità anteriore dell'albero motore. Motore d'avviamento in presa diretta con la corona del volano. Trasmissione a cardano con un sol giunto a disco flessibile e dispositivo per la registrazione dell'albero. Ponte posteriore oscillante con tubo di reazione. Differenziale con ingranaggi a *chevron* « Citroën ». Due freni, uno sulle ruote posteriori e uno sul differenziale con tamburi di grandi dimensioni. Direzione irreversibile a vite senza fine con settore dentato. Cinque ruote gommate 715 × 115. Carreggiata metri 1.20. Interasse m. 2.25.

Queste vetturette naturalmente rispondono a tutti i bisogni turistici comprese le più aspre salite. La velocità è di 60 km. all'ora e il consumo (udite, udite!) di 5 litri di benzina per 100 km.

Quattro di queste magnifiche macchine sono messe in palio e verranno estratte a sorte fra tutti i Soci i quali avranno presentato tre Soci vitalizi (o passaggi-vitalizi) e con altrettanti numeri quanti gruppi di tre Soci. E s'intende che questi premi andranno, se la sorte favorisce, in aggiunta ai premi di massimo.

***

E adesso all'opera: vi sorregga, o lavoratori del Touring, il pensiero dell'opera patriottica a cui vi accingete. E se la fortuna anche vi sarà benigna, riconoscerete nella chioma afferrata i fili d'oro di cui si tessono le italiche speranze del nostro Sodalizio.

L. V. BERTARELLI.



LE VICENDE DELLA FACCIATA DEL DUOMO DI CREMONA



FIG. 1.

Fra le imponenti cattedrali lombarde la più dimenticata dai turisti, e pur dagli studiosi, è la cremonese, posta in uno scenario meraviglioso di edifici dell'età comunale. Il Duomo ed il vicino Torrazzo, fra loro collegati da una loggia a due ordini, occupano tutto il lato orientale della vasta pittoresca piazza. La pianta del duomo, quasi a croce greca, ha dato adito agli architetti di creare tre bellissime facciate: le due laterali in cotto, severe e gentili nelle trine e nei ricami delle immense finestre, la principale in marmo.

Certamente, sullo stesso luogo, sorgeva, prima del mille, una chiesa.

Nel 1107 l'edificio è quasi completamente rifatto; ma dopo pochi anni (1116) un disastroso terremoto lo fa ruinare.

Verso la metà del sec. XII si intraprendono i lavori di ricostruzione dando alla nuova cattedrale l'aspetto basilicale a tre navate. Da un sigillo del sec. XIII, conservato nel Museo Civico (fig. 1), possiamo ricavare come fosse la fronte verso la piazza.

Verso la fine del secolo i Cremonesi già pensano ad ampliare il loro duomo. Intorno al 1260 si erano iniziati i lavori per innalzargli accanto, a sinistra della facciata, il famoso Torrazzo; e prima del 1300 tutta la parte in cotto di questo potevasi dire ultimata. La porta maggiore ebbe il suo protiro ad arco acuto con la loggia trifora a tabernacolo, e lungo la facciata, a collegare le due costruzioni, fu elevato un portichetto, forse, in legname. Un altro sigillo comunale del principio del secolo XIV ci mostra questo stadio (fig. 2). La guglia meravigliosa della torre noi dobbiamo, più propriamente, assegnare alla metà del secolo XIV.



FIG. 3.

In una tarsia negli stalli corali del Duomo, fra altre rappresentazioni di edifici del ducato milanese, noi possiamo vedere quale aspetto presentassero la facciata ed il Torrazzo nella seconda metà del quattrocento. Intorno alla fine di quel secolo il portichetto in legname fu sostituito con le bellissime logge della Bertazzola tuttora esistenti benchè solo in parte. Dal 1491 la facciata s'avvia a prendere l'aspetto odierno. In tale anno Alberto da Carrara rifà la parte superiore rispettando dell'antico le due torricelle estreme in cotto.

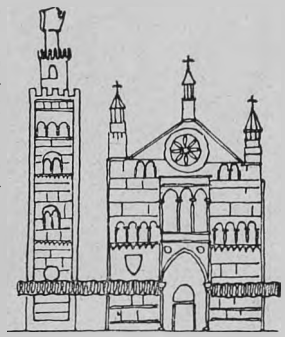


FIG. 2.

Nel 1508 l'architetto scultore Pietro da Rho conduce a fine i lavori aggiungendovi sul culmine il lanternino.

F. R.



(fot. di M. Girardelli, Udine)

VISIONI DI BELLEZZE TURISTICHE

Una valle romita all'estremità settentrionale del mondo Dolomitico è quella di Braies Vecchia (Alt Prags) che sbocca in Pusteria fra Villabassa e Monguelfo, riunendosi a Braies di fuori (Ausser Prags) con la valle di Braies di dentro in cui trovasi l'ormai famoso Lago di Prags. È una valle ricchissima di boschi ma che ha anche magnifici sfondi panoramici: nella fotografia superiore vedesi il Dürrenstein, nell'inferiore la Croda Rossa. Il punto più frequentato della vallata sono i Bagni di Braies, alcalino magnesiaci, a m. 1383 sul mare.

LA NOSTRA MARINA MERCANTILE NEL 1924

Il 1924 fu un buon anno per la nostra marina mercantile! Oltre all'entrata in servizio dei due transatlantici *Nazario Sauro* ed *Ammiraglio Bettolo* — che saranno seguiti presto dal *Leonardo da Vinci* — varie unità dotate di mezzi moderni, scesero dagli scali dei nostri cantieri, accrescendo sensibilmente il nucleo delle navi rispondenti alle esigenze dei traffici moderni.

Buone imprese furono migliorate: come le linee dell'Australia e dell'Africa dell'ovest, alimentando nuove correnti non indifferenti di scambi, esercitate per il passato dalle bandiere tedesca ed inglese.

I nostri armatori dimostrarono di essere veramente alla pari dei colleghi dell'estero nello svolgere la loro attività ed è con vera soddisfazione che oggi sappiamo esservi dei nostri ottimi vapori da carico naviganti lontano dalla patria, tra porti esteri a guadagnare buoni noli.

È puerilità l'affannarsi a dimostrare che la marina straniera si assicura, a danno della nostra, una buona quota del nostro commercio marittimo; vuol dire che i nostri armatori avranno maggior agio di accaparrarsi dei noli lontano dai nostri porti. L'importante è che i bastimenti viaggino ed incassino l'oro che noi paghiamo, per andare alla moda, agli stranieri; sarebbe dannoso invece se stessero all'ancora!

L'industria delle demolizioni ha svolto anch'essa una sensibile attività, demolendo a diecine i piroscafi vetusti ed antieconomici, in gran parte provenienti dall'estero, fornendo notevoli quantità di materiale alle ferriere nazionali.

Infine il 1924 porta con sè la decisione presa da nostre Compagnie di costruire quattro grossi transatlantici, che apporteranno nuovo lustro alla nostra bandiera ed ai nostri stabilimenti navali.

***

In base alle statistiche trimestrali del « Lloyd's Register of Shipping » l'attività produttiva dei nostri cantieri sarebbe la seguente:

al 30 settem. 1923	piroscafi in costruz.	41	tonn.	stazza	145.423
al 30 giugno 1924	»	33	»	»	127.772
al 30 settem. 1924	»	37	»	»	132.457

Per il naviglio in disarmo si avrebbero i seguenti dati:

Gennaio 1923	tonn.	stazza lorda	472.000
Luglio 1923	»	»	559.000
Gennaio 1924	»	»	427.000
Luglio 1924	»	»	262.000

Al 30 giugno 1924 la nostra marina disponeva di:

971 piroscafi per complessive tonn. 2.718.606 di stazza lorda.

Ciò premesso ecco le maggiori variazioni avvenute nel 1924.

Aumenti.

I. — NUOVI PIROSCAFI ENTRATI IN SERVIZIO DI COSTRUZIONE NAZIONALE

a) TRANSATLANTICI.

Nazario Sauro, dislocamento tonn. 12.000, velocità oraria nodi 15,5. Costruzione: Sestri Ponente; Ansaldo. Armatore: Società « La Transatlantica Italiana ».
Ammiraglio Bettolo, idem, idem.

b) VAPORI MISTI E DA CARICO.

Crispi, stazza netta tonn. 3500, velocità oraria nodi 10,5, portata tonn. 8000. Costruzione: Livorno; Fratelli Orlando.
Faleria (motonave), stazza netta tonn. 3500, velocità nodi 10,5, portata tonn. 8300. Costruzione: Spezia; Ansaldo San Giorgio. Armatore: Soc. di Nav. « Roma ».
Salvore, stazza tonn. 5850/2630, lungh. m. 123,40, 2700 HP, portata tonn. 9000. Costruzione: Trieste. Armatore: « Navigazione Libera Triestina ».
Isarco, idem, idem.
Edda (frigorifero), idem, idem.
Ferento, stazza netta tonn. 3500, velocità nodi 10,5, portata tonn. 8100. Costruzione: Cornigliano Ligure; Cantieri Savoia. Armatore: Soc. di Nav. « Roma ».
Lanuvio (motocisterna), lungh. m. 119,90, stazza tonn. 6200/3640, portata tonn. 8300. Costruzione: Spezia; Ansaldo San Giorgio. Armatore: Soc. di Nav. « Roma ».
Casaregis, lungh. m. 124,60, stazza lorda tonn. 6300, 2500 HP., portata tonn. 8900. Costruzione: Sestri Ponente; Ansaldo. Armatore: Soc. « Transatlantica Italiana ».
Caffaro, idem, idem.
Giuseppe, stazza lorda tonn. 583. Costruzione: Andora.

II. — PIROSCAFI ENTRATI IN SERVIZIO DI COSTRUZIONE ESTERA.

VAPORI DA CARICO.

Aisne, stazza netta tonn. 3168 (ex *Ferd. Ladtz*).
Lerici, stazza netta tonn. 4029.
Pertusola, stazza netta tonn. 900 (ex *Angela*).
Gabriello Carnazza, stazza netta tonn. 1100.
Sorriso, stazza netta tonn. 3149, costruito nel 1901.
Nafta (cisterna) stazza netta tonn. 1200 (ex *Heliotis*).
Italiano stazza netta tonn. 1320 (ex *Rion*).
G. F. Gibaldi, stazza netta tonn. 2400 (ex ingl. *City of Bruxelles*).
Simeto, stazza netta tonn. 1538.
Eurosia, stazza netta tonn. 567.
Fede, stazza netta tonn. 2458.
Fasana, stazza netta tonn. 884.
Ambro, stazza netta tonn. 756 (ex *Dobitcha*).
Santa Lucia, stazza netta tonn. 110.
Augusta, stazza netta tonn. 1040 (*ex Falkenberg*)
Oreto, stazza netta tonn. 505.
Nautilus, stazza netta tonn. 994 (ex *Petrograd*).
Antartico, stazza netta tonn. 3900 (ex ingl. *Cufic*).
Artico, stazza netta tonn. 3900 (ex ingl. *Tropic*).
Alleanza, stazza netta tonn. 1327.
Aquitania, stazza netta tonn. 2970 (ex ingl. *S. E. Calvert*).
Arturo Serena, stazza netta tonn. 840.
Pasquale Romano, stazza netta tonn. 1883.
Bianca Bianchi, stazza netta tonn. 740.
Vega, stazza netta tonn. 4200.
Pensilvania (cisterna), stazza netta tonn. 3637.
Cesare (cisterna), stazza netta tonn. 105 (ex *Maria Birch*).
Raffaello, stazza netta tonn. 2527.
Sic vos non vobis, stazza netta tonn. 3516.
Sacro Cuore, stazza netta tonn. 860.
Operosità, stazza netta tonn. 3300 (ex *Urbana*).
Angiolina R., stazza netta tonn. 5200 (ex *Virginia Dollar*).
Marco, stazza netta tonn. 2400 (ex *Capac*).
Persiano (cisterna), stazza netta tonn. 2490 (ex *Kura*).

Concludendo, gli aumenti di naviglio a vapore nel 1924, tenendo presente le maggiori unità, possono così riepilogarsi:

Nuovi piroscafi di costruzione nazionale	Transatlantici . .	N. 2
	Carico e misti . .	» 10
Piroscafi di costruzione estera	Carico e misti . .	» 34
	in totale unità	N. 46

Diminuzioni.

PIROSCAFI RADIATI DALLA FLOTTA MERCANTILE.

a) PER SINISTRI MARITTIMI.

Tasmania (carico), stazza netta tonn. 2496. Sinistro: affondato al largo di Ouessant (Bretagna).
Mutlah (carico), stazza netta tonn. 2156, costruito a Glasgow nel 1907. Sinistro: affondato al largo di Capo Paliferno (Sicilia).
Verona (carico), affondato nel Golfo di Guascogna.
Isonzo (carico), stazza netta tonn. 88, costruito nel 1907. Sinistro: affondato per collisione a Paderna (Costantinopoli).
Feronia (carico), stazza netta tonn. 1851. Sinistro: affondato al largo de le Havre.
Monte Pasubio (carico), stazza netta tonn. 4072, portata tonn. 10.750, costruito nel 1919 a Chepstow. Sinistro: naufragio nelle coste del Marc de la Plata.
Aurania (carico), stazza netta tonn. 2180, portata tonn. 5950, costruito nel 1899 a Sunderland. Sinistro: affondato al largo di Ouessant (Bretagna).
Orion (carico), stazza netta tonn. 296. Sinistro: affondato al largo dell'isola del Tino (La Spezia) per collisione con il piroscafo olandese *Borneo*.
Zovetto (carico), stazza netta tonn. 3157, portata tonn. 8130, costruito nel 1919 a Newcastle on Tyne: Sinistro: naufragato ed abbandonato.
Valdarno (carico), stazza netta tonn. 3174, costruito nel 1919 a Glasgow, portata tonn. 8400. Sinistro: incendiato ed abbandonato.

b) PER VENDITA AD ARMATORI ESTERI.

Gabriella (carico), stazza netta tonn. 848. Acquirenti: Persiani.
Capo Gallo (carico), stazza netta tonn. 824, costruito nel 1879 a Whithaven. Acquirenti: Turchi.
Milazzo (carico), stazza netta tonn. 3389, portata tonn. 8130, costruito nel 1917 a Glasgow. Acquirenti: Inglesi.
Michelangelo (carico), stazza netta tonn. 1534, portata tonn. 3750, costruito nel 1895 a Sunderland. Acquirenti: Jugoslavi.
San Remo (ex argentino *O' Coronel*) (misto), stazza netta tonn. 853. Acquirenti: Turchi.
Gregorio (carico), stazza netta tonn. 3000. Acquirenti: Brasiliani.
Albaro (misto), stazzza netta tonn. 1761, costruito nel 1890 ad Amburgo, portata tonn. 4000. Acquirenti: Cileni.
Marcantonio Bragadin (carico), stazza netta tonn. 100, portata tonn. 230, costruito nel 1912 a Papendrecht. Acquirenti: Portoghesi.
Proteo (carico), stazza netta tonn. 2441, costruito nel 1900 a Newcastle, portata tonn. 6060. Acquirenti: Greci.
Eros (carico), stazza netta tonn. 1761, costruito nel 1899 a Sunderland, portata tonn. 5000. Acquirenti: Spagnoli.
Margheb (carico), stazza lorda tonn. 4573, portata tonn. 7250, costruito nel 1895.
Lilla Ricci (carico), stazza lorda tonn. 321, portata tonn. 500, costruito nel 1918.
Delia (carico), stazza netta tonn. 3400. Acquirenti: Giapponesi.

c) PER DEMOLIZIONE.

Savona (carico), del 1895. *Fides* (carico), del 1880.
Enrichetta (carico), del 1891. *Alessandro A.* (car.), 1893.
Cilicia (misto), del 1892.
Tracia (misto), del 1893.
Egadi (misto), del 1872.
Espero (carico), del 1882.
Nitor (carico), del 1881.
Riviera (carico), del 1861.
Dina Accame (carico), del 1918 (legno).
Africana (carico), del 1898.
Galvani (misto), (ex ungh. *Adria*) del 1880.
Stoppano (m.), (ex ungher. *Tisza*) del 1879.
Volta (misto), (ex ungher. *Zichy*) del 1884.
Pegli (carico), del 1890.
Cotrone (car.), 1920 (legno).
Maria Madre (car.), del 1878.
Ilaria (in legno), del 1918.
Vacuna (in legno), del 1918.
Vibilia (in legno), del 1918.
Itonia (in legno), del 1918.
Circe (carico), del 1891.
Esperia (misto), del 1894.
Sicania (carico),, del 1903.
Vega (carico), del 1895.
Leon Pancaldo, del 1890.
Eolo (misto), del 1856.
Cornelia (carico), del 1875.
Josto (misto), del 1899.
Zenzon (car.), 1918 (legno).
Bersagliere (car.), del 1875.
Operosità (carico), del 1877.
Antonio (carico), del 1893.
Berenice (misto), del 1903.
Maria Teresa (mis.), 1892.
Città di Venezia (carico), del 1886.
Cabiria (in legno), 1918.
Casperia (in legno), 1918.
Asiago (carico), del 1918 (legno).
Monfenera (car.), del 1918 (legno).
Capo Zaffarano (car.), del 1876.

Concludendo, le diminuzioni di naviglio a vapore nel 1924, tenendo presente le maggiori unità, possono così riassumersi:

Per sinistri marittimi	N.	12
» vendita ad armatori esteri	»	12
» demolizione	»	44
ed in totale unità	N.	68

Demolizione in Italia di naviglio estero.

Fra le maggiori unità acquistate all'estero dai nostri demolitori nel 1924, ricorderemo le seguenti:

City of Oxford, di tonn. 4026, del 1882. Bandiera: inglese.
St. Luis (misto), di tonn. 10.230, del 1895. Bandiera: Stati Uniti.
Lakonia (carico), di tonn. 4743, del 1899. Bandiera: inglese.
Abydos (car.), di tonn. 4057, del 1890. Bandiera: inglese.
El Mar, di tonn. 3531, del 1889. Bandiera: inglese.
Great Canton (misto), di tonn. 5083, del 180. Bandiera: Stati Uniti.
Port Stephens (misto), di tonn. 6176, del 1899. Bandiera: inglese.
Kios (carico), di tonn. 3557, del 1894. Bandiera: greca.
Hejaz, di tonn. 3875, del 1894. Bandiera: inglese.
Akbar, di tonn. 4653, del 1899. Bandiera: inglese.
Warsley Hall, di tonn. 3498, del 1886. Bandiera: inglese.
Malange (carico). Bandiera inglese.
Libertas (carico). Bandiera: francese.
Thongwa (misto). Bandiera: inglese.
Pedro Nunes (misto). Bandiera: spagnola.
Conde Wilfredo (misto). Bandiera: spagnola.
Giacinto Suarez (misto). Bandiera: spagnola.
Catalina (misto). Bandiera: spagnola.
Northern Queen, tonn. 1885. Bandiera: Stati Uniti.
San Spiridione, tonn. 728. Bandiera: greca.
Chalmette, tonn. 2043. Bandiera: Stati Uniti.

UGO M. CASTAGNA.

Una 4ª edizione di PIEMONTE, LOMBARDIA e CANTON TICINO

La prima — in ordine di pubblicazione — delle Guide d'Italia del Touring è giunta alla 4ª edizione. Un totale di 470.000 volumi! La richiesta di questa guida è enorme. Nel 1924 ne furono diffuse più di quindicimila copie che esaurirono la 3ª edizione. In breve fu approntata la 4ª, che contiene correzioni ed aggiunte notevoli, nonostante, come è noto, la precedente edizione rappresentasse un completo rifacimento della 2ª. I nuovi ordinamenti delle gallerie, le variazioni nei prezzi dei mezzi di trasporto, ed altre molte indicazioni pratiche furono introdotte in questa nuova edizione di 15.000 esemplari (30.000 volumi), che viene posta in vendita al prezzo di L. 22 (non si danno volumi separati); per spedizione raccomandata aggiungere in Italia e Colonie: L. 4, all'Estero L. 5.

Nessun Socio del Touring deve essere sprovvisto di questi due volumi; chi possiede la 1ª o la 2ª edizione, invecchiatissime, deve acquistare questa.



LE VIE NELLA DIFESA DELLE COSTE

La cordiale ospitalità di questa *Rivista* permise già a me (1) di mettere in evidenza l'importanza fondamentale che hanno le vie di comunicazione nella difesa di una frontiera terrestre, montana.

Il lettore che ebbe allora la pazienza di seguirmi intravvide quanto l'abile sfruttamento dei solchi vallivi intersecanti il massiccio alpino e dei varchi che ne collegano gli alti bacini, permettesse di far correre veloci i treni e snodare variamente le colonne di autocarri per attuare quei concetti d'impiego a massa delle forze che soli permettono di resistere, di ributtare, di vincere l'avversario.

Quel problema di sfruttamento di valli e di passi manovrieri e di interposte barriere montane d'ostacolo — che appariva pur già un problema di geografia militare assai complicato — era tuttavia un semplice problema di «vie terrestri»; il mare n'era evidentemente escluso ed anche le vie dell'aria soffrivano delle forti limitazioni; non che le navi aeree non sappiano trasvolare sui tetti montani ghiacciati più elevati, come lo seppero difatti le navi tricolori che irridendo ai tetti ghiacciati alpini volarono dalla pianura veneta a Vienna, ma nell'interno d'un massiccio montano l'attività degli aerei soffre limitazioni sensibili nel numero dei campi, nei gorghi d'aria delle vallate, nelle difficoltà visive attraverso le spesse foreste.

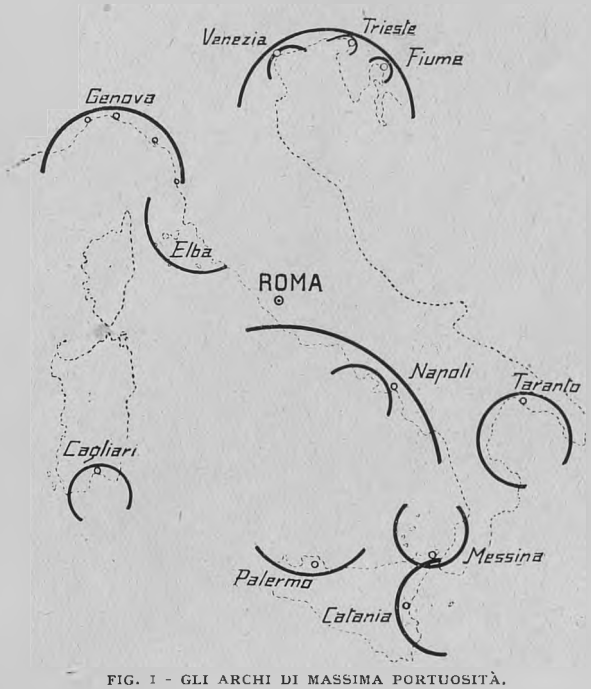


FIG. 1 - GLI ARCHI DI MASSIMA PORTUOSITÀ.
Le falcature costiere a forte concavità creano specchi d'acqua tranquilla favorevoli agli approdi; meglio poi se nell'interno della falcatura la costa è articolata a seni e golfetti; i grandi porti prediligono poi quei tali seni e golfetti alle spalle dei quali riescono più facili le comunicazioni col retroterra. - Si hanno anche dei casi di archi di portuosità colla concavità rivolta verso terra anzichè verso mare, costituiti da festoni d'isole che creano un mare piccolo davanti alla costa, alla quale conferiscono così una non meno caratteristica portuosità; tipico è l'arco dell'Arcipelago toscano.

(1) *Le Vie d'Italia*, n. 11, novembre 1923.

Ma l'Italia ha dovizia di libere e fortunate « vie» non solo terrestri, bensì anche marine ed aeree! Ben più di due terzi del perimetro del Bel Paese è bagnato dal mare e lungo tal genere di frontiere non solo muovono celeremente treni ed automobili, ma spiccano liberamente il volo, in mille direzioni, gli aerei, mentre le navi solcano in superficie ed in profondità gli specchi marini.

Nello studio delle frontiere marittime il problema delle vie di comunicazione si fa adunque più complesso, più vario, più attraente; i vasti glauchi orizzonti aprono vie dell'aria e vie del mare in felice armonia colle vie terrestri destinate ad apportare uomini e mezzi, appoggi ed aiuti, alle navi ed ai velivoli.

Non potremmo qui oggi trattare di tutto l'ampio sviluppo costiero del nostro Paese; o appesantiremmo troppo l'argomento con grave

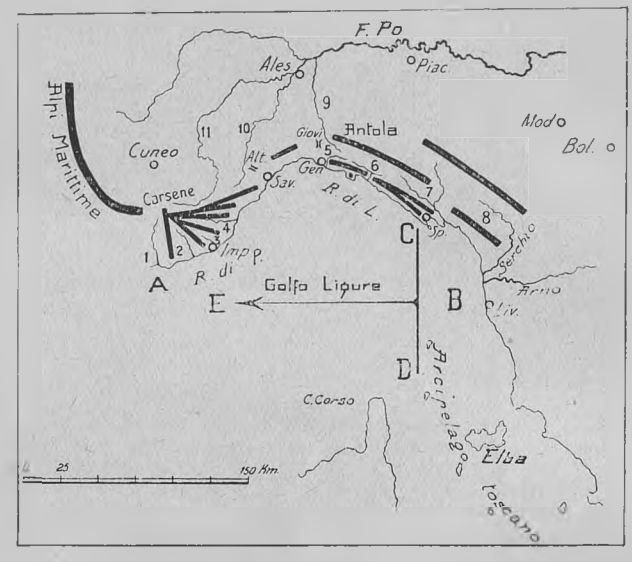


FIG. 2 - GLI ELEMENTI GEOGRAFICO-MILITARI PER LA DIFESA DELL'ARCO LIGURE.

Questi elementi essenzialmente sono: la base navale Spezia-Arcipelago toscano (C D) e la base aerea Bocche d'Arno e di Serchio (B) dalle quali possono lanciarsi gli attacchi (E) contro un avversario che tenti di violare il golfo ligure tra A e B; l'arroccamento coperto terrestre [dalle Carsene per l'alto Tanaro (11) fino a Ceva e S. Giuseppe di Cairo, la Bormida di Spigno (10) fino ad Acqui e Ovada, l'alta Scrivia (9), l'alto Bisagno (5), la valle di Fontanabuona (6), Vara-bassa Magra (7), l'alto Serchio (8) fino a Lucca] che dovrebbe rendersi atto a spostare al sicuro e di sorpresa mezzi e truppe destinate a rifornire le flotte, imbarcare gli elementi offensivi, contrattaccare un avversario che tenti mettere piede a terra. Le valli della Roia (1), della Taggia (2), dell'Impero (3), dell'Arroscia (4), i varchi di Altare e dei Giovi, le basse valli del Bisagno, dell'Entella e del Serchio, legano quell'arroccamento alla Cornice come è meglio indicato nello schema della figura 3.

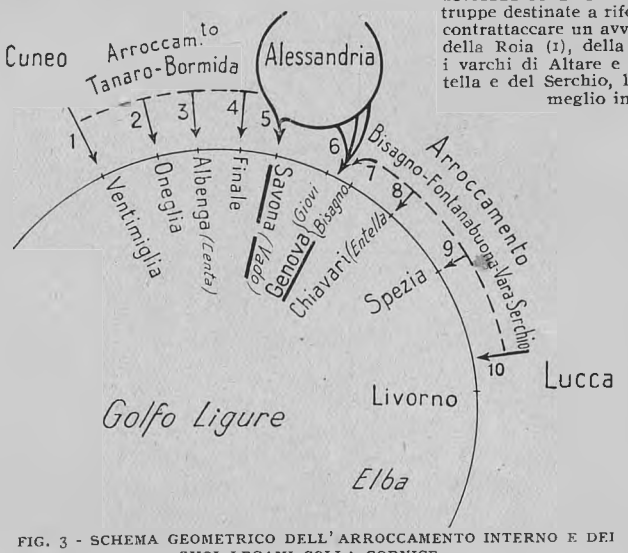


FIG. 3 - SCHEMA GEOMETRICO DELL'ARROCCAMENTO INTERNO E DEI SUOI LEGAMI COLLA CORNICE.

1. La Roia e il passo di Tenda.
2. Il passo di Nava (Oneglia-Ormea).
3. » del S. Bernardo (Albenga-Garessio).
4. » del Melogno (Finale-Ceva).
5. Il varco di Altare (Savona-Cuneo o Savona-Alessandria).
6. Il sistema di varchi del Turchino, Bocchetta, Giovi (Genova-Torino o Milano).
7. Il Bisagno, a Piacenza per la Scoffera o a Cicagna nella valle di Fontanabuona.
8. L'Entella, da Chiavari in valle di Fontanabuona.
9. La bassa Magra, da Spezia e Sarzana, in Lunigiana e Garfagnana.
10. La gola di Ripafratta dal Lucchese alle bocche di Serchio e d'Arno.

tedio del lettore o stando troppo sulle generali renderemmo scipito quel problema che abbiamo invece proclamato vario ed attraente!

Contentiamoci di quei tratti costieri, particolarmente caratteristici, che chiameremmo volentieri gli *archi di massima portuosità* (figura 1); sono tratti tipici che, fortunatamente per noi, si ripetono più volte lungo le nostre coste; sono grandi archi nei quali il mare penetra come un grande golfo ben entro terra e dentro i quali la linea di spiaggia spesso rocciosa si rompe a sua volta in tante intaccature, insenature, rientranze, archetti minori inseriti nell'arco maggiore e ad esso tangenti: tipico l'archetto del golfo di Napoli inserito nel grande arco campano da Gaeta a Salerno; non meno tipici i tre



(fot. Rubba)

FIG. 4 - L'AMPIA LINEA D'ARROCCAMENTO DIETRO LA RIVIERA DI PONENTE: LA VAL TANARO (VEDUTA DA SUD VERSO NORD).

archetti di Venezia, Trieste e Fiume inseriti nell'arco maggiore del gran Golfo Veneto.

Ciascuno di questi grandi archi ha, di per sè, un magnifico valore umano: le navi cariche di merci tendono al fondo dell'arco, riparato dalle burrasche e che concede il massimo sfruttamento economico del trasporto per via d'acqua; non a caso ciascuno di quegli archi prende il nome da un grande emporio portuario — Genova, Napoli, Cagliari, ecc. — sito in fondo ad esso, emporio cui in genere fanno corona una pleiade di centri minori che, sfruttando gli archetti inseriti nella grande falcatura di base, fanno sistema coll'emporio centrale venendo così a costituire, in ciascuna rientranza, un unico sistema umano-economico.

Ed ecco il militare impossessarsi di questo fenomeno geografico generale: dal momento che si tratta di grandi centri portuari, cioè di grandi empori commerciali e talora anche industriali, essi evidentemente costituiscono punti particolarmente delicati delle nostre frontiere marittime! Avremo quindi tutto l'interesse, durante una grossa lunga guerra, a mantenerne il sicuro possesso, a garantirne il regolare funzionamento; per l'Esercito quegli empori sono *basi* dalle quali si traggono i mezzi, spediti dai più lontani paesi amici, necessari per la vittoria finale e per la Marina sono *basi* non meno essenziali di raddobbo, di rifornimento, di partenza. E per converso il nostro avversario vedrà in quegli empori degli *obbiettivi* di redditizie imprese guerresche e si sentirà spronato a tentare di toglierceli o per lo meno ad ostacolarne il regolare funzionamento.

Dunque quei grandi archi costieri, ricchi ora di traffici e di opere pacifiche, diverranno, in tempo di guerra, teatro preferito di cruente imprese belliche, imprese che presenteranno, in tutti gli archi, taluni caratteri comuni e costanti in conseguenza del fatto geografico, del pari comune e costante, di trovarsi quegli empori sul fondo di grandi archi costieri rientranti, qua e là tarotti da anfrattuosità ed archetti minori inseriti in quelle maggiori falcature.

Se consideriamo un po' da vicino uno di questi grandi archi costieri, a mo' d'esempio, le due Riviere liguri, sarà facile per tutti farsi un'idea chiara delle necessità della nostra difesa costiera, idea che diffusa dalle *Vie d'Italia* faciliterà al momento opportuno il fortunato ritrovamento delle *Vie del successo*.

***

Quando il geografo parla di regioni costiere fonde automaticamente tre visioni to-

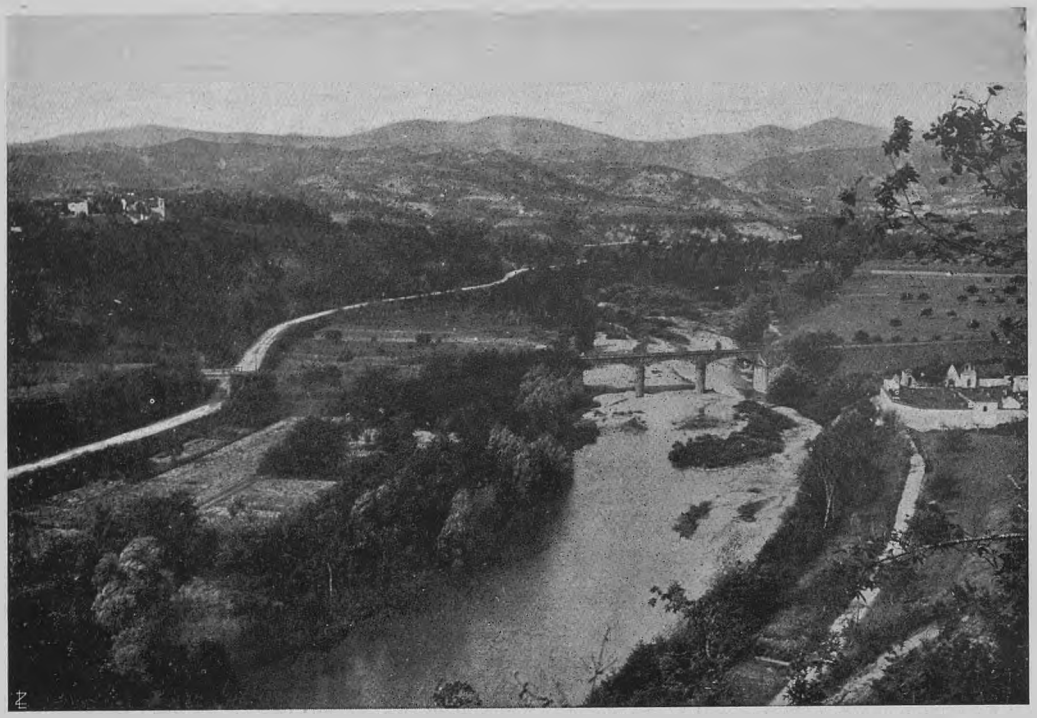


FIG. 5 - LA VALLE DELLA BORMIDA DI SPIGNO, VISTA DAL CASTELLO DI DEGO. FA PARTE DEL SISTEMA D'ARROCCAMENTO TANARO-BORMIDA A RIDOSSO DELLA RIVIERA DI PONENTE.

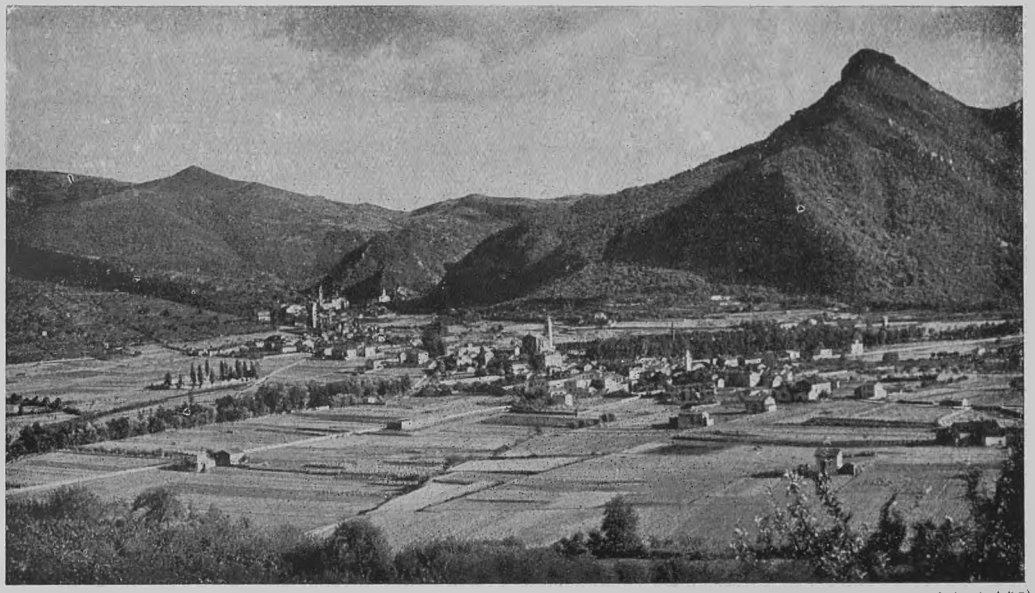
pografiche: quella della linea di costa, quella del mare antistante, quella del paese retrostante; il militare non manca di sfruttare questa triplice visione e cerca nella sua fantasia, maturata d'esperienze guerresche, di manovrare nel modo migliore gli eserciti nel paese retrostante e le flotte nel mare antistante, mentre lungo la linea di costa sente quel contatto spirituale e materiale tra flotte ed eserciti che simboleggia unità d'intese e d'intenti — unità che è fondamento di successo.

Ma il geografo, quando descrive una regione costiera, non si contenta del mare e della terra, volge bensì anche la mente alla vôlta diafana che entrambe le ricopre; volge cioè la mente a quelle condizioni di trasparenza, di venti, di precipitazioni, che tanto interessano gli ampi orizzonti da poco divenuti anch'essi campo d'azione di un terzo gruppo di forze armate, delle forze aeree che pur esse debbono agire in perfetta unione d'intenti colle forze di terra e di mare per ottenere quella azione a *massa soverchiante sul punto decisivo* che è il segreto della vittoria.

Il geografo è per eccellenza il primo consigliere del Comandante; è il primo che va sentito perchè gli parla della piattaforma naturale e sostanzialmente non modificabile, dalla quale partono e sulla quale muovono quei tre gruppi di forze: di terra, di mare e dell'aria.

Le condizioni topografiche presentate dai vari tratti di regione costiera non permettono, in generale, di tenere permanentemente ammassate tutte le forze, di terra, di mare e dell'aria, destinate a piombare sull'avversario, nè ciò sarebbe d'altronde conveniente ai fini del segreto per ottenere la sorpresa, delle comodità di vita delle truppe nei periodi d'attesa, ecc.; la geografia deve invece additare al militare (figg. 2, 3) le *vie* migliori e più rapide che permettano, al momento buono, di formare, fulmineamente, una massa attaccante alle spalle o sui fianchi del nemico, sgomentato così dalla sorpresa e dall'imponenza dell'attacco!

Se noi ci fermiamo a considerare il retroterra della Liguria esso ci si presenta nel suo complesso siffattamente montagnoso, trarotto, intricato, da scoraggiare chi si pro-



(fot. Rubba)

FIG. 6 - LA CONCA DI GARESSIO, CHE FA PARTE DEL SISTEMA D'ARROCCAMENTO TANARO-BORMIDA, E DALLA QUALE, PER IL PASSO DEL S. BERNARDO (IN FONDO, AL CENTRO DELLA FOTOGRAFIA) SI SBOCCA AD ALBENGA SULLA RIVIERA DI PONENTE.

ponga di far muovere celermente truppe da un estremo all'altro dell'arco, chè se corrono lungo la Cornice son viste ed esposte alle offese da mare, nè questa via appare poi tanto facile attraversata com'è da mille sproni montagnosi strapiombanti in mare e resi intricati dalla vegetazione lussureggiante (figure 8, 9, 10, 12 e 14); chè se vogliono sfruttare il retroterra immediato, esso è aspro, montano, chiuso apparentemente per ogni verso; chè se vogliono infine girare al largo, per la pianura del Po, si allontanano troppo dalla costa e rischiano di non arrivare in tempo.

Il problema è certamente arduo; ragion di più per chiedere aiuto alla geografia e cercar



(fot. Rubba)

FIG. 7 - IL PASSO DEL S. BERNARDO, DI CUI ALLA FIGURA PRECEDENTE, CON VISTA VERSO ALBENGA E IL MARE.



FIG. 8 - VEDUTA DI S. REMO DA MARE, CHE MOSTRA L'ASSENZA DI FASCIA COSTIERA PIANEGGIANTE E L'IMMINENZA DEI MONTI SULLA SPIAGGIA.

di discernere, in quell'intrico di monti e vallette, una via meno peggio che contemperi quelle tre difficoltà.

La peggior soluzione sarebbe sempre quella, arrendendosi alle prime difficoltà, di metter grossi presidi un po' dappertutto nelle località più importanti — Ventimiglia, Imperia, Savona-Vado, Genova, Spezia.... — e lasciar poi che ognuno se la sbrighi....; sarebbe quella difesa a cordone che vedemmo tanto perniciosa a proposito delle frontiere terrestri; deboli dappertutto, passivi dappertutto, saremmo ovunque successivamente schiacciati dalle forze nemiche che un avversario abile sapesse opporci riunite, compatte e soverchianti.

La geografia può e deve aiutare il militare a trovare le vie naturali e additargliene i piccoli miglioramenti artificiali occorrenti per renderle valevoli per quei rapidi spostamenti occorrenti per far massa nel punto e nel momento adatti.

Le linee schematiche della Liguria non son poi, dopo tutto, tanto difficili da rintracciare: la storia geologica di questa regione mette subito in chiaro un punto fondamentale e cioè che mentre la Liguria di ponente è largamente influenzata dall'andamento dell'arco alpino (Alpi marittime), la Liguria di levante è invece già più prettamente appenninica e risente di quell'andamento a quinte che è proprio delle catene dell'Italia centrale (Appennino ligure-tosco-umbro). Il grande arco delle Alpi occidentali prosegue difatti nella Liguria di ponente (Alpi liguri) con una serie di contrafforti che dal nodo delle Carsene si diramano a ventaglio, diretti all'incirca da maestro a scirocco trasversalmente alla costa, e che contengono le vallate della Roia, della Taggia, dell'Impero e dell'Arroscia; la Liguria di levante presenta invece lunghe dorsali che partendo dal nodo dell'Antola si sviluppano parallele al mare e che sfalsandosi successivamente a mo' di quinte d'un palcoscenico, vanno a poco a poco riempiendo tutta la Toscana; lunghe dorsali tra le quali sono rinserrati i corridoi di Fontanabuona, della Vara e dell'alto Serchio.

E nel punto dove queste due Liguri combaciano è rimasta una striscia depressa, già percorsa da bracci di mare che mescolavano le onde del Tirreno a quelle del Mar padano, e che è tuttora simboleggiata dalla eccezionale depressione dei varchi, collineschi più che montani, di Altare (m. 435) e dei

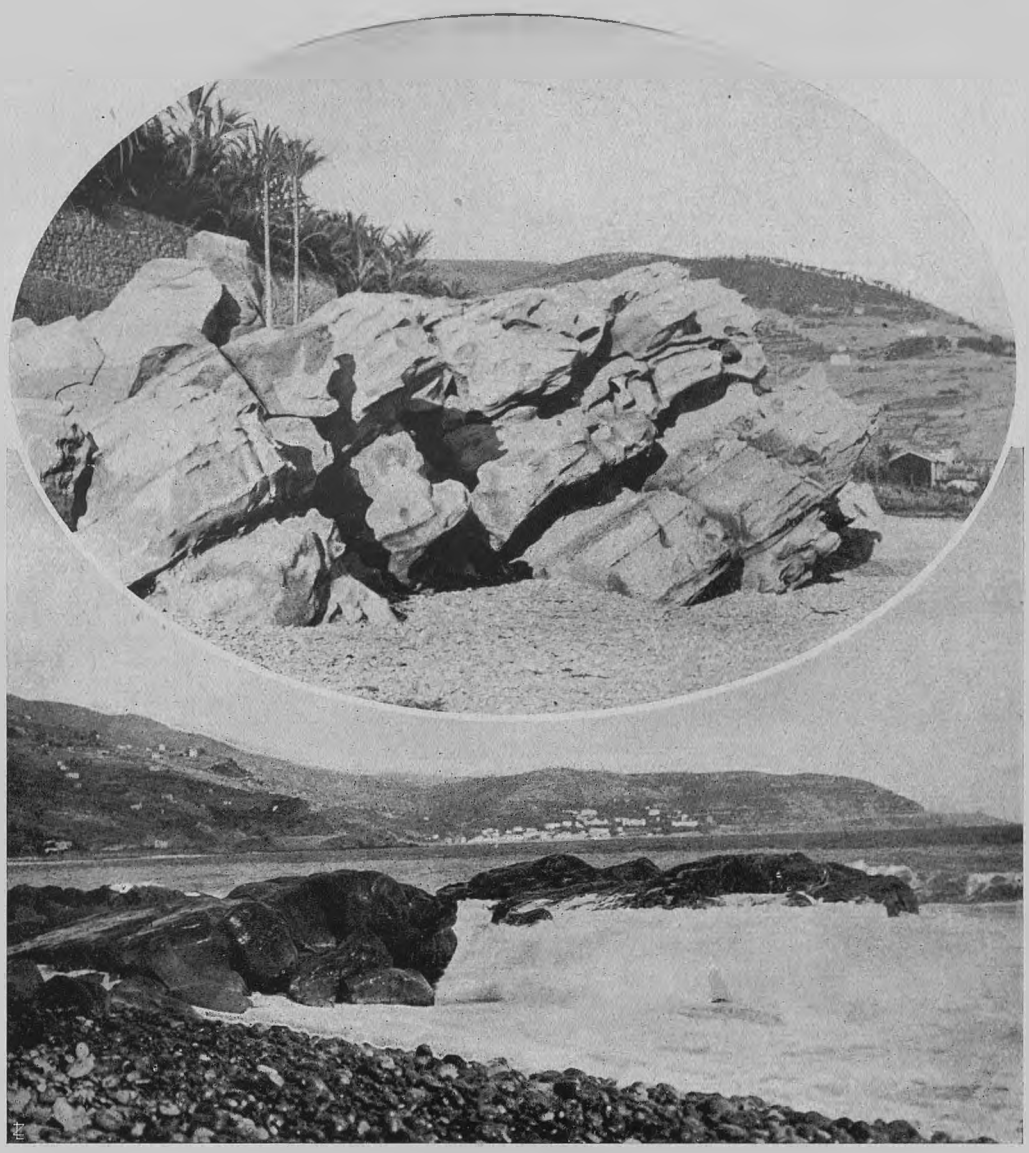


FIG. 9, 10 - VEDUTE DELLA COSTA, DA BORDIGHERA VERSO OSPEDALETTI.
Queste fotografie mostrano come anche nella Riviera di Ponente, dove tuttavia la montagna è meno strapiombante sul mare che non in quella di Levante, lo spazio fra monte ed acqua, pur nei luoghi più celebri e frequentati sia limitatissimo ed esposto alle facili interruzioni per effetto di offese dal largo.

Giovi (m. 472). Questa striscia depressa è, come ognun sa, tanta parte della fortuna di Genova e di Savona che si trovano così libera la via verso la Lombardia e il Piemonte e al militare serve del pari mirabilmente pel pronto accorrere di masse armate dalle pianure di Cuneo e di Alessandria in difesa diretta di quel grande sistema portuario.

In realtà però al militare più che difendere « direttamente » quel grande sistema poleografico — il che lo coinvolgerebbe negli orrori della guerra e ne arresterebbe il funzionamento — importa difenderlo « indirettamente »; importa cioè di più al militare di avere la possibilità di spostare rapidamente masse armate agli estremi A e B dell'arco per appoggiare, sostenere, rifornire le navi e i velivoli impegnati a tenere sgombro il gran golfo ligure, tutto lo specchio liquido, cioè, antistante a quei centri.

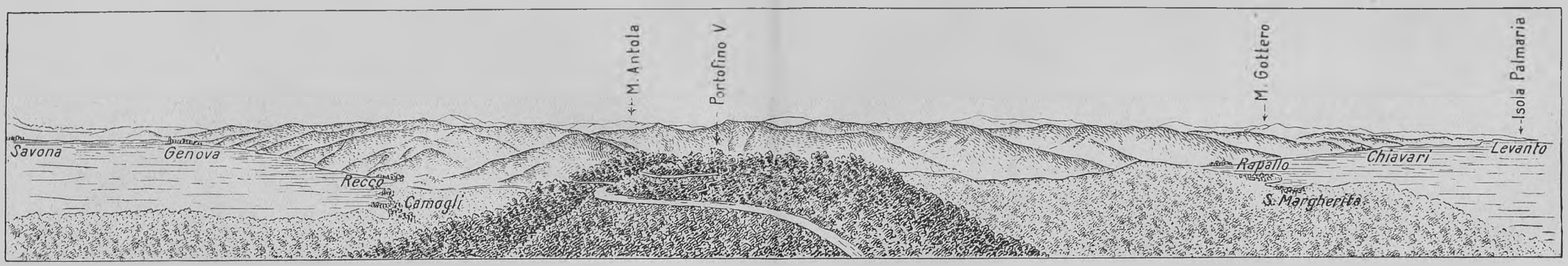


FIG. 11 - VEDUTA DEI DUE GOLFI DI RAPALLO E CAMOGLI, DA PORTOFINO.

Ma, come poco fa s'è accennato, quella via della Cornice, pur così ridente di ville e palmizi, mal si adatta a grossi spostamenti militari perchè troppo esposta alle offese da mare e troppo angusta in più punti, rinserrata com'è tra monti e mare. Ci vorrebbe un'altra via alle spalle, concentrica, protetta dai monti che la nascondessero alla vista, ai tiri e ai colpi di mano dal mare.

Qui la geografia può venirci in aiuto; non ch'essa, naturalmente, possa darci le vie belle e fatte, ma ci può additare quelle che la natura ha già abbozzato e che quindi sarebbero atte ad un rapido miglioramento e completamento da parte dei tecnici che con tutti i loro accorgimenti le possono mettere in valore coi mezzi più acconci (ferrovie, camionabili, teleferiche, ecc.) e col minimo sacrificio e massimo utile dei contribuenti.

Il Tanaro dalle sorgenti a Ceva, la depressione Ceva-S. Giuseppe di Cairo, la Bormida di Spigno fino ad Acqui e la depressione Acqui-Ovada, costituiscono un arroccamento continuo alle spalle della Liguria di ponente, già tutto percorso da ferrovia. Si tratterà di migliorare tecnicamente questa ferrovia, di ben legarla alla Cornice pei valichi di Nava, del S. Bernardo, del Melogno, ecc., di completarne il rendimento strategico e logistico con camionabili, teleferiche, magazzini o altro; ma la base geografica già esiste per la razionale soluzione del problema (figg. 4-7).

Lo stesso dicasi per la Liguria di levante, per quanto qui le difficoltà naturali siano maggiori; Alto Serchio-Vara-Fontanabuona (fig. 13) danno bensì l'impianto di un grande corridoio naturale a ridosso della catena costiera, ma l'alta Vara è divisa dalla valle di Fontanabuona da difficoltà montane sensibili; lo stesso dicasi per collegare la testata della Fontanabuona all'alto Bisagno e all'alto Scrivia; ed ancora le comunicazioni col mare di questo corridoio sono rare e avvengono per valichi più montagnosi che collineschi o per anguste strette incise dai torrenti che cercarono lo sfogo al mare. Il tecnico avrà il suo da fare: là saranno lunghe gallerie da perforare, qua si tratterà di ardite teleferiche, ma il resultato di queste fatiche sarà tanto più meritorio ed utile in quanto legherà con via sicura e coperta il grande centro di Genova colle risorse della Toscana e colla difesa della Spezia.

Certo si è che sapendoci in tempo organizzare, spendendo cioè le nostre attività non caoticamente e non inseguendo soltanto fantasmi campanilistici, noi potremo costituirci due ottimi e sicuri arroccamenti, che partendo dalla grande pianura d'Alessandria puntino da una parte al Lucchese e da quell'altra all'acrocoro del Mongioie e dai quali, come tanti denti di pettine, si dipartano altrettante comunicazioni che scavalcando il crinale appenninico scendano a dar la mano ai centri disseminati lungo le spiagge liguri. Questa grande via coperta che da Nava ed Ormea corresse logisticamente poderosa fino ad Aulla e Lucca ci permetterebbe di compiere rapidi trasporti di mezzi e di forze terrestri cooperanti colle forze del mare e dell'aria in quelle puntate destinate, dai due estremi del grande arco ligure, a tenerne sgombro l'antistante azzurro specchio marino.

***

Il tipo di specchio marino e il tipo di costa che tale specchio contorna, definiscono e determinano poi, in gran parte, le forme ed i modi dell'attività marinara. Il dantesco « mare senza pesci » è difatti caratterizzato da grandi fondali, frutto dell'avvallamento della zolla terrestre che determinò per reazione l'arco appenninico, e quei grandi fondali, se mal si prestano allo sviluppo delle alghe che nutrono i pesci e ne facilitano il deposito delle uova, mal si prestano pure all'ancoraggio delle mine che noi volessimo collocare a difesa delle coste. Si tratta cioè d'un mare facilmente corso dalle flotte non ostacolate dai campi minati; anche la difesa dev'esser quindi mobile, deve cioè cercare nell'attività manovriera le vie della vittoria.

Ma la mobilità richiede punti d'appoggio, di raddobbo, di rifornimento, dai quali spiccare felinamente sbalzi rapidi, improvvisi, incrociati sul dinanzi del gran golfo ligure per precluderne l'entrata al nemico o rinchiudervelo qualora già abbia violate le acque territoriali.

La Riviera di ponente e quella di levante presentano due tipi di costa nauticamente diversi; le coppie di capi della Riviera di ponente determinano gli ameni archi aperti, ridenti di garofani e palmizi, baciati dal sole e dalla brezza, troppo aperti però in generale per costituire rade profonde e sicure per flotte numerose, a meno che non se ne corregga l'apertura eccessiva con lavori vistosi come quelli in corso nella rada di Vado.

La Riviera di levante invece, benchè più segregata dal retroterra, come vedemmo, per via delle lunghe barriere montane parallele alla costa, è però per questo stesso fatto più ricca d'intaccature costiere profonde e riparate. La prima di quelle barriere, quella cioè lungo la spiaggia, è, per moti tellurici e per colpi d'ariete dei marosi, tutta rotta a tronconi a ridosso dei quali si son venuti formando golfi e golfetti e rientranze riparate,



FIG. 12 - VEDUTA DI RAPALLO CHE MOSTRA COME I MONTI CADANO RIPIDI SUL MARE ANCHE LÀ DOVE UN PO' DI SPIAGGIA PUR PERMETTE L'ANNIDARSI DI RIDENTI CENTRI ABITATI.



FIG. 13 - L'AMPIA CONCA DI CICAGNA NELLA VALLE DI FONTANABUONA GUARDANDO DA CICAGNA VERSO LA TESTATA DELLA VALLE).

come quelle di Camogli, di Santa Margherita e Rapallo, di Sestri levante, di Spezia — la maggiore tra tutte.

I due tronconi di Monte Parodi e di Portofino sono i due antemurali di questo tratto di costa e ne determinano, e ad un tempo ne sorvegliano, le rientranze militarmente più unite.

Come ora, in pace, dame e cavalieri folleggianti ammirano dalla terrazza dell'albergo in vetta al promontorio di Portofino i due magnifici nastri costieri che si svolgono verso Genova e verso Sestri, così, in guerra, semafori e cannoni sorveglieranno e difenderanno quelle insenature nelle quali i sonnecchianti motoscafi e sottomarini riposeranno, pronti però a balzarne fuori al primo accenno di minaccia nemica (fig. 11).

L'arco della Riviera di levante, completato dal festone d'isole dell'arcipelago toscano, costituisce adunque ottimo allineamento di base (C D) dal quale le forze navali possono partire per lanciarsi (E) in traverso al golfo ligure, sicure di trovare, occorrendo, amici e punti d'appoggio sulla riva opposta della Riviera di ponente, mentre poi entrambi gli estremi di questa gran via navale possono essere riforniti e difesi dalle forze terrestri rapidamente spostate lungo l'arroccamento interno.

***

Anche le vie dell'aria devono essere battute, in armonia a quelle della terra e del mare, dalle forze armate incaricate della difesa delle nostre frontiere; ma anche le vie dell'aria, come già quelle del mare, hanno la loro radice nella terraferma, per la partenza e per l'arrivo, pel riposo, pel rifornimento e pel raddobbo.

La manovra delle masse aeree è adunque legata, basata, sull'ubicazione delle plaghe d'atterraggio ed anche qui la geografia ci soccorre col mostrarci come lungo l'arco ligure non si disponga di vaste zone piatte e disalberate che in corrispondenza del delta triangolare del Centa (Riviera di ponente) o, meglio, all'estremo della Riviera di levante alle bocche del Serchio e dell'Arno; quasi tutto il resto della trarotta costiera ligure, più che all'atteraggio di grandi masse di velivoli, si presta all'ammaraggio di piccole unità di idrovolanti.

Quell'allineamento navale di base: Elba-Spezia si completa adunque colla grande zona di partenza aerea: bocca di Serchio-bocca d'Arno; le due masse celeri del mare e del cielo potranno di lì puntare concordi contro l'estremo opposto del gran golfo.



FIG. 14 - IL FITTO INTRICO DEL BOSCO D'ULIVO E DELLA LUSSUREGGIANTE COLTIVAZIONE A GIARDINO LUNGO LE DUE RIVIERE. È QUESTO UN PUNTO, RIPIDO SUL MARE, PRESSO ZOAGLI, IN CUI LA BELLISSIMA FLORA OSTACOLA GLI ATTI TATTICI FUOR DELLA STRADA. QUESTA È A SUA VOLTA ANGUSTA, TORTUOSA E RINSERRATA FRA MONTI E MARE.

***

Abbiam vista così, ancora una volta, la geografia buona consigliera nell'impiego delle forze nazionali a difesa delle frontiere.

Tutti gli archi di massima portuosità costiera, al centro e al fondo dei quali sono centri importanti da difendere, rispecchiano, un po' più o un po' meno, in grande od in piccolo, le condizioni dell'arco ligure.

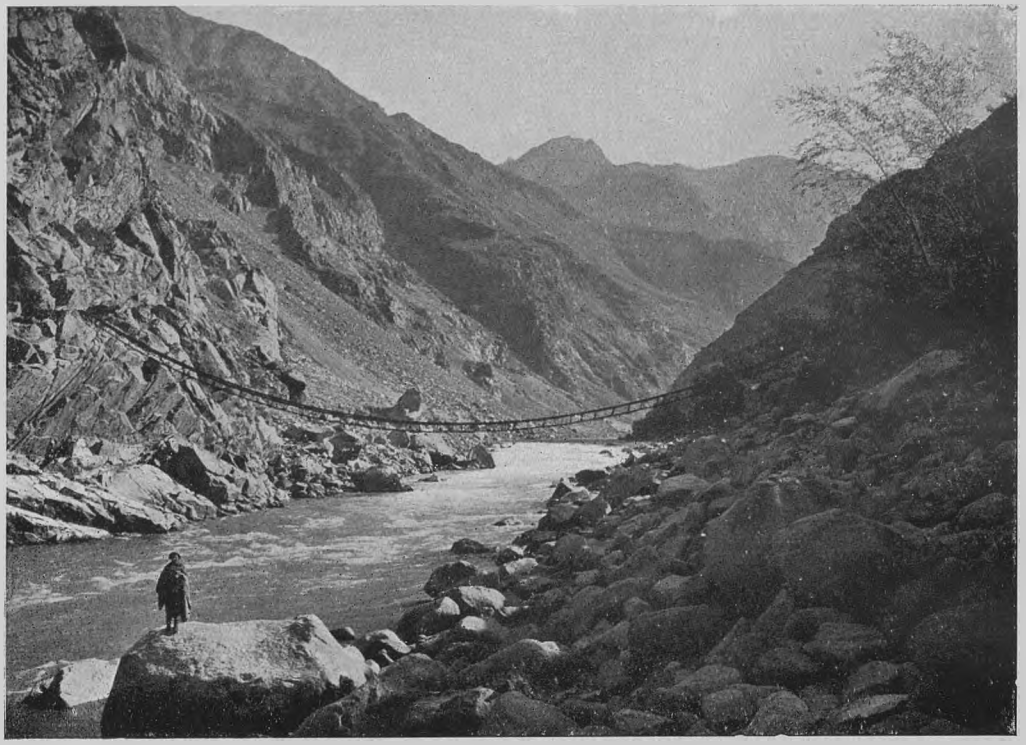
Sono masse, navali ed aeree, che devono lanciarsi all'attacco dei tratti di costa più adatti sulle ali, a difesa manovrata di tutto l'arco; e alle spalle dell'arco un ben preparato arroccamento terrestre deve permettere il rapido spostamento di mezzi, fanti e cannoni per una eventuale seconda fase della lotta, quando cioè il combattimento si accenda anche in terra. Son questi, concetti semplici e risaputi, che non è però male rinfrescare perchè, se è vero che la geografia descrive una piattaforma immutabile, è anche vero che l'arte militare la sfrutta con mezzi sempre rinnovantisi.

La geografia militare è per eccellenza lo studio che affratella la società civile e la società militare; accende nei giovani la passione del monte, dell'acqua e dell'aria, ne anticipa la maturità di mente e nel crogiuolo del pensiero patriottico atti e pensieri si fondono in un'aspirazione comune di maggior grandezza della Patria.

DELFINO DEAMBROSIS
Colonnello d'artiglieria.

4 automobili per i Soci del Touring

Leggete nella *Vita del Touring,* dopo la pag. 424 di questo stesso fascicolo, le norme per il Concorso a premi fra i presentatori di Soci Vitalizi.



(*fot. Antilli*)

PONTE SOSPESO SULL INDO A TOLTI.

IN UN MONDO ALPINO PIÙ GRANDE

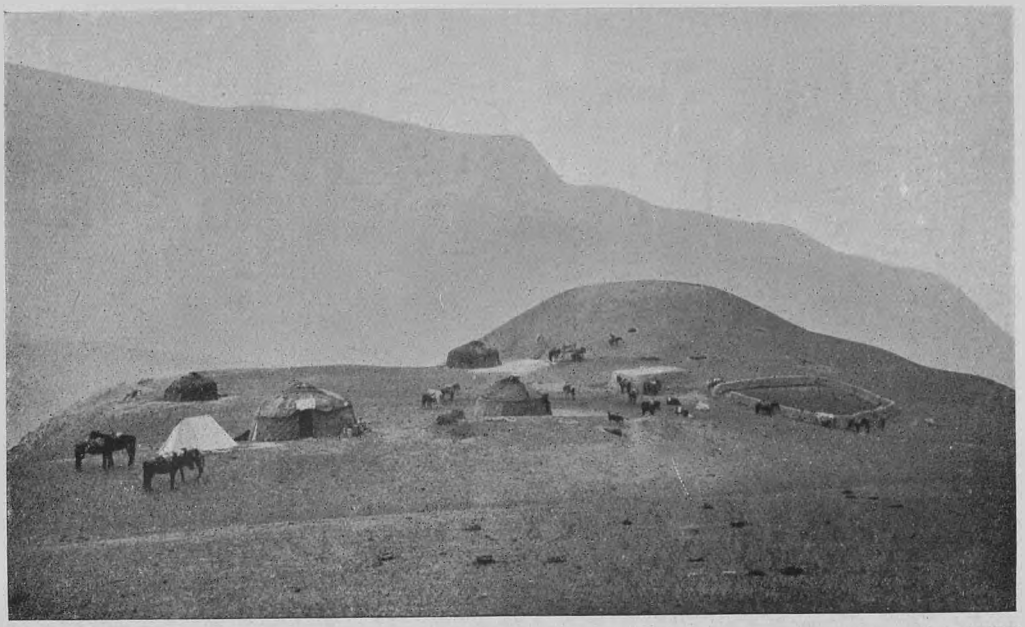
Per apprezzare le Alpi e l'alpinismo.

Il vero modo di conoscere le Alpi è, senza dubbio, quello di percorrerle passo passo (proprio così, cioè senza usare o, almeno, senza abusare dei modernissimi mezzi di trasporto) nelle loro splendide vallate, di arrampicarsi sulle vette più elevate, di indugiarsi per giorni e settimane nei campeggi e negli alberghi d'alta montagna, di frequentare le stazioni di sport invernali e via di seguito. Verità questa così ovvia, così banale che può apparire superfluo affermarla una volta di più.

Ma altro è conoscere superficialmente le Alpi, altro è apprezzarle in tutte le loro intime bellezze in tutte le loro innumerevoli curiosità. Per giungere a tanto non basta proprio aver percorse le Alpi e neppure aver vissuto per anni fra di esse, come non basta per comprendere l'arte di Giotto aver visto solo le opere sue.

Le Alpi formano un sistema montuoso il quale per cento ragioni più da vicino ci interessa, e che più facilmente di ogni altro può essere percorso ed ammirato; ma esso ha decine e decine di fratelli maggiori e minori dispersi nelle varie parti del mondo. Per avere una idea veramente adeguata di quel che sono le Alpi giova sopratutto conoscere qualche altro membro di questa sublime famiglia di giganti.

La parola Alpi, del resto, abusivamente fu applicata a monti che alle Alpi somigliano ben poco ed anche della parola *alpinismo* si è fatto un po' di abuso. Per lo meno conviene ricordare che nei vari paesi d'Europa, e specialmente di fuori d'Europa, l'alpinismo assume modalità sue proprie, negli scopi, nei mezzi, in tutte le proprie manifestazioni, — perfino in ciò che si riferisce all'elemento uomo, se, come spesso appare necessario, convien giovarsi delle genti del luogo per tutti quei servizi di guide e di portato-



(*fot. Antilli*)

ACCAMPAMENTO DI PASTORI CHIRGHISI.

ri senza i quali è impossibile fare salite notevoli in montagne meno addomesticate delle Alpi. Basterebbe ricordare qui l'esempio dell'alpinismo imalaiano, del quale molti hanno oggi una qualche idea, dopo che, in questi ultimi anni, periodici sportivi e perfino politici, hanno riferito diffusamente dei recenti tentativi inglesi di scalare la vetta più elevata del Globo, l'Everest. Tentativi i quali ebbero appunto una larga considerazione nella stampa, non esclusa quella italiana.

Forse minore considerazione ebbero a suo tempo le analoghe intraprese di S. Altezza il Duca degli Abruzzi, dirette al S. Elia nell'Alasca, al Ruvenzori in Africa, al Caracorum nell'Asia, le quali intraprese hanno non poca preminenza di merito, se non altro per la loro precedenza. Eppure qualche giornale umoristico di allora, con felice gioco di parole, ma con infelice motteggio, usava scherzare sulla «montatura» del principe italiano. L'eco che quelle imprese ebbero nella stampa e nell'opinione pubblica fu invece inadeguata al loro valore e specialmente al loro significato dal punto di vista della partecipazione dell'Italia alla più elevata, alla più nobile forse delle gare, quella di conquistare alla conoscenza umana ed alla scienza i lembi di suolo non ancora toccati da piede umano o ancora ignorati.

Il Duca degli Abruzzi ebbe così pochi imitatori e troppo poche persone od istituzioni che pensassero a proseguire l'opera: cioè che profittando della sua esperienza ritentassero la sua via cercando di spingersi più innanzi, sempre più innanzi. Ad ognuna delle intraprese mancò il coronamento, ovvero, se questo vi fu risultò a gloria di altre nazioni.

Le spedizioni del Duca degli Abruzzi ebbero sempre un programma scientifico, sia pure subordinato a quello che si suol dire sportivo, ma che in parte è semplicemente logistico, riguarda cioè i mezzi materiali per assicurare la riuscita. Gli scienzati certamente meglio di coloro che vivono nel mondo turistico seppero apprezzare l'importanza di tali spedizioni e talora pensarono anche alla opportunità di integrarne i risultati.

La grande spedizione italiana al Caracorum.

Chi meglio seppe dare realtà a questo pensiero fu certamente Filippo De Filippi. Informandosi all'esempio luminoso del principe italiano, della cui spedizione al Caracorum (1909) aveva preparata la relazione, egli venne maturando il disegno e preparando i mezzi per una spedizione la quale, pure inspirandosi alla precedente intrapresa, doveva assumere una fisonomia tutta propria, così per



(*fot. Dainelli*)

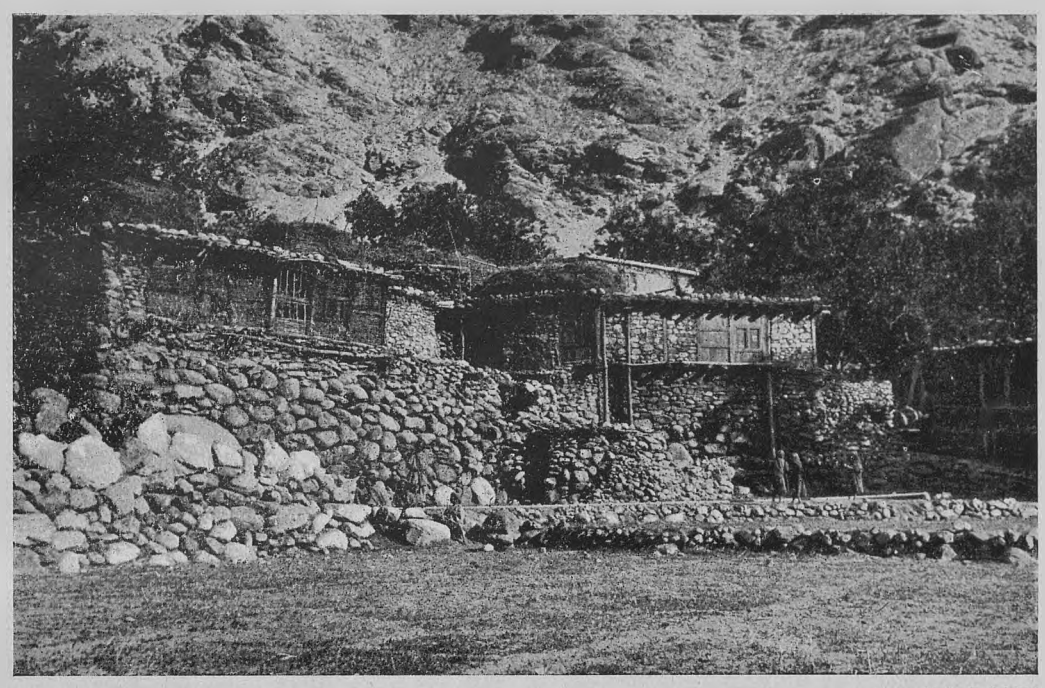
CASE CASHMIRE IN VALLE SIND.

gli intenti strettamente scientifici che essa si proponeva, come per la sua durata ed il numero dei partecipanti, come, finalmente, per le difficoltà da superare, trattandosi di trasportare un pesante e delicato bagaglio di strumenti scientifici e di materiale di studio e di provviste attraverso regioni di arduo percorso e nelle quali l'altitudine e l'aridità tolgono qualunque mezzo locale di sostentamento.

Secondo il piano originario la spedizione doveva concentrare la propria attenzione, da un lato sopra la topografia della estremità orientale della grande catena del Caracorum, la rivale dell'Himalaia — del tratto, precisamente, ove nascono, mandando le loro acque ad opposti versanti, il Jarcand, il gran fiume del Turchestan cinese, e lo Sciaiok, uno fra i maggiori affluenti dell'alto Indo — dall'altro, e specialmente, sopra i grandi problemi geofisici e geologici che si connettono con la ineguale distribuzione della densità nella crosta terrestre e quindi con le così dette « anomalie della gravità ». Per questi ultimi problemi quale campo d'indagini migliore di quello nel quale le più gigantesche catene montagnose fiancheggiano i più alti e vasti altipiani del mondo? Campo che appariva, d'altronde, quasi vergine d'esplorazione.

Una spedizione che si svolse per la durata di quasi 17 mesi, dall'India al Turchestan russo, attraverso le maggiori montagne asiatiche e che permise ad una decina di studiosi di percorrere durante alcuni mesi regioni fra le più interessanti per le loro caratteristiche fisiche, ed in parte anche per quelle etniche, doveva necessariamente completare il proprio programma, sia nel senso di estendere l'ambito del territorio d'esplorazione, sia in quello di allargare l'indagine al di là del campo delle pure e semplici questioni topografiche e geofisiche.

Ecco quindi, che, grazie alle larghe vedute del capo della spedizione ed alla mirabile attività di Giotto Dainelli, quella diretta da Filippo De Filippi è divenuta una spedizione scientifica quasi completa nel suo personale e nei suoi scopi, una spedizione poi organizzata in modo da contemperare le necessità di una grande e pesante carovana e quindi la convenienza di lunghe soste per pazienti osservazioni strumentali di precisione, con le opportunità di esplorazioni geogra-



(*fot. Dainelli*)

CASE BALTI A GAHORI.

fiche rapide e fatte con carovane leggere, attraverso vasti territori. Nè meglio concepito e più opportuno poteva essere il piano di pubblicazione dei risultati della difficile impresa, perchè, accanto ad una serie di dieci ponderosi volumi contenenti l'illustrazione del materiale scientifico raccolto, vengono pubblicate due opere di carattere narrativo e tali da corrispondere, non solo alla opportunità che una intrapresa così notevole, la più notevole forse in tal campo compiuta in Italia, avesse narrata la propria storia, ma anche alla giusta aspettazione di tutti coloro che desiderano avere una idea di un mondo alpino ben più grande del nostro e il quale, inoltre, deve alla lontananza da noi ed al suo isolamento caratteri che lo rendono degno del più vivo nostro interesse, della maggiore curiosità. In quell'angolo dell'antico continente vivono o sopravvivono infatti ancora genti e costumanze e condizioni economiche del tutto speciali, ovvero simili a quelle scomparse da secoli se non da millenni fra noi.

Due opere, quelle ora uscite per le stampe, diversissime nei caratteri loro, pur trattando dello stesso soggetto, due opere però che si completano a vicenda: una (1) è la storia della spedizione, dovuta, quasi tutta, a Filippo De Filippi; l'altra (2) è un diario di viaggio, che, nella sua forma originaria, Giotto Dainelli aveva destinato alla famiglia, ma che, con poche varianti ed omissioni, oggi egli offre al pubblico. Chi desidera conoscere completamente le vicende della spedizione e formarsi, attraverso la narrazione chiara ed efficace e attraverso le cento splendide illustrazioni, una giusta idea dei paesi attraversati e delle loro genti, troverà quanto desidera nel volume del De Filippi. Chi invece preferisce entrare in una conversazione più intima, più familiare con uno dei membri della spedizione che ha più viaggiato e notato, vedere un po' con lui le valli e i ghiacciai del Caracorum, vivere un po' colle popolazioni di quel mondo singolare, preferirà il libro del Dainelli.

Sono passati oltre 10 anni dacchè il viaggio è stato compiuto (agosto 1913-dicembre 1914) e solo ora escono le due opere nar-

(1) De Filippi (F.) - *Storia della spedizione scientifica italiana nel Himàlaia, Caracorum e Turchestan cinese* - Bologna, Casa Editrice Zanichelli, 1924.

(2) Dainelli (G.) - *Paesi e genti del Caracorum.* Vita di carovana nel Tibet occidentale. Firenze, G Pampaloni editore (via dei della Robbia, 54), 1924.



(fot. Dainelli)

CASE SCIACÀR NEL PURIG.

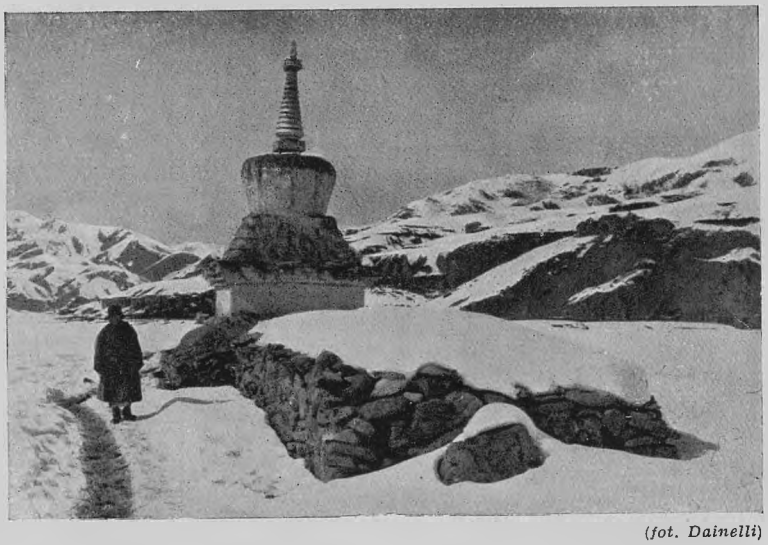
rative, due soli volumi sono poi usciti della serie scientifica. Non è da meravigliarsene: basta pensare a quel che avvenne nel frattempo, a quante vite preziose, a quante iniziative, a quante occupazioni siano state troncate o arrestate dalla guerra e dalle sue conseguenze; è anzi da rallegrarsi che la spedizione De Filippi potesse compiersi felicemente mentre da alcuni mesi era scoppiato il conflitto mondiale e che questo ostacolasse bensì una sollecita elaborazione e pubblicazione dei risultati, ma non la impedisse.

Non è certo questo il luogo per entrare in dettagli su tali risultati.

Nella regione abitata.

Vogliamo solo guardare qualcuna delle molte illustrazioni dei nuovi volumi e rievocare qualche impressione.

Non si arriva ai 5000 o 6000 m. — elevazioni queste che, per mesi, furono familiari alla spedizione, come furono ad essa familiari gli inconvenienti dell'altitudine, del vento, del freddo, della scarsezza di combustibile, del deserto di neve e di roccia — senza passare per i 2000, per i 3000, senza, cioè attraversare le zone rivestite di boschi e di prati e perennemente abitate. L'India da un lato e il Turchestan dall'altro fiancheggiano il territorio esplorato dai partecipanti alla spedizione De Filippi; ambedue le regioni furono da questa percorse così rapidamente da lasciare quasi soltanto l'impressione di due mondi completamente in contrasto sia come ambiente fisico sia come popolazioni. Sono effettivamente separati da una regione così aspra ed elevata che per essere sorpassata richiede normalmente tre mesi di disagiato viaggio. Parecchi passi si avvicinano e superano i 5000 metri. Questa massa montuosa, di fronte alla quale le Alpi sono ben poca cosa, costituisce senza dubbio una grande barriera fra

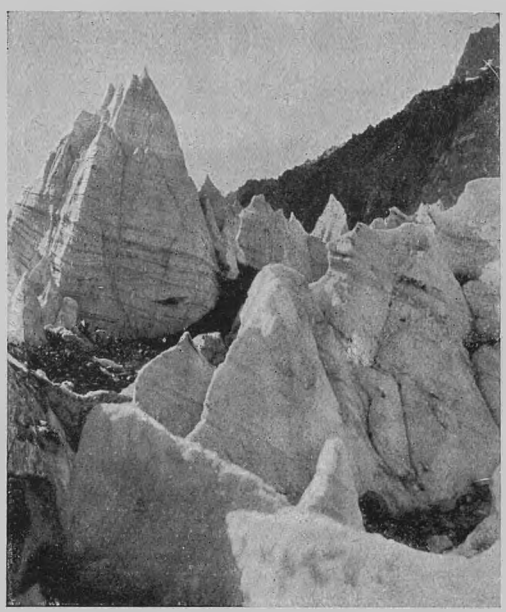


(fot. Dainelli)

COSTRUZIONI RELIGIOSE («CIORTEN» E «MANI») A BOT CARBU.

genti e civiltà, sebbene anche essa sia attraversata da secoli dalle pacifiche carovane, ed abbia veduto anche valicare i suoi gioghi da spedizioni armate e forse da popoli migranti.

Le catene asiatiche sono, rispetto a quelle alpine, più discoste fra loro e lasciano più posto allo sviluppo di genti montanare, mentre d'altronde mancò per esse qualcosa di simile a quanto successe per le Alpi, che tutte forse furono soggette ad una grande espansione, quella celtica, tutte poi certamente ad unica conquista, quella Romana che lasciò tracce profonde anche dove sopravvennero nel medio evo le ondate germaniche e slave. Nelle alte impervie valli sorgentifere dell'Indo penetrarono certo influenze di tutte le civiltà orientali e soprattutto di quelle Indiana e Cinese, ma le grandi ondate dei popoli del bassopiano si infransero per la massima parte nelle zone periferiche delle montagne.



(*fot. Dainelli*)
PIRAMIDI DI GHIACCIO NEL GHIACCIAIO DI CUNDAM.

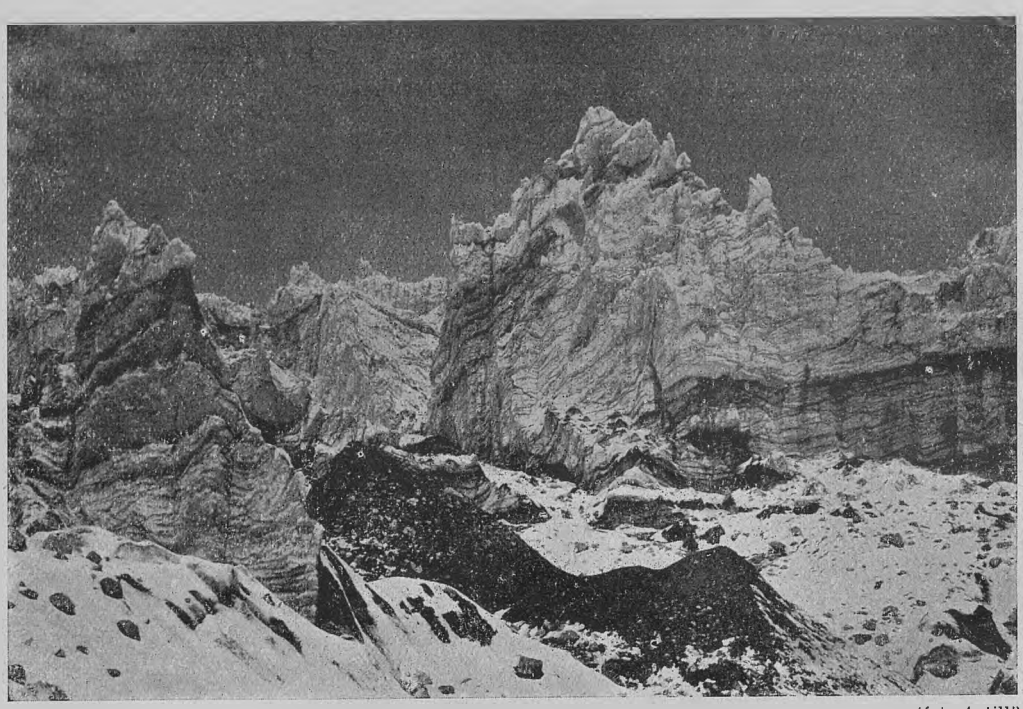
Quando si superino queste zone ci si trova quindi in un mondo singolarissimo per la varietà delle popolazioni ed anche per l'impronta locale che assumono tutte le manifestazioni della vita economica, civile e religiosa. Impronta locale la quale non esclude che qualche volta non sembri appunto di trovarsi in Cina, o in India e qualche volta addirittura nelle Alpi... nelle Alpi però di 2000 anni fa.

Quest'ultima impressione si prova del resto anche senza por mente alle popolazioni ed ai loro usi e costumi ed alle loro abitazioni: basta viaggiare.

Le vie del Caracorum.

Sui banchi della scuola e sui libri di geografia si impara che le linee dei corsi d'acqua sono di solito quelle di più agevole comunicazione, le vie del commercio. Qui invece si constata che ogni po' che un fiume sia grosso e quindi di difficile od impossibile guado, esso costituisce un grave ostacolo alle comunicazioni e rende impraticabili le valli per cui scorre. Esso segna una strada solo quando d'inverno è tutto gelato e si può ottimamente camminarvi sopra. Ma per trovare questa condizione conviene anzitutto essere sopra i 3000 m. di altezza. Le vie — che sono tutt'al più someggiabili mai carrozzabili — al risalire il fondo di una valle preferiscono superare tre, quattro, cinque passi e spingersi a 4000, a 5000 metri d'altezza, affrontando le difficoltà delle nevi ed i pericoli delle valanghe, che del resto sono relativamente piccoli una volta superata la cresta principale del Himalaia. Poi, viaggiando per quei paesi si impara un po' con quali mezzi semplicissimi si possa superare un corso d'acqua che non si presti al guado, con zattere improvvisate, con passerelle sospese, ecc. e si viene anche ad osservare quanto estesa sia l'utilizzazione degli animali da soma: cavallo, mulo, asino, cammello, yak. Perfino le capre sono utilizzate per risolvere il problema dei trasporti che domina tutta la vita economica di quei paesi segregati dal mondo. Campo del resto questo nel quale importanza capitale hanno tuttora le spalle dei portatori, senza le quali sarebbe impossibile la vita in alcune di quelle montagne e sarebbero state impossibili la spedizione De Filippi e tutte quelle consimili.

La varietà delle genti della regione si rispecchia in modo evidente nella abitazione, che qui, come ovunque, accentra tanta parte della vita familiare. Noteremo una sola singolarità: nella regione Cashmiriana dove si è ad altezze paragonabili a quelle dei villaggi più elevati delle Alpi, le case si



(*fot. Antilli*)

PARTE INFERIORE DEL GHIACCIAIO RIMU.

presentano con tetti inclinati e con aspetto talora non del tutto dissimile dalle case alpine. Quando si sale verso i 3000 metri, le case cominciano ad essere tutte col tetto spianato, proprio al contrario di quanto sembrerebbe logico a chi ha sentito ripetere che v'è, fra noi, un qualche rapporto fra l'inclinazione dei tetti e l'abbondanza delle nevi e quindi la latitudine e l'altitudine.

Tutta l'architettura tibetana, anche quella relativa ad edifici religiosi e civili, ha del resto come motivo dominante la terrazza e, d'altra parte, quei tetti delle povere case del Baltistan e del Ladak, le due regioni traversate dalla spedizione De Filippi, rappresentano, grazie alla loro forma, una parte ben importante della casa, più importante che non i tetti delle nostre dimore europee. Costituiscono cioè l'abitazione estiva ed anche un deposito di legna e di prodotti agricoli.

Vita religiosa.

Si è sentito tante volte ripetere — lo diceva già Erodoto — che nell'oriente più o meno estremo, gli uomini nelle occorrenze consuete della vita si comportano quasi sempre a rovescio di quanto si fa nell'occidente, per cui talora ci si meraviglia nel constatare non già diversità ma rassomiglianza fra quei popoli e noi.

Alcune fra le più singolari somiglianze e fra quelle da più tempo rilevate riguardano la vita religiosa. Che questa sia intensissima, come era nei paesi alpini nel medio evo, non costituisce una circostanza su cui importi fermarsi. Nella regione di cui ci occupiamo si è in pieno mondo Buddistico, ma il Buddismo, allontanandosi dalle zone marittime e penetrando verso l'interno montuoso dell'Asia vi ha assunto una impronta sua propria, tanto che si parla più propriamente di Lamaismo, avendovi in esso i Lama (sacerdoti) ed i Lamasterî (conventi) una parte notevolissima. Non solo, ma una religione con principî filosofici ancora più profondi del cristianesimo, che tutto idealizza, è divenuta là una religione con manifestazioni esteriori senza confronto più ampie, direi quasi sfacciate. Per persuadersene non occorre nemmeno assistere alle spettacolose feste sacre, nè visitare monasteri; basta, viaggiando a cavallo, osservare le costruzioni lungo le vie, di cui alcune come i « ciorten » potranno forse ricordare i nostri tabernacoli (cappelle), ma altre, come i « ma-



(fot. Antilli)

PIRAMIDI DI GHIACCIO NELLA PARTE INFERIORE DEL GHIACCIAIO RIMU.

ni », muraglie lunghe centinaia di metri, coperte con pietre scolpite, sono del tutto particolari. Il più curioso si è però che nel cerimoniale religioso vi sieno somiglianze col culto cattolico, somiglianze su cui si scrisse e fantasticò molto, anche in rapporto alle accoglienze che ebbero i vecchi missionari che visitarono il Tibet.

Nel mondo dei pastori.

Ma saliamo oltre i 4000 m., abbandoniamo gli ultimi villaggi e spingiamoci nelle regioni frequentate solo temporaneamente da pochi pastori, ovvero attraversate, lungo pochissime linee, da carovane. Il versante indiano del Caracorum non manca di genti dedite alla pastorizia, ma conviene oltrepassare lo spartiacque principale dell'Asia e scendere verso il bacino del Tarim, per incontrare un popolo nomade veramente notevole, quello dei Chirghisi, noto del resto per l'enorme territorio entro il quale si sposta e per le sue spiccate caratteristiche.

Rocce e ghiacciai.

Prima dei 5000 m. cessa ogni possibilità di pascolo e comincia il dominio incontrastato delle rocce e dei ghiacciai. Eccoci nel mondo alpino, in un mondo alpino più alto, più grande, forse anche più grandioso, ma non certo più bello. I ghiacciai sono molti, più estesi che nelle Alpi e più ampiamente diramati, scorrono anche in valli relativamente più ristrette e profonde e talora escono con le loro fronti a sbarrare corsi d'acqua. Ma per formarsi un'idea di questi ghiacciai nel loro insieme e di ciascuno di essi conviene proprio esplorarli passo passo, farne un rilievo, vederli delineati su di una carta geografica. Appaiono allora molto diversi dal ghiacciaio alpino tipico con il suo circo d'alimento e la lunga sua lingua. Percorrendoli risaltano poi alcune particolarità, come quella per cui le loro fronti, costituite da ghiaccio quasi stagnante e che facilmente si fonde sotto i cocenti raggi di un sole più prossimo allo zenit che fra di noi, sono ridotte tutte ad un complesso di rupi e di picchi e di spuntoni e di vallecole, sono ridotte cioè ad un piccolo ed aspro sistema di monti, — formato s'intende tutto di ghiaccio. Tutti ostacoli questi a chi vuole procedere rapidamente, ma anche condizioni che, assieme ai fiumi e ruscelli superficiali, con i loro ponti di neve, ai la-



I MONTI SUL FIANCO SINISTRO DEL GHIACCIAIO RIMU. (*fot. Antilli*)

ghetti marginali con icebergs in miniatura e ad altre particolarità rendono questi ghiacciai attraentissimi anche sotto il punto di vista alpinistico.

La selva delle cime anonime.

Le cime che sovrastano a tutto sono d'altronde ben alte, ben acute, spesso coronate di un pennacchio di nevischio sollevato dal vento e con i fianchi corazzati di ghiaccio e sono specialmente ben numerose. Ma sono quasi tutte senza nome e di altitudine ignota e di sconosciuta accessibilità, e questa mancanza di qualcosa che le distingua l'una dall'altra ne fa apparire maggiore la somiglianza: appaiono tutte con la medesima fisonomia. Pochissime interessano in modo particolare, pochissime hanno avuto dall'Ufficio Topografico indiano un contrassegno, un semplice numero come si usa con i forzati; un numero al quale è premesso un K per rammentare che queste cime spettano al sistema montuoso del Karakorum; quindi K^1, K^2, K^3... così nell'ordine nel quale sono state prese dentro nella rete della triangolazione. Quale differenza dalle nostre Alpi nelle quali, ogni punta, ogni spuntone roccioso ha il suo nome, anzi talora ne ha più d'uno o almeno ha una quota che talora fa funzione di nome; ogni sommità ha quindi, insieme col nome o con la quota, una storia. Una storia che, oggi, parla talora anche di eroismi. Ma le Alpi sono ormai troppo vecchie per i pionieri dell'alpinismo, troppo vecchie per prestarsi a nuove grandi intraprese; in quella selva dei picchi anonimi del Caracorum v'è invece un campo sterminato per il futuro alpinismo, per l'alpinismo che voglia rivivere le glorie che gli procurarono le Alpi cento anni fa.

Va qui nuovamente ricordato il coraggioso tentativo del Duca degli Abruzzi diretto al K^2 la cima massima del Caracorum, la seconda del Globo. Intraprese di questo genere, come tutti i « record », hanno specialmente un significato ideale, rappresentano un simbolo, una bandiera piantata più innanzi di qualunque altra nella conquista del mondo e delle forze naturali da parte del genere umano. Sulle vie segnate dai pionieri cento e cento altri possono andare, avendo facilitato il cammino dalla precedente esperienza, potendo meglio convergere le proprie forze verso mete speciali e meglio definite. Sulla via luminosamente tracciata dal Duca degli Abruzzi è proceduta, non ostante gli intenti diversi, anche la spedizione di Filippo De Filippi e quella verso il Caracorum Orientale è ancora una via essenzialmente italiana; è da augurarsi che si conservi tale.

OLINTO MARINELLI.



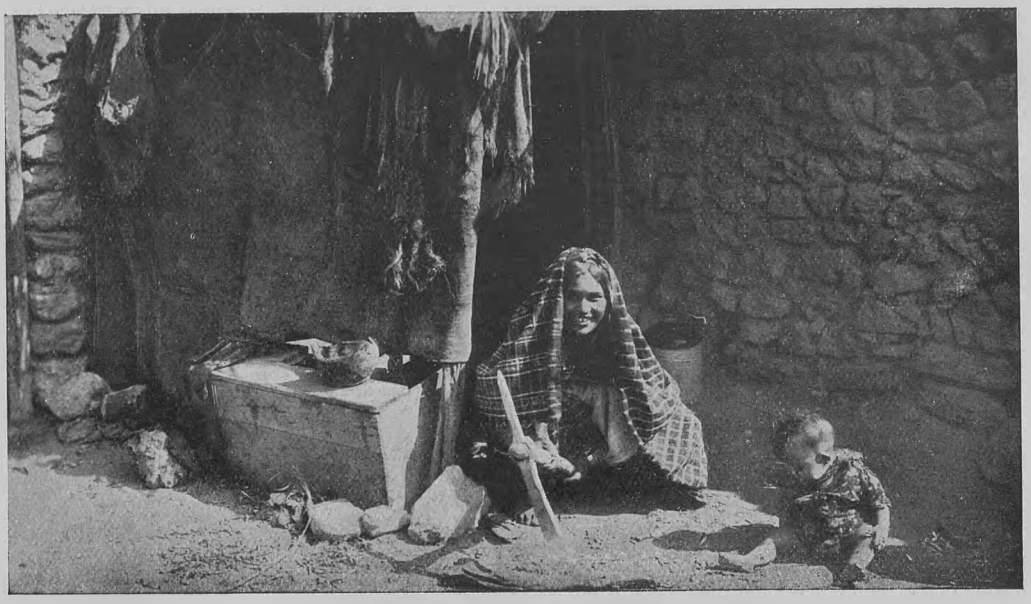
VEDUTA DELL'OASI DI GADÀMES. - IN PRIMO PIANO LA RIDOTTA ITALIANA CON GLI ASCARI DEL PRESIDIO E LE ANTENNE DELLA STAZIONE RADIO.

GADÀMES, LA PERLA DEL SAHARA

La città più interessante del deserto.

DELLE poche città sahariane Timbuctù, malgrado il suo passato splendore, può dirsi una città ormai *addomesticata* tanto la occupazione francese ha contribuito a toglierle gli antichi caratteri; Ghàt, al confine meridionale della Tripolitania, ha appena l'importanza di un luogo di sosta; Murzùk, la capitale del Fezzàn, è una grigia borgata di transito e di commercio, al pari di quelle più remote: Agadèz, Zinder, Bilma e di qualche altro nucleo abitato costituitosi in vari punti del Sahara intorno ai forti francesi. Soltanto Gadàmes, se anche non può neppure lontanamente competere con la prima delle località nominate, tuttavia per le sue remote origini, per l'importanza geografico-politica della posizione, unitamente alle sue particolari caratteristiche, può ben a ragione dirsi la città più interessante del deserto.

Intendiamoci però bene sul significato della parola *città:* i 1500-2000 abitanti del paese (6000 all'incirca ne conta l'intero distretto di quasi 100.000 km²) a mala pena farebbero ascrivere Gadàmes al novero delle borgate. Ma poichè occorre tener presente che in Africa, prescindendo dalle iperboli fantasiose, l'importanza d'un luogo è determinata da più fattori, anche diversi da quello dell'entità della popolazione, possiamo ritenere meritata la qualifica di città pur senza gli aggettivi sonori che le hanno appiccicato taluni. Gadàmes se pure ha qualcosa di « misterioso » ha ben poco di « regale » e l'epiteto di *Perla del Sahara,* si deve apprezzare alla stregua di tanti altri di cui è così prodiga la fantasia araba. È fra le città libiche un tempo abitate dai Garamanti, una delle più antiche, tanto che uno storico arabo (El Másri) non si perita di farne risalire l'origine all'epoca del biblico Nembrod, mentre lo storico Ibn Chaldùn, più positivo, si contenta di attribuirla ai berberi del ceppo *Mádghis.* A parte le reminiscenze leggendarie o storiche, è un fatto che in tempi preistorici la regione doveva essere popolata e forse più



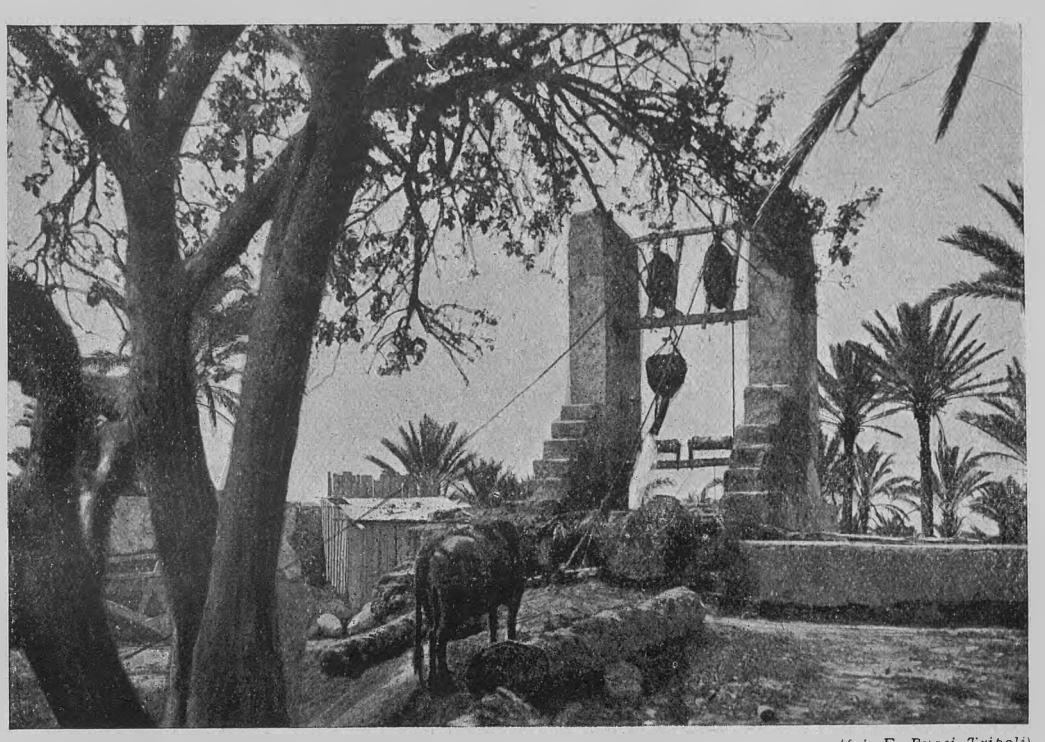
INTERNO DI UNA DIMORA « SARGUI ».

fittamente che non ora, così almeno dimostrerebbero le numerose selci lavorate che si trovano lungo gli *uidiàn* fino al limite delle dune del Grand'Erg, selci appartenenti a tutti i periodi, dall'epoca paleolitica alla neolitica e che per nulla si differenziano dai campioni coevi raccolti in Francia, in Italia ed in altre contrade d'Europa e dell'Africa.

Qualunque cosa voglia sostenersi intorno ai possibili cambiamenti del clima sahariano, è un fatto che per un largo giro i dintorni di Gadàmes non hanno sostanzialmente cangiato dall'epoche geologiche più recenti. Le grandi *sébche* e *mellâhe* (saline) che infestano il territorio, i densi ammassi dunosi del Grand'Erg che quasi precludono l'orizzonte ad occidente, gli squallori dell'Hamàda el Hòmra che si estende intorno, sono sempre stati da secoli, ed allora come oggi l'uomo certamente fu attratto, più che da ogni altra cosa, dalla ricca sorgente d'acqua che, quantunque salmastra, gli dava modo di poter contrastare alle asprezze della natura arcigna. Così dovette sorgere a poco a poco il primo nucleo di Gadàmes e con attive cure di molte generazioni, svilupparsi la vegetazione che ne forma l'oasi, in altri tempi indubitatamente più vasta e più lussureggiante. Qualcuno favoleggiò di re Hiksos venuti dal delta egiziano ad impiantare una colonia nel luogo, e ad essi attribuì i famosi *senam* o *idoli*, cioè quei ruderi di costruzioni funerarie che in numero di cinque dominano l'arido pianoro che si estende a libeccio della città; ma poichè tali costruzioni, di forma grossolanamente piramidale, sembrano d'un tipo abbastanza comune in tutta la Tripolitania e non ignoto nella Tunisia, pare più logico riferirle a quel popolo che, secondo Erodoto e più tardi Plinio, abitava questa parte della Libia, cioè i Garamanti. In base alle tradizioni locali, gli idoli risalirebbero ad almeno 4000 anni fa. Queste consistono, come è noto, in un paragrafo di Plinio (libro V dell'*Historia naturalis*) che dice come il console Cornelio Balbo nel 18 d. C. si spingesse fino al Fezzàn, sottomettendo, fra l'altro, le città di Garàma e *Cydamus all'incontro di Sabràtha*.

Dai romani agli arabi.

Un'iscrizione trovata dall'esploratore francese Duveyrier, ha permesso di identificare Cydamus con l'odierna Gadàmes accertando fra l'altro che nel 250 d. C. la III legione, ricostituita da Settimio Severo ed acquartierata a Tebessa, aveva un distaccamento anche nella remota città sahariana, cioè assai più oltre di quel *Limes tripolitanus*, corrente poco oltre lo spartiacque del Gebèl, entro il quale la colonizzazione romana ha condensato la propria attività e senza



(*fot. E. Pucci, Tripoli*)

POZZO ARABO. L'ACQUA VIENE ATTINTA MEDIANTE UNA GHIRBA DI PELLE TIRATA DA UN ANIMALE DA LAVORO CHE DISCENDE PER UN PIANO INCLINATO. PER LA MANICA D'EFFLUSSO IL CONTENUTO DELL'OTRE SI VUOTA IN UNA VASCA UNITA AL POZZO E QUINDI È DEDOTTA ALLE CULTURE.

tante divagazioni oziose sull'opportunità o meno di estenderla più oltre.

Sotto i romani Gadàmes doveva essere nè più nè meno quello ch'era fino a pochi decenni fa: un luogo di concentramento dei pochi prodotti locali: piume, pelli, manufatti locali e un mercato di vendita dei prodotti inoltrati dalla costa e precisamente da quella Sabràtha che con Oea e Leptis dette il nome alla regione di Tripolitania. Sabràtha, come dice Plinio, *all'incontro di Cydamus* per la gola di Giàdo (nel Gebèl Nefùsa) era direttamente collegata con l'emporio sahariano e ne costituiva volta a volta lo scalo di rifornimento e lo sbocco naturale verso i mercati italici.

Cessato il dominio romano, le notizie di Gadàmes sono assai vaghe e s'ignora se i Vandali, nelle loro scorrerie sulla costa, si sieno spinti così lontano. Probabilmente la città fu dominata da signorie locali fino all'avvento dei bizantini (VI secolo) sotto il di cui dominio (forse più formale che effettivo) i gadamsini in seguito alle sollecitazioni di Giustiniano, come asserisce lo storico Procopio (« Edifizi » libro VI, cap. II) si convertirono al cristianesimo. A tale epoca risale l'iscrizione greco-libica trovata nel mausoleo funerario d'un capo indigeno, dall'esploratore Vattonne, iscrizione che prova la presenza di greci nella città, come del resto lo confermano gli avanzi che si rinvengono ovunque di colonne scannellate a spirale e capitelli globiformi, di carattere indubitamente bizantino, che facevano parte di una basilica e forse di qualche altro edificio affine, eretti da Giustiniano. Pare anche che uno dei quattro vescovi Tripolitani di quel tempo, avesse per sede Cydamus, ciò che dimostrerebbe che dopo le tre città costiere su menzionate Gadàmes godesse fra i centri interni, di un diritto di preminenza.

Poco più di cent'anni dopo si rovesciò in Tripolitania la prima invasione araba di Amrù el As (1) (642-643 d. C.), invasione che, in un primo tempo, forse non scalfì neppure Gadàmes occupati come erano, i sopravvenuti (del resto neppur troppo numerosi) a sottomettere ed impinguarsi delle ricchezze delle città costiere. La tradizione anzi afferma che intorno a quel tempo la celebre regina berbera

(1) Alcuni autori scrivono il nome Amer Ben el Asi.



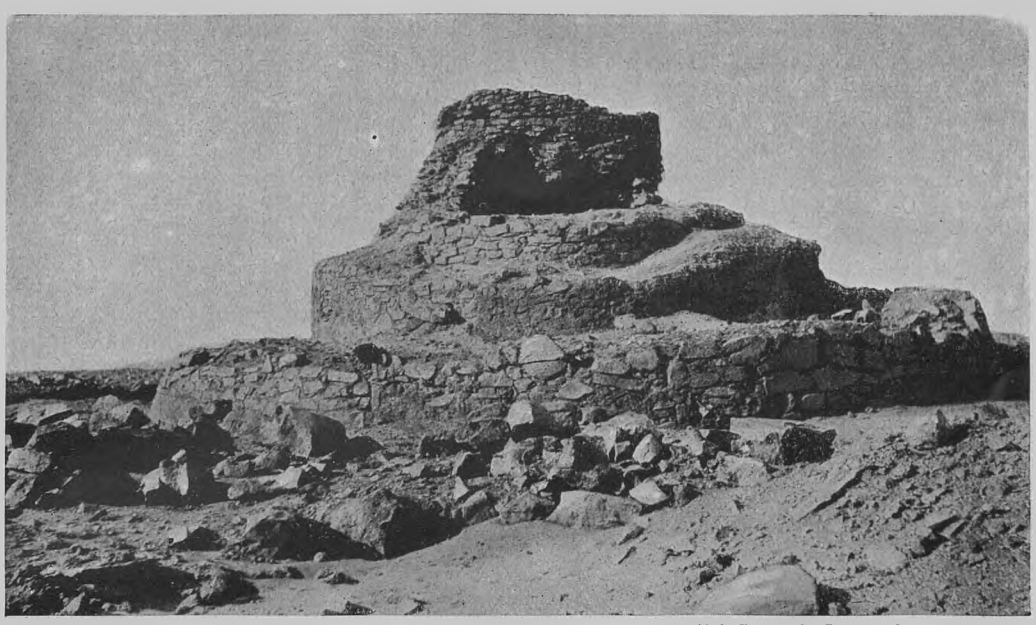
(*fot. Comando Genio della Tripolitania*)

L'ACCAMPAMENTO DEI TUAREGH (SING. TARGUI) SUL PIANORO DEGLI « IDOLI ».

dell'Aurès: Dihia detta *el Káhina,* cioè la profetessa, nelle cui mani era venuta a poco a poco assommandosi tutta quanta l'autorità politico-militare sulle contrade interne (dalla Tripolitania all'Algeria), chiudesse i prigionieri fatti negli scontri vittoriosi con gli arabi, in alcuni sotterranei esistenti in Gadàmes. Comunque sia, la conquista della città (più che conquista fu sottomissione in seguito ad accordo) fu opera di Sidi Òkba ben Hámir detto anche Sidi Bedri, ritenuto un compagno del Profeta. Costui morì verosimilmente, appena condotta a termine l'impresa, e la sua tomba, una bianca *cubba* situata in un angolo del cortile della Moschea omonima, è oggetto tuttora della massima venerazione. Quattro tribù arabe di cui due attualmente estinte, s'insediarono nella città, senza tuttavia riuscire a soppiantare anche in progresso di tempo, i vinti. La religione cristiana che in fondo non doveva aver messo radici profondissime, in un secolo e mezzo, venne invece sostituita con facilità dalla mussulmana, ma non pare con molta fede se, stando al racconto dello storico, ben quattordici volte occorse richiamare le pecorelle al nuovo ovile e non sempre con la sola persuasione!

Dai Sultani di Tunisi al dominio italiano.

Fino al tempo dei sultani Hafsídi di Tunisi (1228 d. C.) dai quali venne a dipendere in seguito, la città non pagava neppure il tributo; il suo isolamento essendo un ottimo mezzo per esimersene. Lo storico arabo El Másri ricorda ben quattro spedizioni inviate contro la città morosa, le quali imprese, se da un lato provano la quasi assoluta autonomia goduta di fatto dalla città, potrebbero d'altra parte far supporre nei suoi abitanti uno spirito eccessivamente battagliero se non si sapesse che i gadamsini hanno una certa predilezione per il *miles gloriosus*. Nell'ultimo secolo l'importanza di Gadàmes come mercato e stazione di transito delle carovane venne a mano a mano riducendosi per il deviare progressivo delle merci verso i nuovi sbocchi più sicuri e più rapidi della Nuova Guinea, nè l'occupazione turca avvenuta nel 1842 e stabilizzata nel 1874, potè ridare alla località un poco della trascorsa floridezza, come del resto non aveva saputo ridargliela durante più di un secolo, la precedente dinastia dei Caramanli, pascià di Tripoli. L'abolizione della schiavitù cui la Turchia dovette a malincuore aderire anche per le sue lontane provincie, fu la vera causa della rapida decadenza della *regina del Sahara,* poichè oltre a costituire la *derrata* principale delle carovane, *l'avorio nero,* era anche il mezzo per procurarsi a buon mercato la mano d'opera per i lavori agricoli, dato che ogni buon gadamsino rifugge, in genere, da tutte le fatiche giudicate servili. Occupata nei primi mesi del 1913 dalle



(*fot. Comando Genio della Tripolitania*)

LA GRANDE TORRE DI VEDETTA - TROVASI A CIRCA 500 METRI DALLE MURA DI GADÀMES.

nostre truppe, il paese ebbe allora un guizzo di vita, sia per la prospettiva che si offriva ai capi-carovana, di avere ormai sicure le vie di transito senza dover sottostare alle pretese voraci degli scorridori del deserto: i Tuáregh, che per una serie di lavori d'utilità pubblica progettati dal Governo locale, primissimo fra i quali, l'apertura di un nuovo pozzo artesiano che a somiglianza di quelli famosi, oltre la frontiera (Bir Alapetite e Bir Pistor) giovasse ad aumentare la disponibilità idrica dell'oasi, permettendo la riutilizzazione di almeno un terzo della sua superficie, abbandonata per insufficienza d'acqua.

Gli avvenimenti del 14 e 15, frustrarono il generoso programma e Gadàmes abbandonata a se stessa, esposta da una parte alle insidie dei Tuàregh, dall'altra isolata dai suoi sbocchi, è venuta sempre più spopolandosi, tanto che è molto se la popolazione attuale raggiunge la cifra indicata nelle prime righe di questo articolo. Ben è vero che con la rioccupazione avvenuta nel febbraio 1924 da parte delle nostre truppe, parecchi fuorusciti sono già rientrati ed altri ancora se ne attendono; ma finchè Gadàmes non potrà riprendere almeno una parte dell'antica attività commerciale, sarà nelle condizioni di un piccolo proprietario costretto a mangiarsi a poco a poco il proprio capitale.

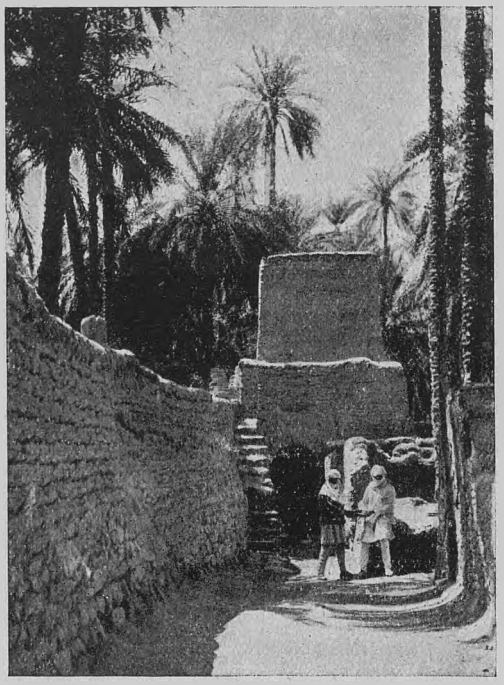
Miscuglio di razze.

Il gadamsino è nato mercante; l'abitudine di secoli ne ha per così dire plasmata l'anima affaristica. Consuetudini del pari secolari ne dirigono l'attività, la regolano e la vincolano e di quelle è, generalmente, rispettosissimo poichè su di esse si regge l'edificio di mutua fiducia e di probità che è la più bella caratteristica di questi mercanti del deserto. Come i suoi congeneri sahariani, è naturalmente viaggiatore. Viaggiatore s'intende per necessità e non per vezzo che, per vedere una cosa nuova, il gadamsino, come del resto ogni arabo, non muoverebbe un passo; fatto questo che unito a remote rivalità di stirpe, faceva sì che fino a pochi lustri addietro, un cittadino di Gadàmes conoscesse magari Tripoli, Tunisi, Timbuctù ed altri centri remoti e non avesse posto mai piede nel quartiere cittadino appartenente ad altra *cabíla* e non ne avesse la menoma curiosità.

A proposito di questi contrasti occorre tener presente che la popolazione locale è ben lungi dal formare un'unità etnica anche relativamente omogenea. Come in altre contrade della Tripolitania ove invasori e vinti, arabi e berberi, si sono in parte fusi ed in parte sono soltanto conviventi, in Gadàmes si distinguono due gruppi principali equiva-

lenti ad un dipresso per numero, in cui però l'elemento berbero predomina anche come lingua (un dialetto locale) adottata dagli stessi arabi. Per converso i berberi, a differenza di molti loro congeneri del Gebèl seguono il rito religioso *malechita,* le quali identità di lingua e di religione tenderebbero a fare scomparire le diversità delle origini se la gran massa della popolazione, discendente secondo la leggenda dal capostipite Uarnùten, non fosse divisa in due grandi gruppi o *cabìle* l'una all'altra ostili, dei Béni Ulíd e Béni Uazít, a lor volta suddivise in *Láhme* promiscuamente berbere, arabe, con frazioni *marabutiche* (cioè di santi) o *sceriffe* (cioè vantanti un capostipite consanguineo del Profeta).

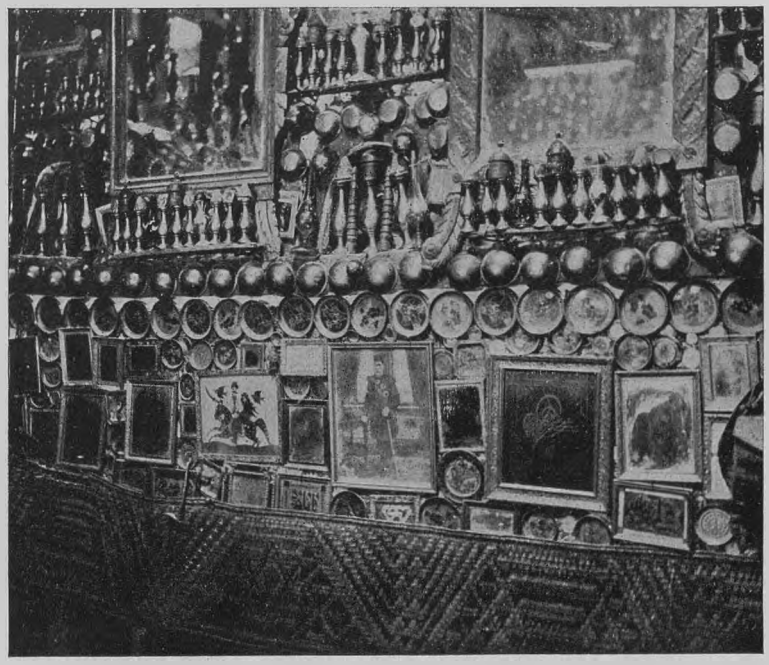
Fra le varie frazioni non mancano quelle che per tradizione si considerano superiori alle altre; una sorta di nobiltà di un carattere tutto particolare. Ad esempio una *láhma* (gli Ansàr) pretende di discendere da un *ansàr* cioè un *sostenitore* del Profeta e qui l'aggettivo è diventato il patronimico dei discendenti. Un'altra, addirittura da un ramo di quegli Ommiadi che tanto splendore procurarono alla Spagna; altri ancora, da uno dei cinque diffusori della setta abadita (considerata eretica dai mussulmani ortodossi) cioè dal dotto Abù el Munìb el Gadàmsi, sepolto in Gadàmes e una delle glorie locali. Un esiguo numero è composto di Tuáregh Ázgher accampati fuori dell'abitato nei pressi del pianoro degli *idoli,* ben distinti quindi dai sei quartieri in cui è divisa la città. Tre di questi ultimi, i più settentrionali appartengono ai Béni Ulíd, i rimanenti, più verso l'antica cinta ormai diruta, spettano ai Béni Uazít. Il mercato o *suk* quasi in mezzo ai due nuclei serve da punto di contatto fra le due fazioni ora non più tanto irreducibili come per il passato. Nel seno di ciascuna poi, vi sono altre suddivisioni che hanno un vero e proprio carattere di differenziazione di caste. Così gli *Ahràr* o nobili sono i più ricchi negozianti, quelli che hanno viaggiato; molti di loro sono stati educati a Tripoli o a Tunisi e non pochi vi hanno eletto sede. Vengono in seguito gli *Homràn* o discendenti di stranieri uniti a sahariane locali, quindi gli *Sciuascèna* o servi di cui è difficile stabilire l'origine ed il preciso carattere, sono ultimi gli *Atàra,* cioè schiavi affrancati, per la maggior parte negri sudanesi o fezzanesi che, con i precedenti, si occupano di tutti i lavori servili. L'oasi, comprendendo in questo termine tutta l'area racchiusa entro il perimetro delle antiche mura, è un capriccioso poligono, nel complesso grossolanamente circolare, con una superficie di forse 1,5 km² suddivisa in oltre 200 giardini. Conta, secondo i calcoli più attendibili da 20-25.000 palme con una densità media quindi di oltre 200 palme per ettaro se si tiene conto che almeno un terzo della superficie (la parte sud-orientale in ispecie) è completamente abbandonata visto che da tempo l'acqua della fonte o per diminuita portata o per mancanza dei lavori di manutenzione dei canali e probabilmente anche per la scarsa disponibilità della mano d'opera assottigliata dalle guerre e dalle emigrazioni, non riesce più a giungervi.



(fot. Comando Genio della Tripolitania)
TUAREGH, NEL LORO CARATTERISTICO ABBIGLIAMENTO, IN UNA VIA DELL'OASI DI GADÀMES.

Le culture dell'oasi sono un po' quelle di tutti i giardini sahariani. Poca frutta: aranci, melograni, mandorli, albicocchi e fichi per lo più; la vite è una rarità, verdura e legumi lo sono del pari all'infuori di fave, cipolle ed i soliti peperoni rossi, indispensabile complemento di ogni vivanda locale.

Intorno all'oasi e sulle aree degli antichi giardini abbandonati, d'autunno viene seminato l'orzo e più tardi il miglio, ma il prodotto non basta per i bisogni locali, per cui è necessario importare cereali dal di fuori con grave dispendio non sempre in rapporto con le risorse degli abitanti. Come si è visto nella ripartizione dell'oasi, la proprietà è assai spezzettata, ma sarebbe illusorio ritenere che fosse ugualmente ben ripartita. Vi sono delle famiglie che possiedono estensioni inferiori ai 100 mq., altre che condividono la proprietà anche di una sola palma.... situata nel fondo di un terzo proprietario. È infatti una delle caratteristiche più singolari dei paesi arabi, la frequente scissione della proprietà fondiaria da quella degli alberi, ciò che poi porta ad un complicato sistema di servitù prediali, di regole, di formule e non di rado è causa di contestazioni infinite, interminabili che formerebbero la gioia d'ogni azzecca-garbugli amante di questioni eleganti.



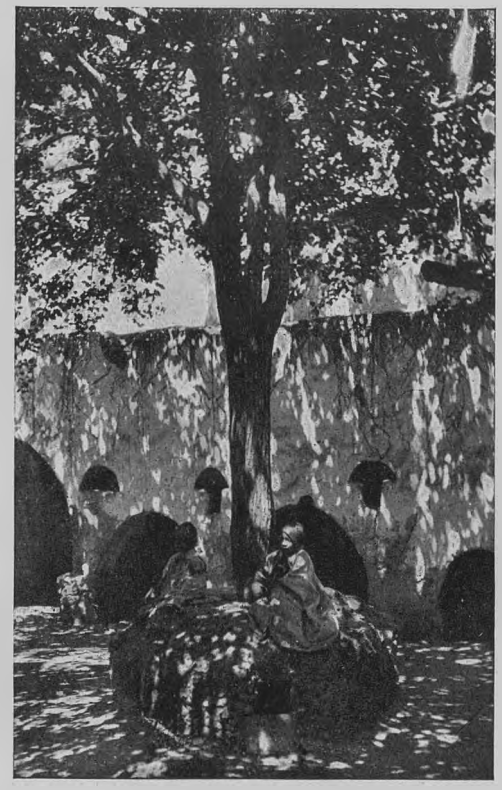
(fot. Comando Genio della Tripolitania)
LA CARATTERISTICA DECORAZIONE D'UNA SALA DELLO « SCEICH » TUANÙ.

Fra le caratteristiche principali di Gadàmes prima fra tutte, è il sistema stradale perfettamente in rapporto con le esigenze climatiche dell'ambiente se pure non con i dettami di una igiene anche di manica larga. Le strade, all'infuori del quartiere degli Uläd Bellèl (composto di arabi) il primo che s'incontra entrando nel paese, sono tutte coperte, sia con arcate d'un curioso tipo ogivale ma troncato al vertice, che da una sorta di soffitto sorretto da travi e correnti di legno di palma, la cui altezza dal suolo appena sorpassa di qualche decimetro la larghezza della strada. Ciò costituisce una serie di corridoi scuri, tortuosi, resi ancora più angusti da certe sorta di bancate (dokkan) correnti lungo i muri delle case su cui i gadamsini hanno per abitudine di raccogliersi in gruppi a chiacchierare o più spesso a sonnecchiare sgranando la *sibha,* i di cui grani ricordano, ciascuno, le tante perfezioni del Profeta. Tratto tratto, specie di botole ricavate nel soffitto, rischiarano un poco l'ambiente, che potrebbe dare una lontana idea delle catacombe romane.

Nell'intimità domestica.

Anguste, buie sono le porte laterali che conducono nelle varie abitazioni. Generalmente poi tutte le case hanno un ingresso disposto ad *elle* maiuscola, in modo da vietare anche la più fuggevole indiscrezione del passante. Sull'architrave, spesso vi sono alcuni rozzi motivi ornamentali fra cui predominano quelli floreali schematizzati e, soprattutto, tre triangoli riuniti cui gli abitanti attribuiscono una grande efficacia contro la jettatura, ma che più probabilmente, come del resto le lunghe corna adornanti gli acroteri angolari di cui ciascuna casa è provvista, rappresentano antichi simboli religiosi. Ogni tanto qualche piazza scoperta, interrompe l'oppressione dell'andare brancolando nell'oscurità: le più im-

portanti sono quella detta del gelso (Rabât et Tuta) da un esemplare di questa specie che vi troneggia in una sorta di aiuola e contribuisce ad illeggiadrirla, e quella del *suk* o mercato di poco meno di mille mq. di superficie, delimitata dai muri di due misere moschee che pur essendo le principali della città non hanno alcunchè di notevole se non forse qualche capitello e colonna a spirale d'origine bizantina e la pavimentazione in grosse pietre che qualcuno vuol fare risalire ai romani. Il mercato è certo fra gli spettacoli più caratteristici di Gadàmes ancorchè ben diverso ormai da quello che con così pittoreschi colori avevano descritto il Richardson, il Duveyrier e, fra gli ultimi, il Pervinquière. Vi è d'interessante se non i prodotti (non brillanti nè per abbondanza nè per qualità) la folla varia dei venditori e degli acquirenti. Qui si danno convegno tutti i rappresentanti delle popolazioni sahariane, e qui gli abitanti dei vari quartieri così schivi altrove di frammischiarsi, si riuniscono, si affiatano, trafficano, s'imbrogliano onestamente alla sempre maggior gloria di Allah e del Profeta. Il *suk* adempie insomma ad una funzione, oseremmo dire, *catalizzatrice* fra le varie razze e caste, alla stessa guisa che, si *licet parva componere magnis*, il primitivo Foro di Roma, mescolava e fondeva a poco a poco in una solida unità economico-politica le sparse tribù dei sette colli.



(fot. Comando Genio della Tripolitania)
GADÀMES - PIAZZA DEL GELSO (RABAT ET TUTA). È LA PIÙ GRAZIOSA DELLA CITTÀ. NOTEVOLI LE NICCHIE A FORMA DI FUNGO, NEI MURI CIRCOSTANTI.

La fonte della giumenta.

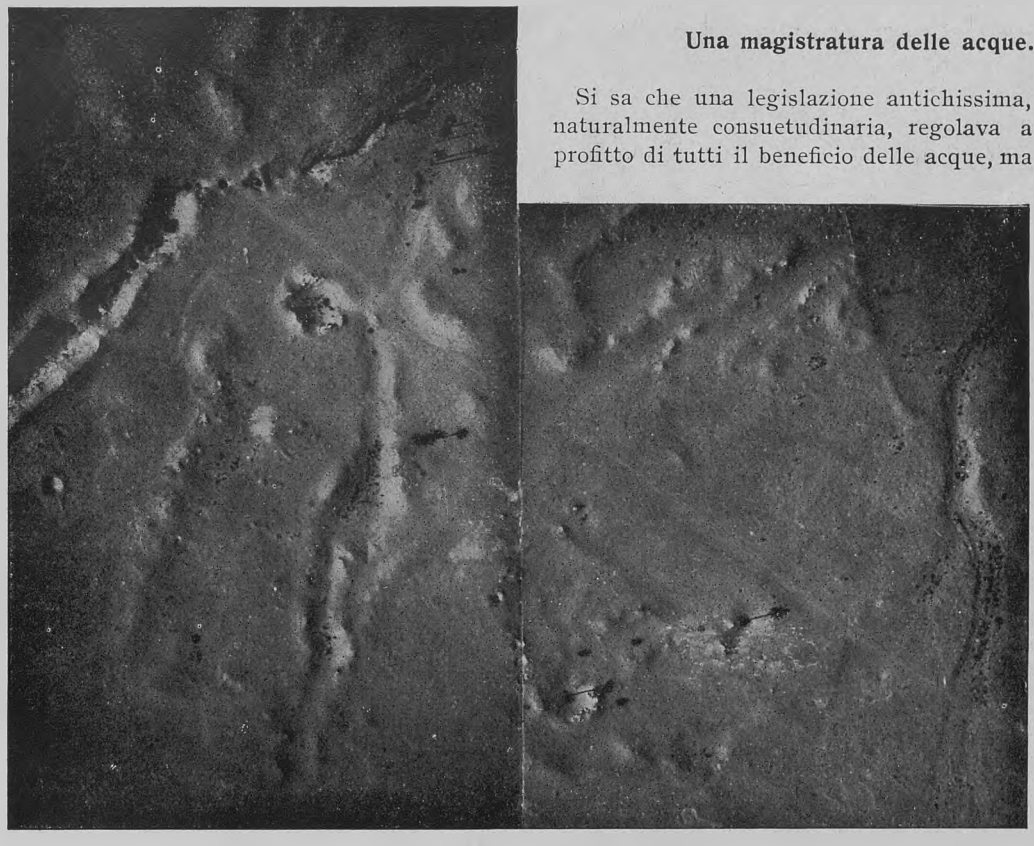
Ma il pregio maggiore di Gadàmes, l'orgoglio e la vita della città, è la fonte, l'Ain el Fress, cioè *fonte della giumenta*, dalla leggenda che una giumenta battendo lo zoccolo sul terreno ne avesse fatto scaturire il primo zampillo, leggenda comunissima in tutta l'Africa e nell'Arabia medesima.

Dal mercato, vi si giunge in qualche minuto. L'effetto di questa massa d'acqua, sommossa in qualche punto da leggeri ribollimenti è sorprendente. La superficie dell'irregolare rettangolo che costituisce la fonte, può raggiungere i 300 mq. La profondità poi varia da un massimo di 4 metri fino a poco più di uno, lungo alcuni tratti di riva. È dunque un piccolo laghetto cui la fantasia presta volontieri tutte le attrattive immaginabili, soprattutto comparando la distesa ametista con lo squallore del paesaggio circostante all'oasi.

Occorre però non assaggiarla quest'acqua o almeno con palato non troppo memore dell'acqua Marcia o del Serino. Oltre ad essere calda (la fonte è di origine artesiana e probabilmente è parte di quella falda medesima che oltre il confine, a Bir Pistor, i francesi incontrarono fra i 135-150 metri), raggiungendo i 29,5° di temperatura, l'acqua contiene almeno da 2-3 per mille di cloruro di sodio e di magnesio, cosicchè se può costituire un eccellente purgativo, non è precisamente la bevanda più indicata per dissetare chi viene dall'aver attraversato l'Hamàda el Hòmra.

Così com'è tuttavia la fonte costituisce, come si è detto, la vita dell'oasi che viene irrigata mediante cinque *suagai* (canali) di effusione che a lor volta si suddividono in altre diramazioni minori fino a che l'acqua non giunge ai caratteristici quadratini (gedùle) in cui viene ripartito ogni appezzamen-

to destinato a cultura. La disponibilità della fonte, secondo i calcoli di due geologi (il Pervinquière e lo Zaccagna) che ne studiarono il comportamento, può valutarsi ad un 2500 litri al minuto primo, massa cospicua se si considera la regione, ma assolutamente



LO SQUALLORE DEL TERRENO CIRCOSTANTE A GADÀMES (DA UNA FOTOGRAFIA DA AEROPLANO).

insufficiente per irrigare tutta quanta la superficie dell'oasi, sia pure anche con il sussidio di altri due pozzi vicini (la cui acqua probabilmente deriva dalla falda principale) e di una diecina dei soliti pozzi comunissimi in Libia, la cui acqua è ancora più salmastra di quella della fonte, dato che la falda freatica non può essere certo alimentata dall'acqua piovana.

Nulla è più pittoresco delle lunghe teorie femminili, avvolte in paludamenti, spesso laceri, ma acconciati non senza grazia, con in capo le anfore di creta, avviate o ritornanti dalla fonte con la provvista di liquido necessario per gli usi domestici. Se si pensa che qualche millennio fa i remoti progenitori di questa gente dovevano avere il medesimo aspetto e potevano compiere i medesimi gesti, vi è presso a questa fonte, perduta in fondo al Sahara, una efficacia di rappresentazione d'altri tempi che pochi altri luoghi potrebbero vantare maggiore.

Una magistratura delle acque.

Si sa che una legislazione antichissima, naturalmente consuetudinaria, regolava a profitto di tutti il beneficio delle acque, ma non dovettero mancare i tentativi d'usurpazione specialmente da parte di quei nomadi (i Tuáregh) che accampati oltre la cinta delle mura, rappresentavano, quando l'occupazione italiana non era ancora avvenuta, una sorta di larvata oppressione che si traduceva almeno nella manifesta deferenza che ai Tuáregh dimostrava ogni gadamsino. Allorquando sopravvennero gli arabi e le quattro tribù che seguivano Òkba ben Hámir, vennero ad unirsi alla popolazione indigena, il regime di ripartizione idrica, dice un manoscritto arabo, fu dovuto mutare; e ciò tanto solenne cosa parve, che il ricordo perpetuato oralmente fu introdotto più tardi nelle

cronache locali. Attualmente vi è una sorta di magistrato delle acque l'*amìn el mà* che ha la suprema direzione di tutte le operazioni che si riferiscono all'acqua. Ai suoi ordini sta un tale che in una nicchia nella piazza del mercato, al cospetto del pubblico, cura il calcolo di un'unità di tempo: il *gadùs*



GADÀMES VISTA DALL'AEROPLANO. LE CHIAZZE BIANCASTRE PROSSIME ALL'ABITATO INDICANO GLI AFFIORAMENTI DI GESSO E CALCARE.

(equivalente a circa tre minuti) conteggio effettuato con una sorta di clessidra piena di sabbia, subito riempita dall'assistente, allorchè il contenuto ne è uscito. Un grido di costui indica che le tante unità di tempo assegnate a Tizio sono trascorse e subito coltivatori di terreni cui spetta il turno e che già stavano sull'avviso, si precipitano a modificare gli sbarramenti di terriccio dei canali, per addurre l'acqua nei propri terreni. È certo che tanta pazienza e tante difficoltà scoraggerebbero da noi l'agricoltore più appassionato al proprio mestiere. Naturalmente i periodi di concessione d'acqua sono pagati con un canone che varia a seconda che il periodo stesso sia usufruito di giorno o di notte (poichè è inutile dire che il lavoro d'irrigazione non ha sosta si può dire da millenni) canone che va a profitto dell'erario.

La vita d'ogni giorno.

La vita locale è tutt'altro che variata. All'infuori dei pochi affari che si trattano giornalmente, delle cerimonie religiose nelle moschee e nelle *Záuie* degli *Aissaua* o dei *Senussi;* dei colloqui sommessi, gravi di pause opprimenti che avvengono sotto le vôlte oscure delle vie fra gruppi accoccolati ed avvolti nei candidi ammanti così da sembrare altrettanti fantasmi, altro non v'è di vario nè di piacevole. D'altra parte il mussulmano non sembra desideroso nè dell'una nè dell'altra cosa. Non caffè quindi ove pettegoleggiare non possibilità di compiere quelle turbinose cavalcate che sono la passione dell'arabo, e ciò perchè a Gadàmes cavalli non se ne trovano; il ritmo della vita d'ogni giorno sembra battuto dal passo oscillante del dromedario, il solo mezzo di trasporto in questi luoghi. La vita delle donne (quelle degli Ahràr non si vedono mai) trascorre certo più uniforme di quella degli uomini, confinate come sono sempre nelle case, non uscendo nelle vie se non in casi eccezionali come per la festa del Milùd (natale del Profeta) e a notte fatta per recarsi alla moschea di cui è loro riserbata una parte. Osserviamo incidentalmente come questo fatto risenta in modo particolare delle idee non prettamente arabe le quali non consentono, in tutte le altre contrade della Libia,

alla donna di associarsi agli uomini nelle cerimonie del culto. Vi è però un compenso a questa sorta di reclusione femminile, inquantochè per mezzo delle volte coprenti le strade, le terrazze di cui ogni casa è provvista, sono unite fra di loro (appena delimitate da un muretto divisorio) per cui, specialmente nell'ora del tramonto, è un fiorire, là sopra, di abbigliamenti sgargianti, un avvicendarsi di richiami ed un trillare di risa. Le donne peregrinano così da un punto all'altro dei quartieri, si scambiano delle visite, si raccontano pettegolezzi e novità (con tutta la sua segregazione la donna araba è sempre informatissima su tutto e di tutti) in una parola cercano d'ammazzare il tempo come lo potrebbero più raffinatamente ma con identici risultati in fondo, le nostre signore del bel mondo.

Di notte poi, specialmente d'estate, la vita o meglio il sonno della città si svolge sulle terrazze trasformate, con il semplice spiegamento di qualche stuoia, in dormitorî.



GADÀMES VISTA DALL'AEROPLANO. GLI IMMEDIATI DINTORNI DELL'OASI.

La temperatura è tale, che sarebbe impossibile trattenersi in quegli angusti covili che sono le camere ordinarie. Il clima di Gadàmes infatti, ancorchè tuttora poco conosciuto nelle sue particolarità, da temperature prossime e qualche volta inferiori allo zero d'inverno, sale in estate, anche oltre i 50° (all'ombra) e per lunghe settimane si mantiene con costanza ammirabile al disopra di 40°. La ventilazione è piuttosto ridotta nella stagione calda e in ogni caso temibile poichè vi prevalgono quelle correnti di S. E. che oltre a portare il soffio rovente dell'Hamàda, sollevano dalle prossime dune un pulviscolo fine ma così denso, da velare perfino il sole e dare al cielo eternamente privo di nuvole, l'apparenza della loro presenza. Inutile dire che di pioggia non ne cade quasi mai (fra il 1913 e 1914 se n'ebbero poco più di 20 mm.) è ben vero che piogge abbondanti sarebbero una jattura per l'intera città costruita in prevalenza con terra battuta e gesso, cosicchè nessuno le desidera; d'altra parte l'umidità che ne deriverebbe per la forte evaporazione di questi luoghi, renderebbe ancor più penoso il clima. Così com'è, si sopporta solo in grazia dell'estrema secchezza dell'atmosfera che in certi casi di ghibli (vento di S. E.) ha una umidità relativa di 5-10 cents. Gadàmes non è dunque climaticamente parlando, l'ideale dei soggiorni africani pur con tutte le sue memorie e quelle indefinibili attrattive che ha ogni luogo poco o punto frequentato dall'europeo. E tuttavia per il viaggiatore che dopo otto giorni di viaggio (provenendo da Nalùt o da Giado) attraverso una delle più squallide regioni dell'Africa, ha potuto gustare con i disagi materiali, l'opprimente monotonia dei paesaggi privi d'ogni vegetazione (se si eccettui il migliaio di palme di Sinauen) l'ingrato aspetto della *sébca* acciecante di Mzézzem, avere un saggio degli orrori della prossima Hamàda el Hòmra, il profilarsi final-



(fot. E. Pucci, Tripoli)
UN « ATARA » (EX SCHIAVO) SUDANESE.

mente sull'orizzonte della striscia nerastra dell'oasi, è oltrechè con curiosità, salutato con gioia. Nè vi è tanto da stupire se altri viaggiatori pervenutivi trovarono, per descriverla, espressioni anche più entusiastiche di quelle che la realtà comporterebbe.

I dintorni di Gadàmes.

Vista da lontano Gadàmes appare come un po' sprofondata in una lieve depressione (la città è fra 330-340 m. sul livello del mare) e fiancheggiata da una sorta di cocuzzolo a sinistra: il Ras Gadàmsi, a destra invece da alcuni rilievi tabulari di colore rossastro.

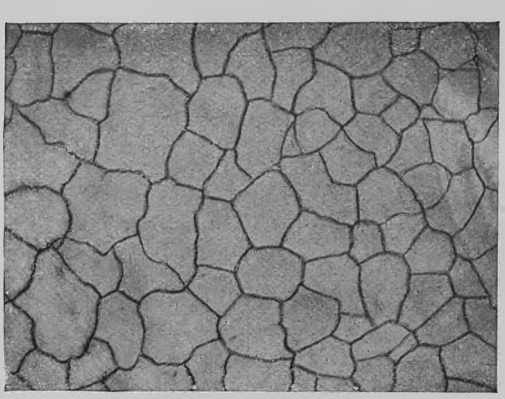
Avvicinandosi, si delinea la muraglia d'un grigio sporco che sembra cingere tutta l'oasi, interrotta qua e là da qualche torrione quadrangolare. Diciamo *sembra* perchè la difesa è un'illusione; il muro ha ceduto in più punti essendo formato dallo stesso materiale delle case e le porte aperte nella cinta, una mezza dozzina, adempiono più che altro ad una formalità di presenza e ad una funzione di ricordo. Fuori del tratto di cinta su cui sembra gravitare la massa principale dell'abitato, il terreno risale alquanto costituendo una sorta di pianoro dominante di qualche metro l'intera oasi. Su questo è stabilito il presidio militare italiano che dopo otto anni, nello scorso febbraio, rioccupò la città sahariana. Nell'antica sede del *Kaimacamato* turco poco distante, sono gli uffici del comando e, nei pressi, è il campo d'aviazione dove già più volte i velivoli italiani con magnifico ardimento, non essendo cosa agevole lottare contro le turbinose correnti del deserto, sono giunti e ripartiti con ininterrotto volo da Tripoli, compiendo fra andata e ritorno circa 1000 km. di percorso. Oltre le mura, dominato dalle chiome fluttuanti delle palme, si estende il bianco aggregato delle abitazioni fra cui però non si nota alcuno di quei minareti che conferiscono ad ogni abitato africano un carattere partico'are. Più oltre, verso occidente (sempre fuori la mura) lasciata a destra la caratteristica porta aperta nella *záuia* senussita, s'incontra il rudimentale accampamento dei Tuáregh, ove la virtù dell'adattamento domestico è spinta al massimo grado fino nei minimi particolari.

Poco lungi sono i ruderi citati al principio: i famosi idoli alti da 5 a 7 metri per due metri e mezzo di lato, i quali tanto hanno



SUONATORI AMBULANTI DI CORNAMUSA E TAMBURELLO.

fatto sbizzarrire le fantasie dei viaggiatori e degli archeologi e, un mezzo km. più a nord, la torre che molti attribuiscono ai Romani mentre con molta probabilità deve anch'essa ritenersi un monumento funerario di qualche gran capo locale, forse successivamente utilizzata dai romani quale stazione di vedette. Non si saprebbe infatti accordare con l'origine romana del fabbricato la poca accuratezza della costruzione; ciò tanto più in una opera, che dovette certamente avere un carattere monumentale se, oggi ancora, misura una decina di metri di diametro per cinque o sei di altezza. Basta ripensare agli stupendi mausolei dei Gebèl ai *gasr* (castelli) del Tarhùna, fra cui eccelle il magnifico Gasr Doga, per persuadersi che quando anche i romani non fossero a Gadàmes, come pare evidente, che per necessità politiche e militari e quindi in numero assai ristretto, tuttavia se avessero posto mano ad un'opera di tal mole, vi avrebbero indubitatamente impresso quel carattere che rende ogni loro rudere riconoscibile quasi a prima vista. Qualche km. più avanti, si trova la piccola oasi di Tunìn, squallido aggregato di 200 palme con poche abitazioni che non si differenziano affatto da quelle del centro principale. A quindici km. da questo, descrivendo una sorta di semicerchio, passa la frontiera tripolo-algerina che attende i nuovi lavori di delimitazione verso gli estremi confini della regione tripolitana a sud di Gàt.



IL CARATTERISTICO TERRENO DI UNA SEBILLA. IL DISSECCAMENTO DEL SUOLO HA PRODOTTE LE INFINITE SCREPOLATURE CHE LO FANNO ASSOMIGLIARE AD UN TESSUTO CELLULARE.

Cinque piste principali partono da Gadàmes: l'una volgendo verso occidente e con successive diramazioni allaccia la città ai vari centri del Sahara: Ain Salah, Temassinin ed altre località del Grande Erg. Una seconda per Ghànet e l'altopiano d'Éghele e quindi con un tracciato tortuoso fra le propaggini settentrionali dell'altipiano Tasili, raggiunge Gàt. Una terza fa capo al medesimo centro, ma con un percorso più rapido attraverso l'Edeien (estensioni dunose) di Fugha. La quarta, ha importanza strettamente locale congiungendo Gadàmes alla piccola oasi di Dergi (q. 501) che, con le tre frazioni Tegùtta, Tfèlfett e Màtres, costituisce come un sobborgo di Gadàmes ancorchè ne disti un centinaio di km. La quinta finalmente che dopo aver costeggiato il lato orientale della cinta di Gadàmes volge verso l'acciecante *sébca* di Mzézzem, è di gran lunga più importante. Un ramo che si stacca a sinistra, traversa la frontiera e prosegue fino al posto francese di Bir Pistor (km. 30), quindi collegando i fortini scaglionati lungo la frontiera, raggiunge la Tunisia; l'altro per la piccola oasi di Mzézzem, le dune di El Bab, Saniet Jagub e l'oasi di Sinauen, porta, dopo sette o otto giorni di cammino, a Nalùt o Giado a seconda che da Sinauen si volga verso l'una o l'altra località del Gebèl Nefùsa. Perciò si possono contare una dozzina di giorni di marcia fra Tripoli e Gadàmes; tempo questo che gli autocarri adoperati fino sul Gebèl hanno alquanto accorciato.

Ma finchè i veicoli non potranno giungere a Gadàmes e non l'avranno indissolubilmente collegata con quel mondo civile che ormai sembra aver modificato e ridotto alla grigia mediocrità comune anche Tripoli, come del resto tutte le altre città costiere dell'Africa, Gadàmes ancorchè regina ben decaduta, quantunque spopolata ed ormai trascurata dalle carovane che seguono più brevi e facili percorsi sarà, almeno per tradizione, un poco sempre la *città misteriosa* e questo anche se le ali italiane, sfiorandola dall'alto, hanno potuto immobilizzarne il caratteristico aspetto nello spazio di poche lastre fotografiche. Come tale, attirerà sempre gli spiriti errabondi e avidi forse più di impressioni che di realtà obbiettive, le quali tuttavia sono l'origine ed il mezzo d'ogni rinnovamento fecondo.

AMILCARE FANTOLI.

Le fotografie sono dovute alla cortesia del Comando Genio della Tripolitania e del Comando Aeronautica.

L'ARTE IN CALABRIA:

IL SACRARIO DI ALTOMONTE

Io non credo che esista al mondo altro tempio a cui uno spirito ansioso solamente di quella che un mistico arabo chiamava la santa inquietitudine di Dio possa giungere in più puro stato di grazia per sentire nell'opera d'arte veracemente significato il sogno delle virtù eterne. Il viaggio che bisogna compiere per giungervi, attraverso la solitudine della remota regione Calabra, tra l'amena valle del Crati e le magnifiche asprezze dei monti di San Marco Argentano (l'alpestre e turrita cittaduzza bella ancora dell'arce normanna, della cattedrale fondata da Roberto il Guiscardo e della pinacoteca La Regina) e di Altomonte, pare quasi un viaggio d'iniziazione, come quelli che ci descrivono gli antichi poeti dei religiosi misteri: la bellezza della natura intatta, dove tacciono ormai le discordi voci degli umani contrasti, vi purifica passo a passo con la sua voce santa di concorde armonia, finchè vi pone dinnanzi all'opera d'arte.

Animata nello slancio e nella purezza delle linee appare la facciata del sacrario di Santa Maria della Consolazione di Altomonte — che è il più cospicuo ricordo della dominazione angioina nell'Italia meridionale — con la grande marmorea finestra a ruota ed il ricco portale gotico, che presentano una ricchissima ornamentazione.

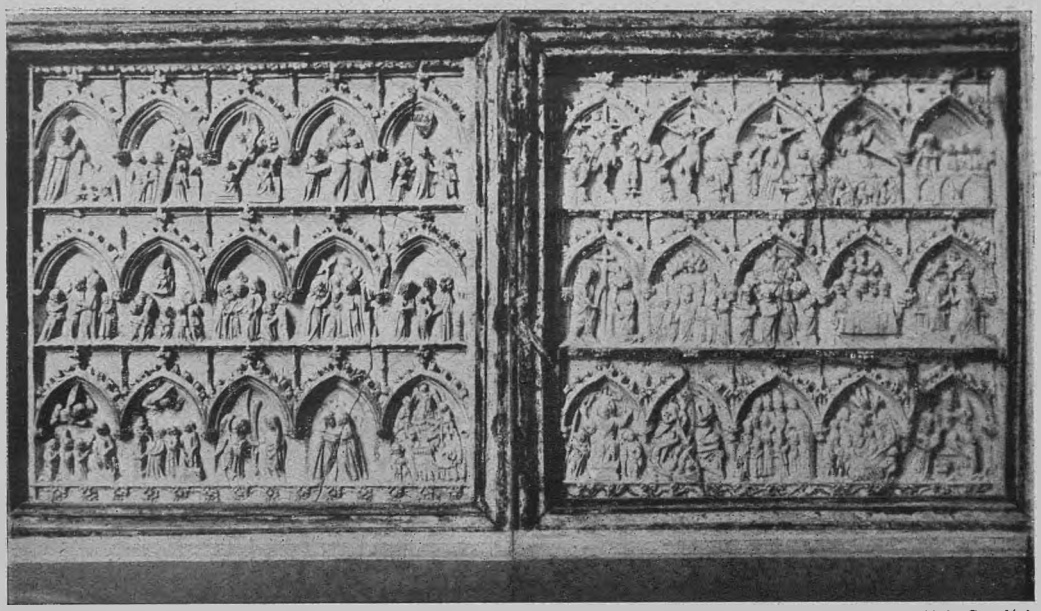


(fot. C. Valente)

ALTOMONTE - SACRARIO GOTICO.

La chiesa si trova nel punto culminante della collina, dove sorgeva un tempietto normanno, che cedette il posto alla nuova fabbrica, fatta edificare da Filippo Sangineto nel 1336, sotto la direzione degli architetti provenzali, che vollero qui celebrare l'arte della loro patria lontana. Risulta da una lapide murata vicino all'organo che la chiesetta normanna venne consacrata nel 1072 sotto il nome di Santa Maria dei Franchis. Il sacrario primitivo doveva essere piccolo poichè Filippo Sangineto ottenne dal pontefice Eugenio IV di ampliarlo e di tramutarne il nome in quello di Santa Maria della Consolazione.

Dopo un anno (1337) Filippo Sangineto, figliuolo del valoroso feudatario angioino Ruggero Sangineto — che sostenne nella fulva e poderosa rocca di Belvedere Marittimo un lungo assedio delle truppe di Giacomo d'Aragona e respinse strenuamente gli as-



(*fot. Gaudio*)

ALTOMONTE - PALIOTTI GOTICI FRANCESI DI PERIODO ANGIOINO (SEC. XIII).

sedianti — morì ed i conti Sanseverino invitarono i maestri della Corte di Napoli ad elevare il mausoleo che raccoglie le ceneri di Filippo. Per opera degli scultori della scuola di Tino da Camaino, nell'abside della nuova costruzione, le semplici linee svolgentisi in senso orizzontale del monumento funerario si trovarono accanto alle spezzature, ai frastagli, allo sviluppo degli edifici gotici e riapparvero animate da uno spirito nuovo d'armonia e di eleganza le fiorite trabeazioni e le forme dell'arte toscana. Nel 1443 An-



(*fot. Gaudio*)

ALTOMONTE - TRITTICO DELLA SCUOLA DI SIMONE MARTINI.

tonio Sanseverino e sua madre Cubella Ruffo — che coi suoi intrighi indusse la regina Giovanna II a fare uccidere ser Gianni Caracciolo — cedettero il convento e la chiesa ai monaci domenicani; e nel seicento da questi frati il tempio fu ridotto in istile barocco, come si vede tutt'oggi, meno l'abside, la torre e la facciata, che sono in istile gotico.



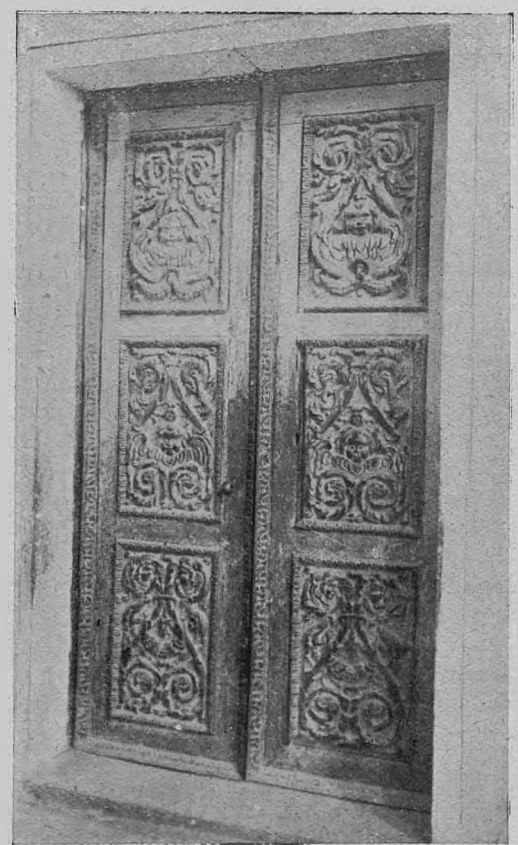
(fot. C. Valente)
ALTOMONTE - STATUETTA MARMOREA DI SCUOLA PISANA, POGGIANTE SOPRA UNA BASE SEICENTESCA.

Nel convento di Altomonte riparò e si nascose Tommaso Campanella prima di soffrire la durissima prigionia e le torture, quando gli Spagnuoli e la Chiesa sventarono la sua congiura e arsero vivi vari generosi compagni del pensatore di Stilo. I frati domenicani protessero il compagno ribelle, il cui pensiero era iniziatore dell'avvenire.

***

L'elegante portale di Altomonte è coronato da un fascio di archi acuti e da un architrave leggermente arcuato, sul quale posa la statua della Vergine. Gli intagli delle cornici sono di una sottile eleganza: semplici elementi ornamentali derivati da una flora stilizzata. È un monumento di bellezza, e sulla pietra il sole ha lasciato la sua carezza ardente di sette secoli. La porta è fiancheggiata da un robusto torrione, le cui finestre bifore di leggiadra linea sono miracoli di eleganza e seguono al pari della facciata i modelli francesi. Nell'abside preesistono tracce dell'antica costruzione. Corrono da un lato all'altro gli stalli del coro seicentesco, cui sormontano le sculture del mausoleo nel mezzo. Nel coro due finestre a ruota laterali ed una finestra acuta coronata da archi illuminano le tavole di un trittico della scuola di Simone Martini; una statuetta marmorea della Vergine col bimbo di scuola pisana; le tavole d'alabastro istoriate, che artisti francesi del duecento ornarono di episodii biblici della Crocefissione e della vita della Vergine e di ricchi motivi floreali; le stole, i camici ricamati del cinquecento ed una grande tavola della Madonna di artista locale del sec. XIV. Queste opere sono fra i più notevoli documenti dell'influenza che la pittura e la scultura toscana esercitarono, per mezzo dei grandi maestri, che furono chiamati alla Corte di Roberto d'Angiò, sull'arte dell'Italia meridionale. Fra esse la più importante è indubbiamente il mausoleo di Filippo Sangineto.

Alla scuola senese di Tino da Camaino, di Giovanni e Pacio, si deve questo mirabile monumento funerario, eseguito nel 1337. La architettura ne è semplice ma animata e decorosa; i dettagli monumentali del sarco-



(fot. C. Valente)
ALTOMONTE - PORTA LIGNEA DELLA SAGRESTIA.

fago sono concepiti e condotti con piacente espressione di grazia; il movimento delle figure, la varietà dei gruppi, la forza dell'espressione drammatica e del sentimento ci attestano a qual grado di artistica potenza fossero pervenuti gli artefici. Le statue delle virtù cardinali si addossano alle colonne di sostegno poggiando sui leoni accasciati e reggono il sarcofago.

L'urna, nelle facce, è divisa in tante nicchie mediante colonnine adorne di capitelli e di archi rotondi; le sette nicchie della faccia principale sono occupate da statue a bassorilievo; nel mezzo è San Giorgio che uccide un drago, ai lati si elevano sei figure di santi in piedi chiusi nelle ampie vesti. Giace sul sarcofago marmoreo la figura del guerriero. Finissima è la modellatura della testa con uno sfumato, che si nota solo nelle opere dei grandi scultori; severo il drappeggio delle vesti; ha allato la spada; le delicate mani sono unite sul petto in atto di preghiera. I suoi piedi posano su un piccolo cane. Ai lati dell'urna due angioli sollevano le cortine dietro le quali appare la statua del Sangineto; sul baldacchino due guerrieri, forse parenti dell'estinto, sono inginocchiati accanto a due santi, che pregano e volgono lo sguardo alla Vergine benedicente.



(*fot. Gaudio*)

ALTOMONTE - MAUSOLEO DEI SANGINETO (OPERA DELLA SCUOLA DI TINO DA CAMAINO).



STATUA PROTEZIONALE DEL MAUSOLEO DI ALTOMONTE.

Questo obliato mausoleo, per la nobiltà della concezione e delle forme, per la bellezza delle decorazioni, si può considerare uno dei lavori più completi che il secolo XIV ci abbia dato.

Quando visitai il tempio di Altomonte mi chiesi: da quale dei maestri della scuola di Tino da Camaino fu scolpita questa opera geniale?

Certo nei nobili angioli che aprono il velario, nella Vergine e nei Santi che pregano sul baldacchino, nelle figure delle Virtù che poggiano sui leoni accasciati, negli ampii ripiegamenti delle vesti, nelle arricciature degli orli dei drappi, negli occhi lunghi e stretti e nelle carni levigate io riconobbi le forme e la tecnica della scuola di Tino. Ma un sicuro distacco notai fra le figure allegoriche delle virtù cristiane — che si mostrano impacciate nei movimenti, meno sciolte, come affaticate — e le sculture del sarcofago che rivelano una maggiore perfezione di forme, un senso vivo della semplice e schietta bellezza, e quella vita della figura umana, che fu dai maggiori maestri del trecento ritratta con audacia stupenda di atteggiamenti.

Degna di menzione è anche la statua di scuola pisana che sopra una colonna lignea finemente scanalata a spira si eleva nel coro e rappresenta la Vergine col bambino, opera se non fra le più cospicue della scuola pi-



(fot. C. Valente)

ALTOMONTE - CORO LIGNEO.

sana, certo significativa e tale da dare ragione della diffusione di tanti lavori scultorii e della larga azione esercitata da Nicola d'Apulia e da Giovanni Pisano nella penisola.

Un'espressione di dolcezza traspare dal volto della Vergine pensosa, la cui fronte non è cinta della tradizionale corona regale. Il bimbo fissa negli occhi la madre e posa il braccino destro sul seno della Vergine, che accarezza l'altra manina. La statua è alta cm. 80 e poggia su una base seicentesca, che porta lo stemma dei principi Spinelli. Si riconosce la scuola di Nicola d'Apulia nel rigonfiore delle pieghe, nel piegone dell'avambraccio, nello sguardo del putto, nelle lievi infossature delle falangi, nell'opulenza delle forme, nei fregi dorati, nella giustezza delle proporzioni e nella maestria del modellato.

Il trittico che ammirasi nel coro è certo dovuto ad un maestro della scuola di Simone Martini, che seppe unire tutte le grazie della scuola senese ad una finezza veramente meravigliosa di esecuzione. Il viso della Vergine appare trasfigurato: l'anima emerge dall'involucro terrestre. Il dipinto sembra una miniatura ingrandita ed evoca la caratteristica di Simone, che consiste nella ricerca del sentimento piuttosto che nella ricerca della realtà. Uno dei quadretti rappresenta San Ladislao con lo stemma del regno di Ungheria. Questa circostanza ci fa pensare alle lotte intestine che dilaniarono la Corte di Roberto e di Giovanna I per l'ingerenza dei magiari e per le pretese di Andrea di Ungheria. Filippo Sangineto dovette acquistare il trittico per la chiesa della sua terra natale da uno dei maestri senesi in quella Corte dove il Re *da sermone* protesse il Petrarca, Tino da Camaino e molti altri artefici toscani.

Oltre un bel quadro di scuola raffaellesca, raffigurante San Paolo che invita Sant'Agostino, dottore della Chiesa, ad accettare la mitria ed il pastorale, debbonsi ammirare due paliotti marmorei, bell'opera d'arte francese. Ciascun paliotto è di forma quadrata ed è diviso in quindici scompartimenti da archi gotici.

Fra arco ed arco si elevano sottili cuspidi; due meandri adorni di viticci, di rami e fiori, in prevalenza gigli, eseguiti a fori di trapano, dividono ciascun paliotto in tre ordini di nicchie. Nei quadri, coi fatti della vita della Vergine e del Nazzareno, le storie si svolgono da destra a sinistra, dal basso in alto. Sono scene vivacissime di uno scultore che sa raccontare molto bene le storie leggendarie ai fedeli. La prima pala rappresenta gli episodi della vita della Vergine; l'altra illustra la vita di Gesù e la Crocefissione. Le figure sono vere ed espressive; le teste sono grandi e sproporzionate, con grandi occhi ridenti o pensosi e coi capelli inanellati eseguiti dal trapano. Qui l'artista di oltr'Alpe ci insegnò a rendere solo le figure e non il loro ambiente. Questa necessità fu invece intesa, a nostra maggiore gloria, dagli artisti campani e pugliesi del duecento, che scolpirono le lastre marmoree di Santa Restituta in Napoli, la colonna istoriata di Gaeta, i frammenti di Ravello, gli avorii di Salerno e l'arco istoriato di Sessa Aurunca, che mostrano la saturazione dell'antico nella nuova arte campano-pugliese quando gli elementi orientali si erano diffusi nel Mezzogiorno.

CONCETTO VALENTE.

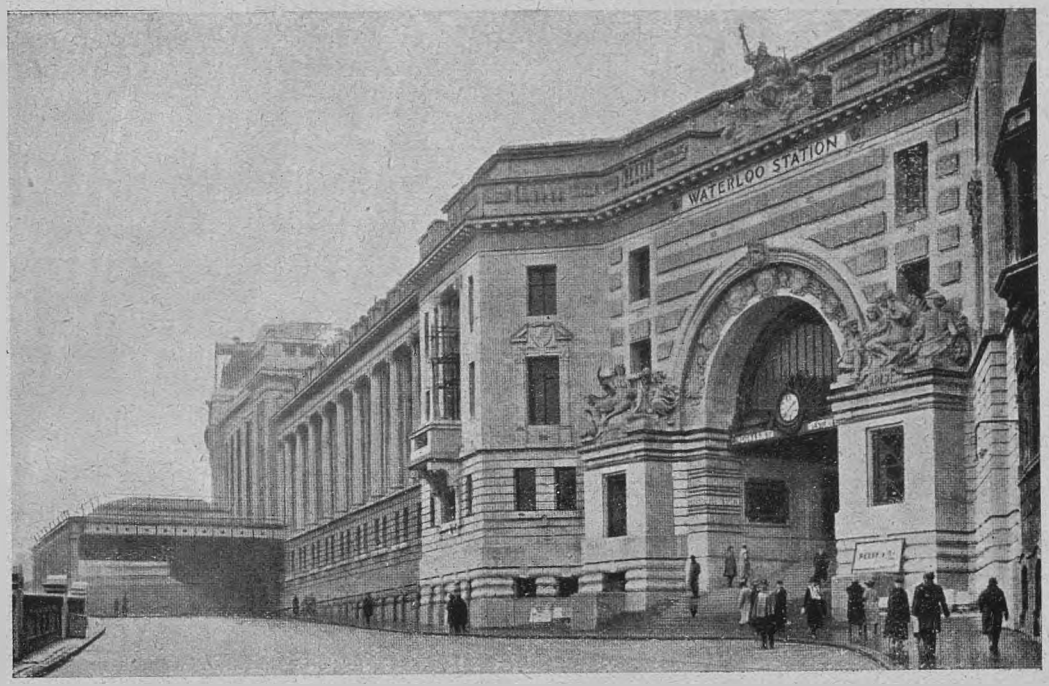


FIG. 1 - STAZIONE LONDINESE DI VIA WATERLOO: FACCIATA MONUMENTALE

GRANDI STAZIONI PER VIAGGIATORI

Ho una decisa avversione per la rettorica, specialmente per la « rettorica tecnica » che pretende innestare la falsità sulla realtà, il fantastico sul tangibile; tuttavia bisogna convenire che nessuna figura è più esatta di quella con cui le ferrovie di un paese sono paragonate al sistema circolatorio del corpo umano. Se le linee sono le arterie, lasciatemi dire che le grandi stazioni sono i « cuori » che pongono in moto la linfa vitale e la rinnovano nel suo ininterrotto va e vieni.

Nelle grandi stazioni si accentra l'attività ferroviaria delle metropoli ed ivi soltanto, chi ami meditare, pur nella fretta che accompagna tutti i nostri viaggi, riceve l'esatta, completa impressione della grandiosità che il fenomeno dei trasporti per strada ferrata ha assunto nei mille e tutti interessanti aspetti della civiltà moderna. Questi flotti di popolo che senza tregua entrano ed escono dalle porte sempre aperte di una grande stazione moderna hanno un po' dell'idea tormentosa e misteriosa dell'eterno e dell'infinito: questo moto che mai non si arresta più che a fatto dovuto alla volontà umana, fa pensare alla immanenza delle forze naturali che da millenni lasciano cadere dall'alto l'acqua di una cascata o danno la vita ad un fiume perenne.

È per questo che le stazioni in una grande città prendono posto fra i templi che il progresso umano oggidì eleva a se stesso, non lungi da quelli che il sentimento religioso dirizzò al cielo: il Teatro, la Banca, la Borsa, l'Albergo, il Magazzino di mode, la Posta. Nè vale il dire che l'arte impresse alla cattedrale forme di una perfezione che invano cercheremmo in questi templi nuovi. Certo è che nessuna grande città sopporterebbe che la stazione mantenesse aspetto modesto, quale le sarebbe consentito dal lato esclusivamente industriale della funzione ferroviaria. Basterebbe in realtà una disadorna tettoia a ricoverare i treni che giungono e partono e non occorrerebbero decorazioni per una sala, sia pur di grandi dimensioni, destinata ad accogliere i distratti viag-

giatori che attendono di partire, preoccupati di trovare un posto comodo, o di coloro che giungendo altro non desiderano se non di allontanarsi al più presto e andarsene in città pei fatti loro. Considerati a tale stregua questi edifici non meriterebbero nulla più della nuda architettura delle rimesse da macchine o da vagoni. Ma la stazione è tra le ragioni dell'orgoglio cittadino; è il punto in cui accogliamo i visitatori, la località in cui compiamo il dovere primo dell'ospitalità. Da essa chi giunge riceve la prima impressione sulla ricchezza della Città, sull'attività sua, sul suo grado di civiltà. Anche coloro che giungendo in località nuova, per ignoranza o per cinismo non ne visiteranno i monumenti, vedranno sempre la stazione, riportando a casa un giudizio che influirà su tutto il resto. Quanta differenza fra le belle, linde stazioni del Belgio e della Svizzera e quelle delle capitali degli arretrati paesi dell'Oriente!

Milano ha avuto già nella sua attuale Stazione Centrale un degno edificio che quando fu costruito in belle forme architettoniche e con decorazioni murali di un pittore di fama, rispondeva ai bisogni del tempo. Ora che per l'aumentato traffico non risponde più, l'altra stazione da costruire deve stare a quella che abbandoneremo come la ricchezza d'oggi sta alla ricchezza di sessant'anni addietro... In attesa che la nuova stazione milanese entri nella fase esecutiva, c'intratterremo sui principî che si applicano a tutte quante le grandi stazioni, appoggiandoci all'esempio di edifizi analoghi sorti in gran numero nell'ultimo trentennio in tutti i Paesi di forte sviluppo ferroviario e al lettore non dispiaccia di far con noi questo breve viaggio fra carrozze, macchine e binari; nè tema d'incespicare nella ghiaia o di essere investito da una colonna in manovra.

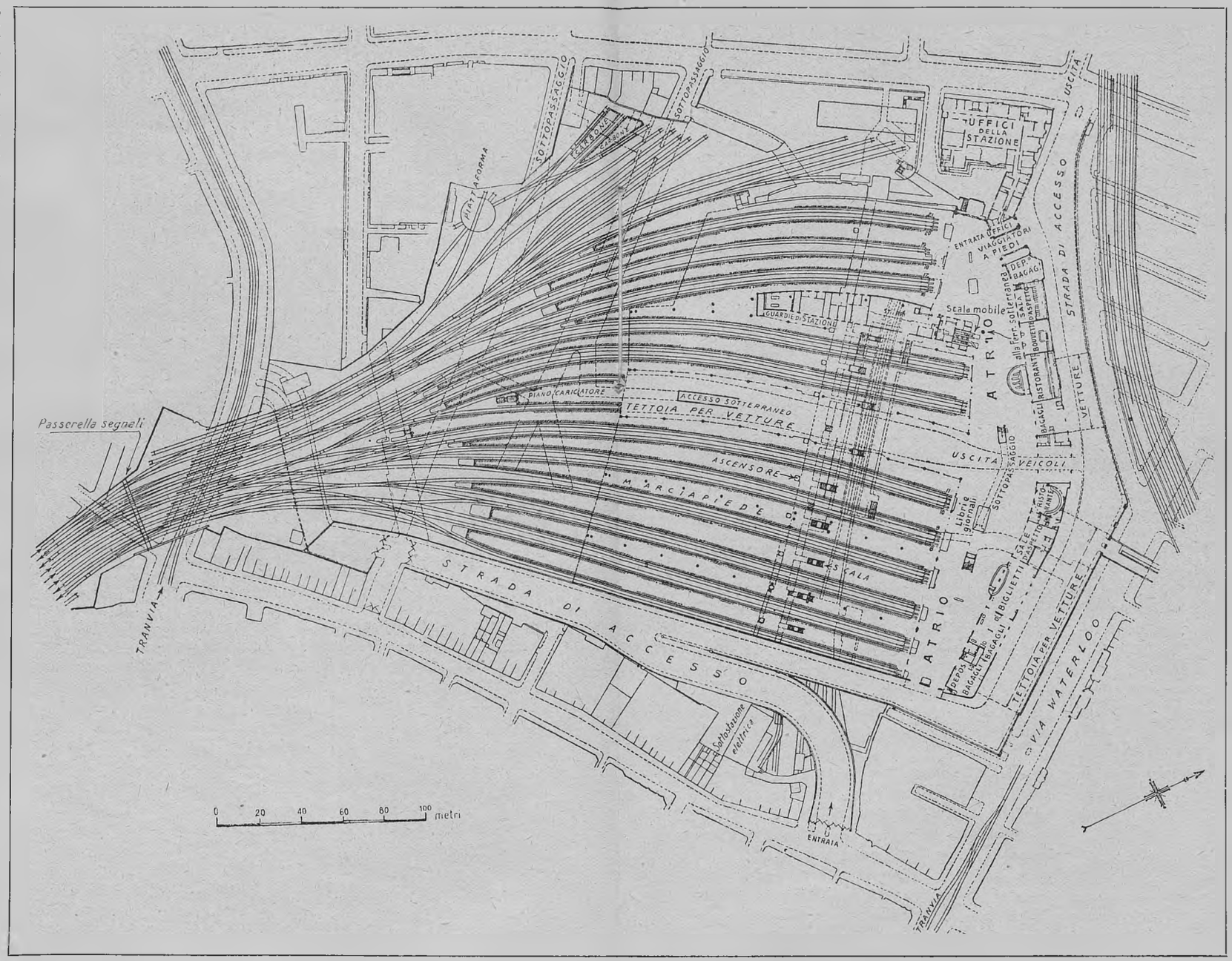


FIG. 2 - PIANTA DELLA STAZIONE LONDINESE DI VIA WATERLOO.

⁂

Le grandi stazioni si giovano in modo straordinario di quello che chiamiamo spirito di organizzazione e che, se non sbaglio a parlar di cose di cui non mi intendo, è sinonimo di ciò che per i filosofi è il « metodo ». È con metodo, dunque, che devono avvenire i molteplici movimenti di uomini, di cose, di macchine in una grande stazione, movimenti che si verificano con imbarazzante contemporaneità, ora divergendo, ora convergendo; ora rapidi, ora lenti, quasi sempre nel tumulto del numero e della eterogeneità. Frenare la volontà delle folle, indirizzarle pur lasciando loro l'apparenza della completa libertà, provvedere a tante svariate esigenze evitando più che è possibile disguidi, ritardi, ristrettezze e lentezze sotto la schiavitù della puntualità al minuto, spesso al mezzo minuto; ecco, nel nostro caso, il compito della organizzazione. E la struttura materiale, la parte costruttiva deve adattarsi a queste esigenze facendo in guisa che nulla manchi al suo scopo; le dimensioni di ciascun locale siano ben calcolate, tutto sia ben preveduto sicchè quell'automa intelligente che è il viaggiatore faccia la sua strada senza incontrare ostacoli e ciò anche quando una cerimonia o una festa, una ricorrenza od

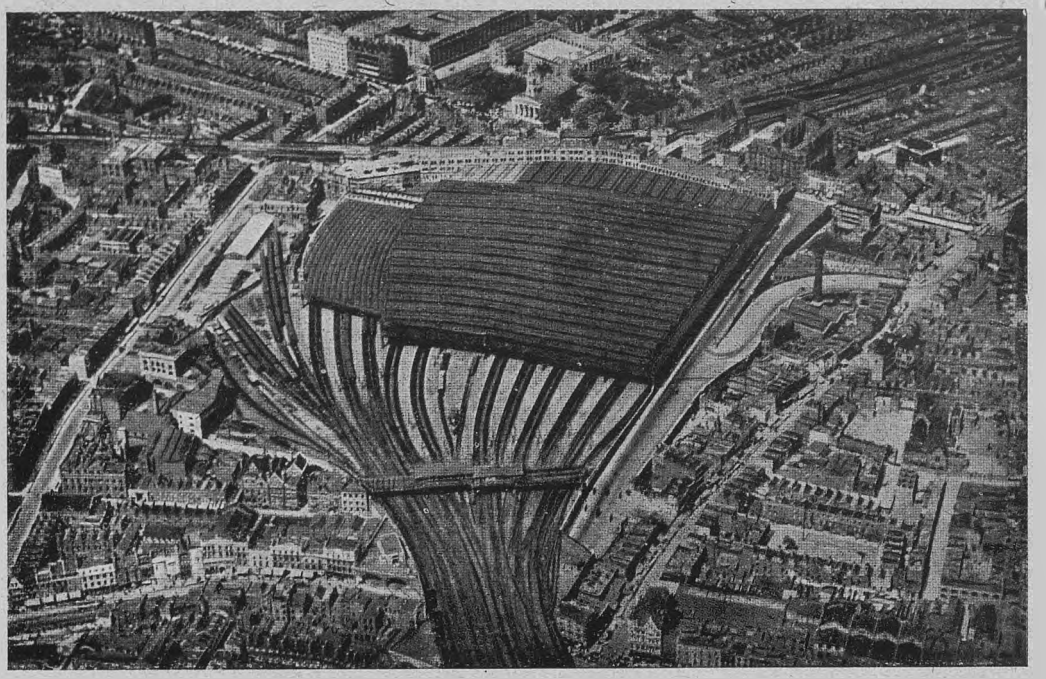


FIG. 3 - LA STAZIONE DI VIA WATERLOO VISTA DALL'ALTO:
SI DISTINGUE LA TETTOIA A VETRI TIPO OFFICINA CHE COPRE TUTTI I MARCIAPIEDI.

un panico improvviso accrescano il flotto di coloro che arrivano e partono in eccezionale misura.

Il pubblico ha un singolare rispetto pel capostazione — il *capo* per antonomasia — appunto perchè intende le difficoltà di organizzazione ch'egli deve superare. I generali in pace od in guerra vedevano nei capi delle grandi stazioni, a parte i segni esteriori che li assimilano ai militari, i loro più preziosi collaboratori; ministri e reali in viaggio stringono volontieri la mano a quel signore vestito di nero e coi galloni al berretto che impersona l'ordine e la regolarità ferroviaria.

***

Fermiamoci, dunque, al piazzale, a quell'insieme di binari che distinguereste assai meglio se poteste guardarli dall'alto. La stazione può essere di passaggio come l'attuale Milano Centrale; più frequentemente sarà « di testa » come è progettata quella del Trotter. Sebbene le stazioni di passaggio siano più comode pel movimento dei treni che ha luogo in continuità, cioè senza mutar direzione, si preferisce quasi sempre la disposizione di testa, che obbliga sì i treni a tornare indietro per lasciare la stazione, ma riesce assai più comoda pei viaggiatori.

La struttura fondamentale della stazione s'impernia allora sulla grande galleria che nella nostra seconda figura riproducente il piano della modernissima stazione di Londra via Waterloo abbiamo forse impropriamente chiamata « atrio » perchè si tratta in realtà di una specie di sala dei passi perduti cui gl'inglesi dànno la denominazione intraducibile di « *concourse* », località centrale alla quale mettono capo tutti i servizi e tutti i treni. Al di qua, verso la città, le sale di aspetto, la vendita dei biglietti, la consegna dei bagagli, che insieme costituiscono il corpo di fabbrica principale la cui architettura dà l'impronta artistica all'edificio; al di là i marciapiedi, destinati a servire i binari dei treni in partenza e in arrivo. Marciapiedi portati con una lieve rampa al livello del pavimento delle vetture, secondo la razionale pratica moderna che rende più comodo e rapido l'incarrozzamento.

È raro che la stazione si tenga al livello stradale: ciò interromperebbe il transito sull'amplissima zona occupata. Il piazzale si pone o sopra o sotto il piano delle strade comuni che possono in tal modo conservare



FIG. 4 - IL GRANDE ATRIO O "CONCOURSE,, DELLA STAZIONE DI WATERLOO, MENTRE È AFFOLLATO.

la loro continuità. Alcune stazioni sono a due piani, come quella Centrale di New York, la più grande di tutti gli Stati Uniti, illustrata da parecchie delle nostre figure. In tal caso un piano, generalmente il superiore, è destinato alle linee principali di lungo percorso; l'altro, l'inferiore, serve alle linee vicinali di breve percorso. Questa separazione, che si è imposta anche nella nostra vecchia stazione di Milano colla creazione delle stazioncine Est ed Ovest, è quanto mai opportuna. Il traffico a breve distanza è più voluminoso, ma ha minori esigenze: è fatto con treni brevi sebbene frequenti, talvolta ha una o due classi sole; non vi sono bagagli che in piccolissima quantità; il materiale fa di seguito parecchi viaggi prima di subire la lunga sosta per la pulizia e la piccola manutenzione. La rapida circolazione del materiale s'impone al punto che a New York non hanno esitato a costruire come un anello tranviario, tutto scavato in galleria, per portare le carrozze dalle linee di arrivo dove sono state vuotate a quelle di partenza per essere di nuovo riempite, senza alcuna perdita di tempo.

Il traffico a lunga distanza si alimenta con

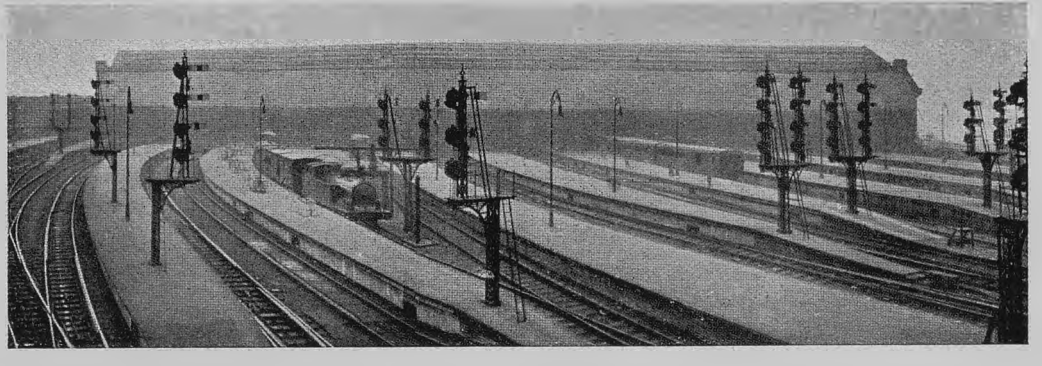


FIG. 5 - STAZIONE DI VIA WATERLOO: I MARCIAPIEDI SOPRAELEVATI E LA SEGNALAZIONE IN PARTENZA.

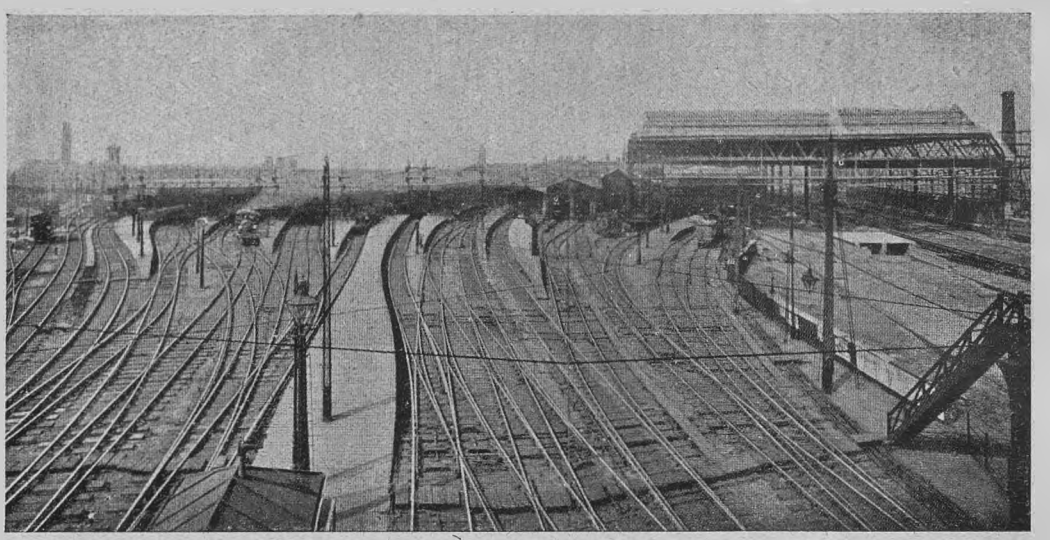


FIG. 6 - STAZIONE DI VIA WATERLOO: LE LINEE DI RICOVERO FRA I BINARI DI CORSA E I MARCIAPIEDI.

treni di molti veicoli susseguentisi a lunghi intervalli sulla stessa linea; il materiale, dopo un va e vieni, rimane fermo in stazione per parecchie ore. Questo materiale dev'essere pulito, riparato, ricomposto in ordine diverso. Di qui la necessità di avere oltre la zona dei marciapiedi una serie di binari ove vengono ritirate le carrozze appena i viaggiatori le abbiano abbandonate. Più questo ritiro è rapido, meglio la stazione è utilizzata. Se in un'ora giungono ventiquattro treni e i binari destinati a riceverli sono otto, non vi sono in media disponibili fra due arrivi più di venti minuti per la discesa dei viaggiatori col contemporaneo scarico dei bagagli e il ritiro del treno sulle linee di ricovero, che avviene con un movimento di retrocessione. La ricchezza e la razionale disposizione delle linee di ricovero hanno una grande influenza sul funzionamento delle stazioni.

Oltre queste linee di ricovero sono i binari di corsa che giungono dalle diverse direzioni e che s'innestano ai binari di stazione in guisa che tutti i marciapiedi possano all'occorrenza indifferentemente servire a ciascuna direzione in partenza o in arrivo, il che non toglie che pel comune servizio ogni binario abbia destinazione fissa.



FIG. 7 - UNA PARTICOLARITÀ DELLE STAZIONI INGLESI: "CABS., ED ONMIBUS SOTTO LA TETTOIA.

Queste varie zone della stazione sono individuate da una serie di segnali posti su apposite passerelle che comandano i movimenti dei treni. Ai segnali esterni di protezione seguono quelli di entrata che regolano l'accesso sul bi-



FIG. 8 - LA MONUMENTALE STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK FRA I GRATTACIELO DELLA "MADISON AVENUE"

nario assegnato a ciascun treno; analogamente si hanno segnali di partenza e di uscita che permettono di individuare l'itinerario attraverso il piazzale dei treni che si allontanano.

Torniamo verso la parte anteriore della stazione, al fabbricato che più interessa i viaggiatori. Il problema di maggior difficoltà è quello di regolare l'entrata e l'uscita che debbono mantenersi quanto è possibile distinte, in maniera da non avere mai l'incontro di correnti in senso contrario. Sottopassaggi, scale, rampe debbono essere destinati esclusivamente o per coloro che entrano o

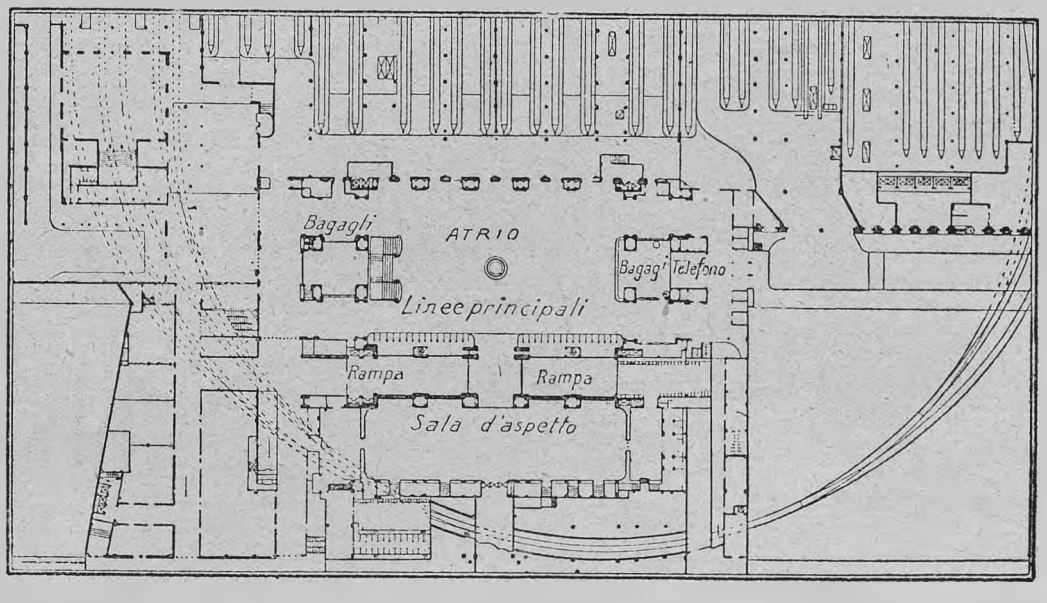


FIG. 9 - LA STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK: PIANO SUPERIORE DESTINATO ALLE LINEE PRINCIPALI.

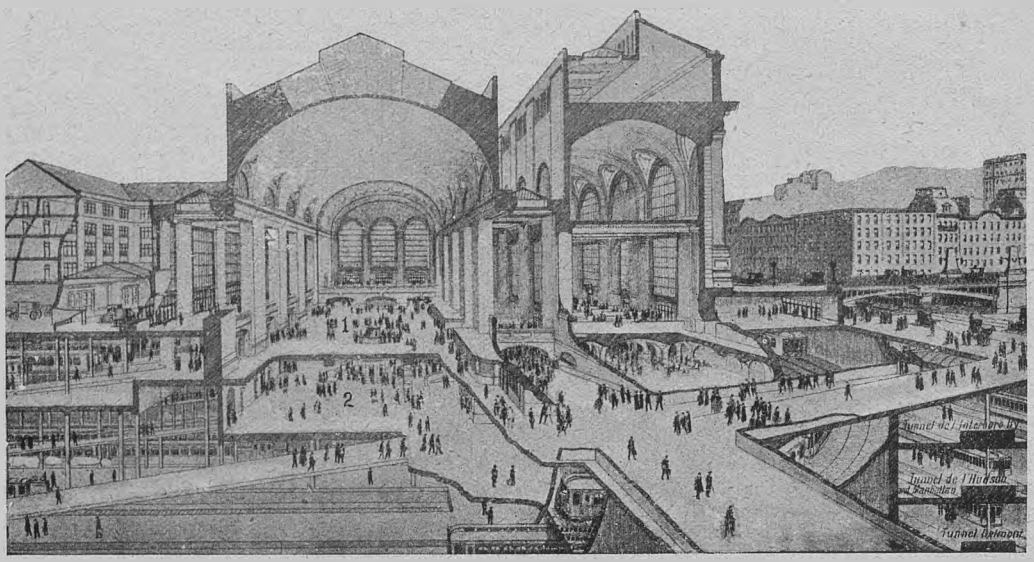


FIG. 10 - SEZIONE DELLA STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK CHE MOSTRA LE RAMPE DESTINATE A UNIRE IL PIANO DELLE LINEE PRINCIPALI (1) E QUELLO DELLE LINEE VICINALI (2) COLLA SALA DEI PASSI PERDUTI E COLLE METROPOLITANE.

per coloro che escono. È bene poi che sia tolto ogni ostacolo alla rapidità del percorso e sorge quindi il problema di abolire le scale fra i due o più piani della stazione; il che, come mostra la nostra medesima figura, si può fare con rampe opportunamente disposte. Ma non sempre vi è lo spazio per le rampe e allora si ricorre alle scale mobili, le quali permettono di salire o discendere senza far fatica. Le nostre figure 12 e 13 mostrano come queste scale mobili sieno composte e come funzionino. Le due preoccupazioni maggiori del viaggiatore che parte sono la registrazione dei bagagli e l'acquisto del biglietto: occorre che l'una come l'altra operazione si possano fare con precisione e rapidità, cosa a quanto pare difficile se, in Italia almeno, nessuna grande stazione si salva dalle code. In Inghilterra, come abbiamo visto, si permette al viaggiatore di entrare nella grande galleria ed ivi acquistare il biglietto: il sistema continentale in-

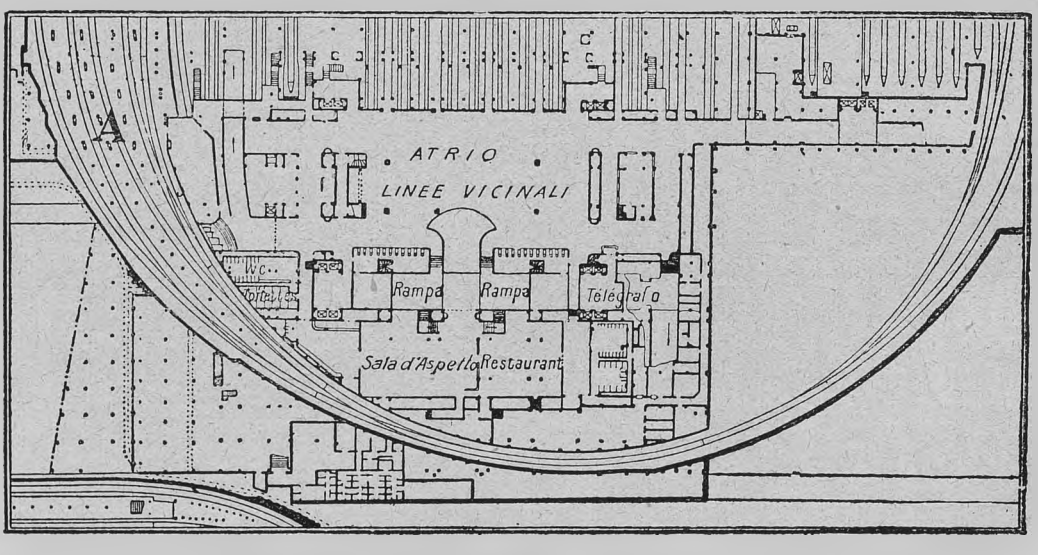
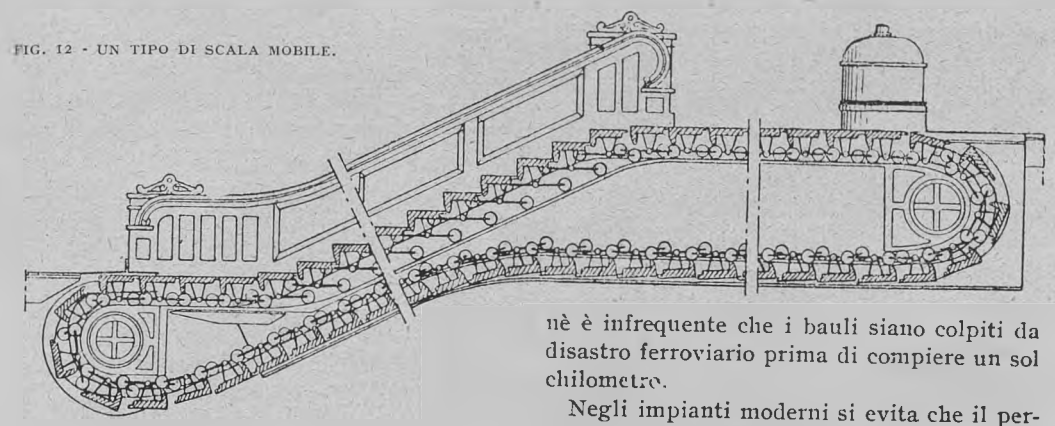


FIG. 11 - LA GRANDE STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK: PIANO INFERIORE DESTINATO ALLE LINEE VICINALI, COLL'ANELLO DI CONGIUNZIONE FRA LE LINEE DI ARRIVO E QUELLE DI PARTENZA.

FIG. 12 - UN TIPO DI SCALA MOBILE.



vece è che il viaggiatore, finchè non è in possesso del biglietto non possa penetrare nelle sale di aspetto, nè avvicinarsi ai treni. Da noi perciò oltre alla galleria che guarda i marciapiedi vogliamo un atrio biglietti, di grande ampiezza (vedi Milano, Roma, ecc.) ove il cittadino acquista col biglietto la legittima veste di viaggiatore.

Il viaggiatore col biglietto va al treno da sè, sostando se vuole nelle sale di aspetto, il bagaglio ha bisogno di esser portato al treno e noi lo facciamo con carrelli preistorici che corrono a cacciarsi fra le gambe dei partenti, nè è infrequente che i bauli siano colpiti da disastro ferroviario prima di compiere un sol chilometro.

Negli impianti moderni si evita che il percorso dei bagagli sia lo stesso di quello dei viaggiatori, ricorrendo a gallerie od a passerelle allo scopo di eliminare per quanto è possibile l'ingombro dei marciapiedi. Spesso fra due binari attigui si pone un marciapiede destinato ai servizi, cioè al carico dei bagagli, alla sostituzione delle batterie di accumulatori per l'illuminazione elettrica, ecc. Lo stesso dicasi per la posta, che tanto contribuisce alla classica confusione delle stazioni nostre. Di solito si ricorre a trasportatori meccanici a tela continua od a sistemi simili che permettono di ridurre la mano d'opera e di raggiungere notevole rapidità nelle operazioni.

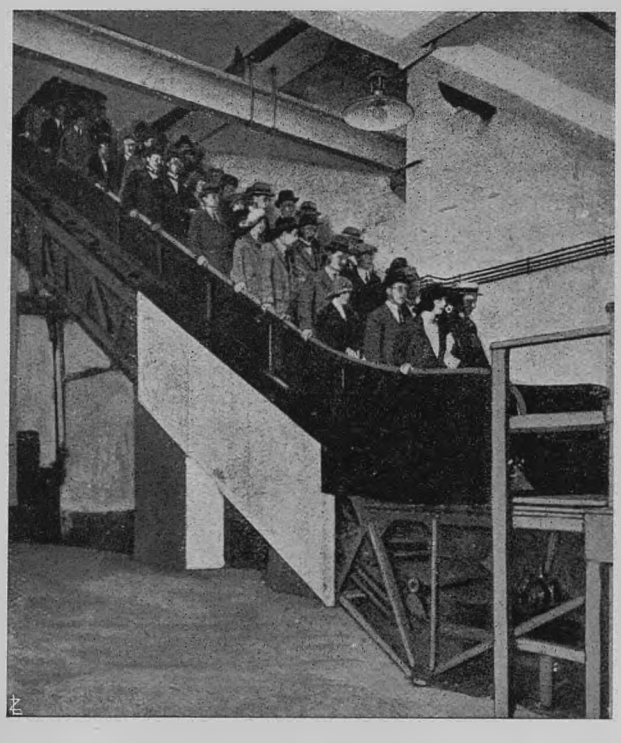


FIG. 13 - SCALA MOBILE IN FUNZIONE.

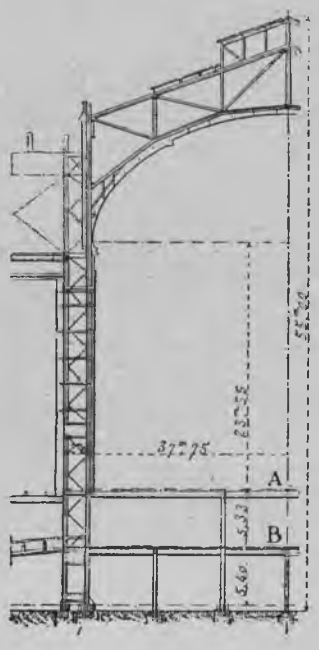


FIG. 14 - STAZIONE CENTRALE DI NEW YORK: TETTOIA DELLA GRANDE SALA DEI PASSI PERDUTI.



FIG. 15 - SALA D'ASPETTO DELLA STAZIONE CENTRALE DI NEW YORK.

Ma chi fa un lungo viaggio giunge alla stazione e ne riparte in carrozza od in auto: non bisogna dimenticare di trovare una disposizione pel ricovero delle vetture. Gli inglesi tengono molto a questo; perciò nelle antiche stazioni *cabs* od omnibus sono ammessi sotto la tettoia in guisa che possano portarsi in prossimità dei marciapiedi. La pianta della moderna stazione londinese di via Waterloo, riprodotta nella nostra seconda figura, mostra chiaramente come le vetture possano per vie sotterranee circolare attorno e dentro la stazione.

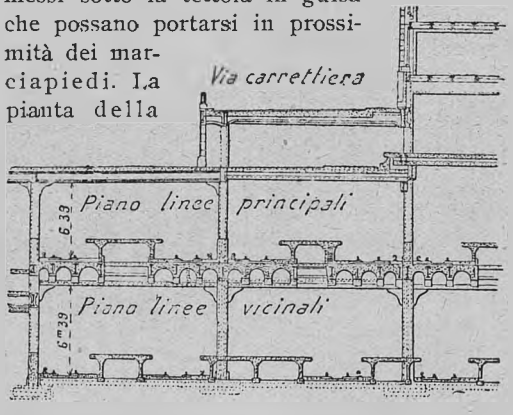


FIG. 16 - SEZIONE TRASVERSALE SULLA STAZIONE CENTRALE DI NEW YORK IN UN PUNTO IN CUI AMBO I PIANI RIMANGONO SOTTERRA.

Noi lasciamo le carrozze fuori la stazione e di solito all'aperto: la tendenza moderna è di destinare ad esse una tettoia che può anche far parte integrante dell'edificio e costituire come un porticato o una galleria posta sul davanti del fabbricato, difficoltà questa non lieve dal lato architettonico, tanto più che bisogna pensare a servire insieme le correnti di viaggiatori in arrivo come quelle dei viaggiatori in partenza.

Uno dei problemi costruttori più difficili per una stazione è quello della copertura. Una volta erano di moda le grandi tettoie, che coprivano insieme binari e marciapiedi, servivano assai bene a completare l'architettura della stazione colle loro arcate monumentali. Poi si notò che queste tettoie raccoglievano il fumo, duravano poco perchè il ferro ne era corroso e si trovò che era il caso di sostituirle con leggere tettoiette da marciapiede, che fanno circolar l'aria e non ingombrano e importano poca spesa. Colla tettoia o senza tettoia? Ecco un punto interrogativo che potrebbe alimentare una interminabile discussione.

A costo, però, di sembrare affezionati al passato, pensiamo che una grande tettoia rappresenti sempre un elemento di decorazione e di comodità da non disprezzare. Colla lunghezza dei treni moderni è troppo voler coprire con una sola tettoia tutta l'estesa dei marciapiedi; ma bisogna coprirne la maggior parte per lasciar il resto sotto la semplice protezione delle tettoiette. Va da sè che è pure questione di clima; noi possiamo ridurre le spese di copertura e lasciare che il bel sole italiano saluti con tutta la sua vivacità il viaggiatore che viene dai paesi brumosi; nessuna forma migliore di ospitalità che questa, fatta di cielo azzurro e di aria tiepida, anche quando il calendario promette nebbia e geli.

FILIPPO TAJANI.



LUCIGNANO - VEDUTA DALLA FORTEZZA: A DESTRA LA ROCCA, NEL CENTRO LA COLLEGIATA, A SINISTRA IL PALAZZO COMUNALE, LA CHIESA E IL CONVENTO DI S. FRANCESCO.

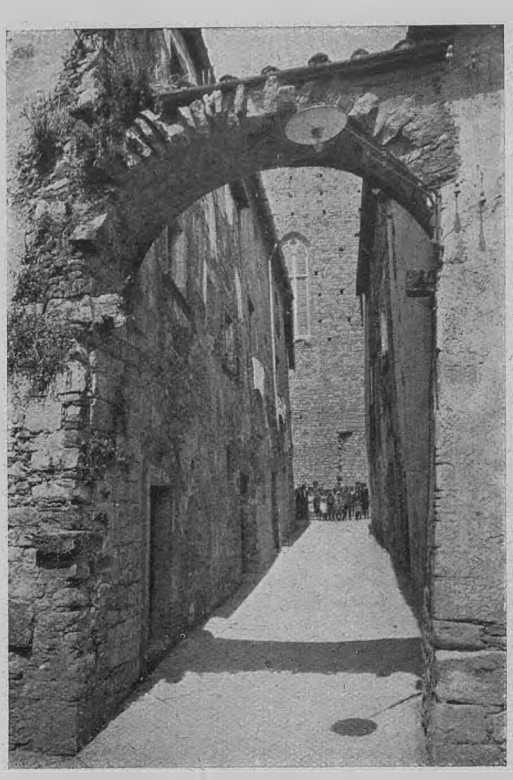
LUCIGNANO DI VAL DI CHIANA E IL SUO MUSEO

Miracoli di questa terra d'Italia. Lucignano è un borgo d'ottocento abitanti: e tante sono le sue ricchezze d'arte, che senza spogliare nessuna delle sue chiese o dei suoi oratori, ha potuto mettere assieme un museo inaugurato questo anno. Se lo possedesse sarebbe la gloria, lo stupore e l'amore di qualche grande città americana, che gli avrebbe costruito certamente un palazzotto di marmi. Ma Lucignano per il suo museo aveva in serbo qualche cosa di meglio; un bel convento trecentesco, tra la residenza comunale e la chiesa francescana.

Il museo vi si è allogato. Dalle grandi finestre entra una luce che nel riflesso si inverdisce e s'acquieta e la veduta larga e dilungata della Chiana. Lucignano è su un estremo sprone dei monti tra l'aretino e il senese, che si incunea nel mezzo della valle. Dietro, i monti lo incalzano e lo serrano; ma per tre lati, a tondo, esso dal suo balcone domina il territorio. Sotto, la valle ondeggia ancora su per il dorso delle ultime costarelle che a poco a poco si acquattano e spianano, si allontana nella distesa pigra e rasa, e poi risale velata ed azzurra fino a un orlo d'altri monti che laggiù nel fondo la cerchiano. Sulle coste di questo bordo, giro giro, castelli e piccole città famose: Castiglion Fiorentino, Cortona dove nacque il Signorelli, Città della Pieve dove nacque il Perugino, Chiusi, Montepulciano, Sinalunga.



LUCIGNANO - LA ROCCA SENESE.

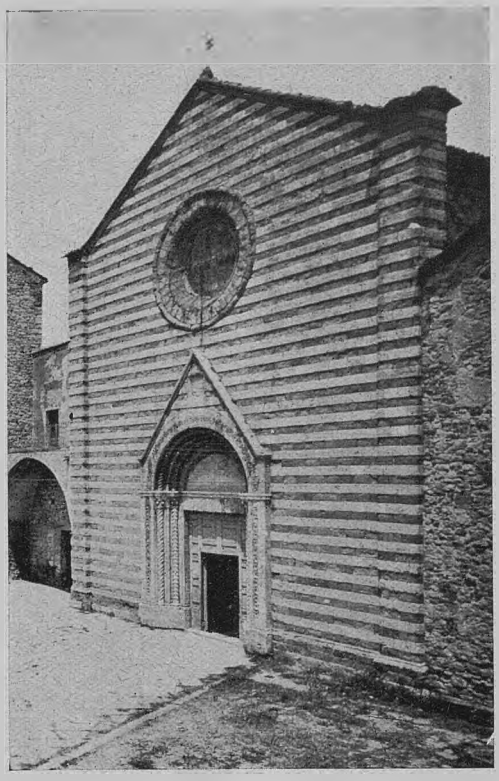


LUCIGNANO - ....ARCHI SOPRAVALICANO I VICOLI E LE RAMPATE. ..

E nel mezzo il grande specchio del Trasimeno, che si colora in perpetuo delle nuvole che passano e de' cieli che stanno.

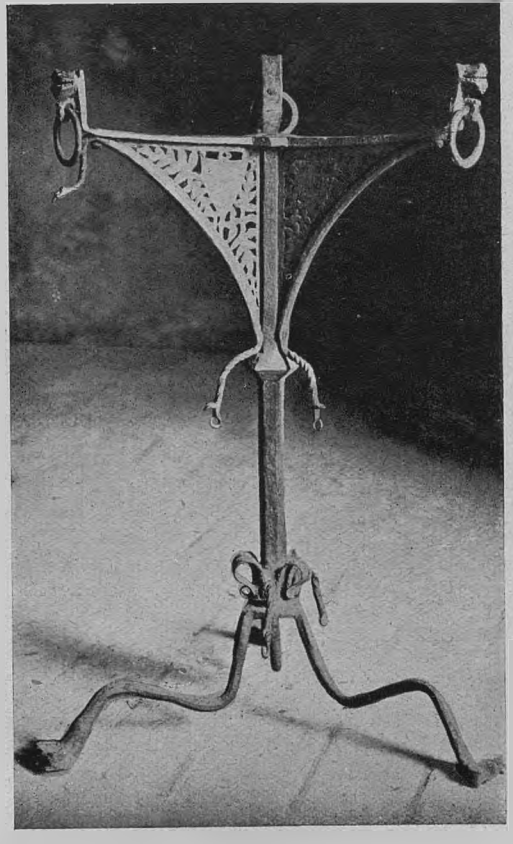
Sulla cresta del suo sprone, nel cerchio delle sue mura ovali, Lucignano ha vissuto la vita agitata ed oscura delle piccole comunità: ed è stato testimone di molta storia illustre. Arezzo e Siena prossime, più lontane Firenze e Perugia, nato in una zona che per lungo tempo fu di incerto dominio delle quattro città, ha risentito di tutti gli ondeggiamenti della mobile e instabile politica medioevale. Le quattro città gli furono a volta a volta alleate, nemiche e padrone. Fu preso e si dette, si ribellò e fu sottomesso, pagò tributi e ruppe promesse, pronto a svincolarsi dall'uno per legarsi con l'altro, secondo i suoi interessi richiedevano; poi, dai primi del quattrocento fu quasi senza interruzione sotto la giurisdizione di Siena, e quando questa cadde, con tutto lo stato della vecchia repubblica fu nel dominio dei Medici e dei Lorena. Siena per meglio tenerlo gli costrusse sul cerchio delle mura la ròcca turrita, e i Medici un po' discosto, gli misero a guardia una fortezza bastionata. Ma sulla ròcca chiusa e muta, quasi nessuno ora più sale; intorno alle torri le rondini sole tessono la rete de' loro voli e de' loro stridi; e su la fortezza si impiantarono, e ne restano le torrette dirute che da lontano si pigliano per chi sa quale misterioso arnese di guerra, due mulini a vento. Ammonimento e contrizione per la nostra superbia: storia degli uomini, vento che passa.

Borgo agreste, fuori delle grandi vie di comunicazione, ora come allora i giorni scorrono sopra le sue case in lentezza, in silenzio e in solitudine, come sopra gli oliveti che lo circondano. Le sue pietre bevono la luce e il caldo del sole, e respirano l'aria e gli aromi che vengono dalla piana, dal Trasimeno, dai monti, come fanno le zolle delle sue piagge. Nelle strade che s'allungano dall'una porta all'altra, ne' vicoli e nelle rampate che le allacciano di traverso, i muri son rozzi di pietrame non

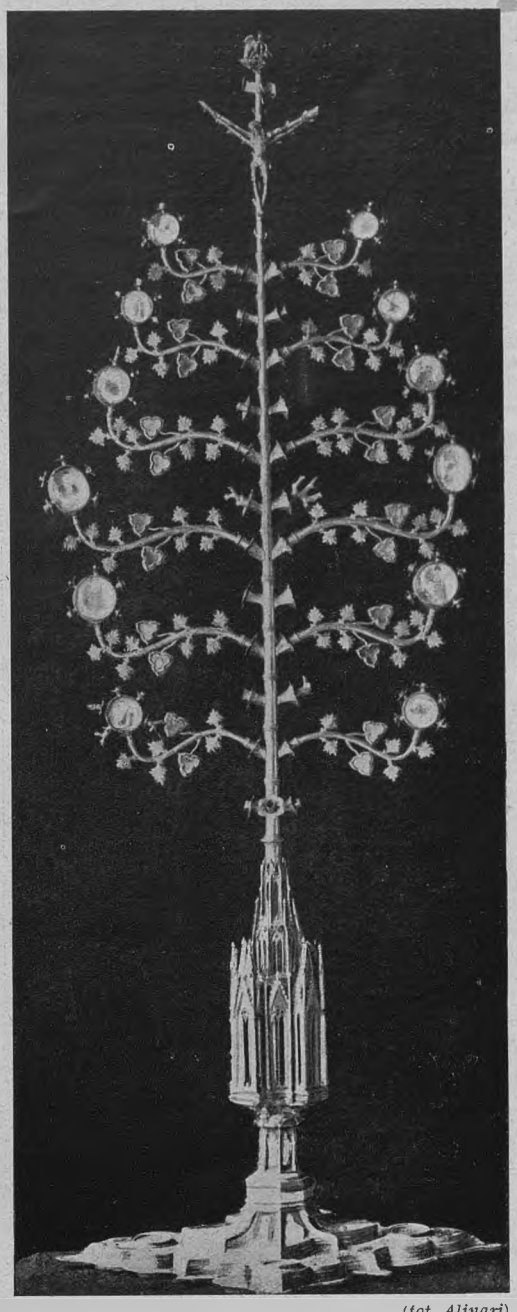


LUCIGNANO - .... MA DOVE PACE E SILENZIO ACQUISTANO UNA QUALITÀ QUASI RELIGIOSA È NEL CULMINE DEL DORSO, DOVE I PADRI COSTRUIRONO, ACROPOLI CAMPAGNOLA, LA CHIESA E IL PALAZZO.

scalpellato, umidicci qualche volta nella strettura, con gran ciuffi d'erba nelle commessure erose. Archi travalicano, orti pensili fanno accapare dai parapetti i loro tralci, alle finestre chiome di garofani traboccano dai vasi tenuti ne' cerchi di ferro. Là dentro le vicende più clamorose son quelle della luce e dell'ombra, quando il sole vi si caccia e vi batte, tocca, girando, una dopo l'altra, porte e finestre, taglia in due colle sue razzate violente aria, lastrici e case. I carri rossi de' bovi, dipinti a immagini di santi e a ciocche di fiori, salgono a portare, quando vien la stagione, i fieni, le granaglie, le uve. Ogni rumore vi suona chiaro, senza che un altro lo sopraffaccia: uno strettoio cigola, un legnaiolo martella, una donna fa la nenia, una campana rintocca. Tra l'uno e l'altro il silenzio mette le sue pause. E le notti serene quando l'argento della luna cola su tutte le cose e le fa tutte di bianco e di nero, la pace non v'è più



LUCIGNANO - TRIPODE PER BRACIERE DI FERRO BATTUTO, FINE DEL SEC. XIV O PRIMI DEL XV.



(fot. Alinari)
UN CAPOLAVORO CHE MANCA AL MUSEO: IL FAMOSO «ALBERO DI LUCIGNANO», ALTO m. 2.60, DEL SEC. XIV, RUBATO PRIMA DELLA GUERRA; RESTA IL PIEDE DEL 1471.

grande che in quei giorni di opera pacata.

Ma dove pace e silenzio acquistano una qualità religiosa, è sul culmine del dorso: dove i padri costruirono, acropoli campagnola, la Chiesa e il Palazzo. Rara la gen-

te passa. Si segna davanti la chiesa, entra qualche volta nella casa del Comune, ridiscende di là tra le case degli uomini. Quassù si vollero solo le residenze dei Consoli e dei Monaci, e dopo tanti secoli una zona di reverenza sembra ancora recingere e vigilare i due edifizi. Tra l'uno e l'altro sotto l'arco è l'accesso al convento. V'è un chiostro murato e manomesso, ma che un giorno potrebbe riacquistare il suo arioso aspetto primitivo. In fondo, una terrazza a loggiato aperta su la valle e accanto un salone seicentesco, decorato di stucchi e di pitture. Ed è qui che Lucignano ha raccolto il suo tesoro.

Miracoli di questa terra di Italia, dicevamo. Un borgo di ottocento abitanti, che molti più non ne ebbe mai, che non potè scegliere i suoi magistrati se non tra i suoi agricoltori, e che per quattro secoli almeno, dal trecento al seicento e anche più in là, ebbe vivo il gusto dell'arte e seppe arricchirsi di un numero di opere insigni così grande, che è mirabile anche oggi, dopo tutte le distruzioni e le dispersioni. E alcune sono senz'altro dei capolavori. Ecco la gemma, la madonna senese dei primi del trecento che ha ai piedi inginocchiata e a mani giunte la donatrice, ricciuta e velata, «*monna Muccia moglie che fu di Guerrino Ciantari*», ecco un polittico trecentesco di Luca di Tommè, un S. Bernardino da Siena di Pietro di Giovanni, le Stigmate di San Francesco di Pietro di Domenico, tutti senesi, una possente Madonna, se anche un po' guasta, di Luca Signorelli; ai quali per dono dell'ultimo discendente di una antica famiglia lucignanese, Carlo Angeli, si è aggiunto un polittico, senese anche questo, di Bartolo di Fredi, tra le cose più belle del pittore. Tutte opere che potrebbero figurare in qualsiasi grande museo dagli Uffizi al Louvre, dalla National Gallery di Londra al Prado di Madrid; senza parlare dei piccoli, messi faticosamente insieme negli ultimi tempi a Boston o a New York con roba sottratta in gran parte, e con tutti i mezzi, dall'Italia. Intorno, a corona, dipinti secondari come una rara crocifissione duegentesca, o un altarolo portatile di Paolo di Giovanni Fei; ed esemplari cospicui d'arti minori, legni intagliati, mobili, paliotti, un bellissimo tripode per braciere in ferro battuto della fine del trecento o dei primi del quattro, cofanetti d'osso intagliato e policromato, cuoi impressi, e una malinconica reliquia, il piede del famosissimo « albero di Lucignano ». Era uno dei capolavori dell'oreficeria senese, del secolo XIV, l'albero fogliato e fiorito, che portava come frutti preziosi dodici teche smaltate per le reliquie, il piede a tempiet-



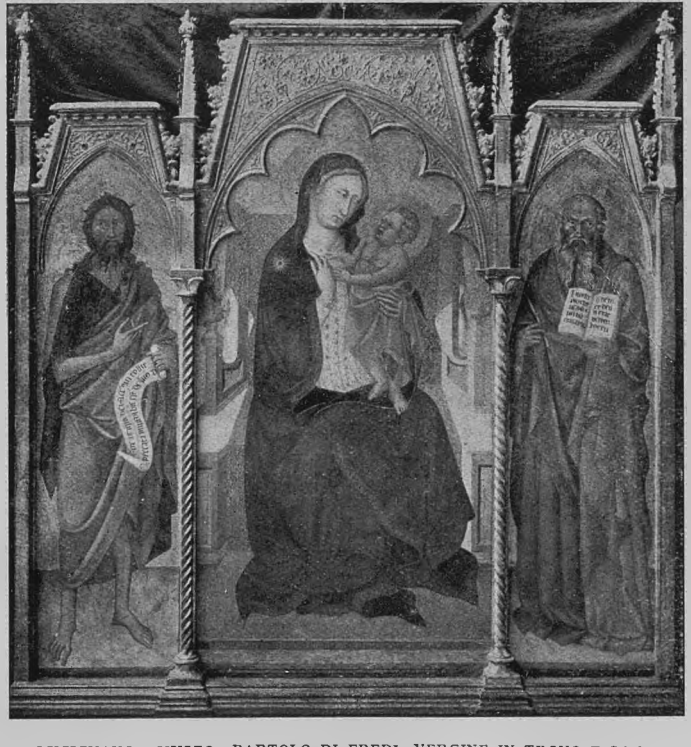
LUCIGNANO - ARTE SENESE DEI PRIMI DEL SEC. XIV: LA VERGINE COL BAMBINO E LA DONATRICE MONNA MUCCIA.

to gotico, opera di Gabriello d'Antonio, del 1471. Fu rubato avanti la guerra dalla casa comunale ove era custodito; e nell'impossibilità di venderlo è andato probabilmente distrutto. Non restano che pochi frammenti dell'albero, e la base del piede, guasta. E insieme fu rubata anche una preziosa croce processionale trecentesca ornata di miniature.

Questi oggetti nel corso dei secoli avevan perduto ormai la loro destinazione originaria, e qualcuno era abbandonato in una soffitta o in un magazzino. Ma per ogni dove a Lucignano l'arte ha lasciato tracce cospicue. Il palazzetto comunale, di così elementare e riposante architettura nella schiettezza de' suoi filari di pietre conce, ha al pianterreno una sala decorata d'affreschi allegorici del quattrocento. San Francesco, dalla bella facciata a bande alternate, ha all'interno pareti intere affrescate, se anche un po' mal ridotte. La collegiata, stoffe mirabili e argenterie. La chiesa del Crocifisso, un imponente altare di pietra serena del 1521; l'oratorio della Misericordia, due squisite statue di terracotta invetriata dei primi del '500. Statue in legno tre e quattrocentesche sono alla Collegiata, alla Misericordia, al Crocefisso. E soprattutto è insigne il gruppo di legni intagliati e dorati dal cinque al settecento: a San Francesco, cornici, altari, una cantoria e l'organo; alla Misericordia, tutto il rivestimento dell'altar maggiore; al Crocefisso un'urna da reliquie. Senza contare due chiese fuori del paese: la Pieve Vecchia e la Madonna della Quercia, che anche esse la pietà dei fedeli amorosamente ornò.

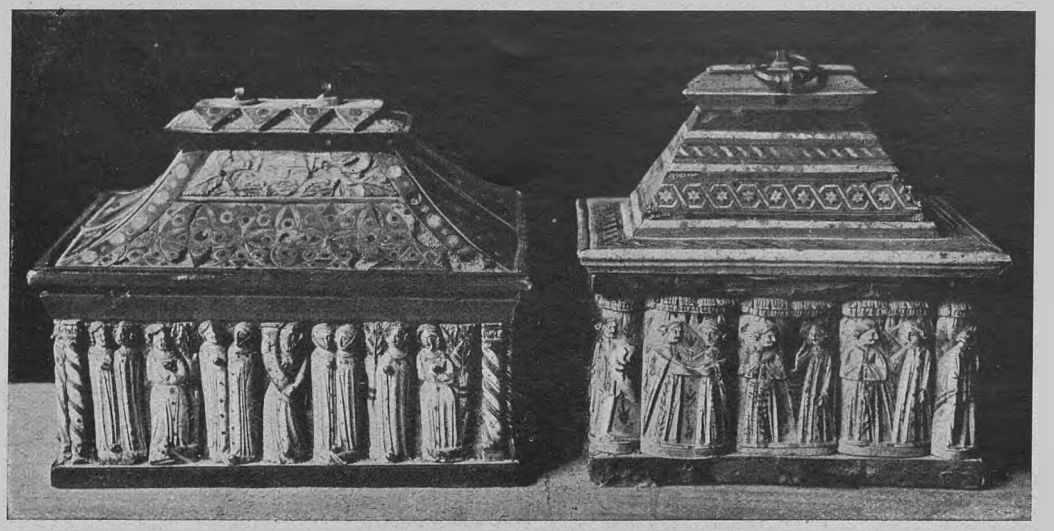


LUCIGNANO - UNA ZONA DI SILENZIO E DI REVERENZA SEMBRA ANCORA RECINGERE E VIGILARE LA RESIDENZA DEI CONSOLI.



LUCIGNANO - MUSEO: BARTOLO DI FREDI. VERGINE IN TRONO E SANTI.

E di fronte a tanta bellezza, più toccante forse quella modesta delle piccole cose, nata spontanea dalle mani di un artigiano di popolo, come nasce una rosellina scempia



LUCIGNANO - MUSEO: COFANETTI IN OSSO E LEGNO INTARSIATO, DEL SEC. XIV.

in una siepe di macchia, torna sempre e non trova mai risposta, la domanda per quale ignota e fortunata virtù bastava in quei tempi felici che mano d'uomo anche mediocre toccasse una pietra, un legno, un ferro, poca terra impastata, perchè i segni della grazia vi rimanessero di subito impressi. E per quale maleficio invece noi, che pur non siamo uomini diversi da quelli nè certo di cervello meno possente o di sensibilità meno acuta, aneliamo invano a un poco di quella loro virtù, e ci affatichiamo invano in tanti sterili tentativi; e le cose, salvo rari casi, ci escono dalle mani mal graziate, con i segni indelebili dello stento e della fatica, senza nulla di quella beata semplicità da cui sola nasce la bellezza che dura, sempre con le stigmate del capriccio complicato e dell'artificio senza perchè. La speranza non ci abbandona, e siamo sicuri che lo stile che dovrà esprimere l'anima nostra nei secoli nascerà; forse anche qua e là crediamo di intravederne i segni. Ma nella malinconia di questi giorni grigi d'attesa, a illuderla e deluderla, nulla ci vale come andar rintracciando e ricomporre e ravvivare le reliquie e le memorie della bellezza che fu. E che lo spirito nostro, se è puro ed amoroso, riconosce ancora per sua.

LUIGI DAMI.

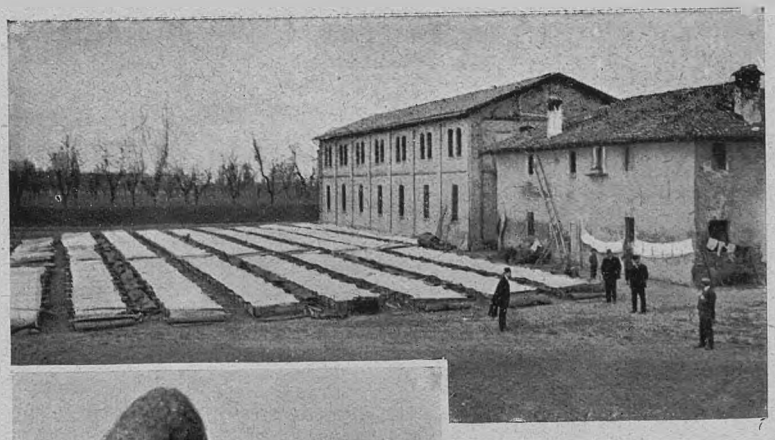


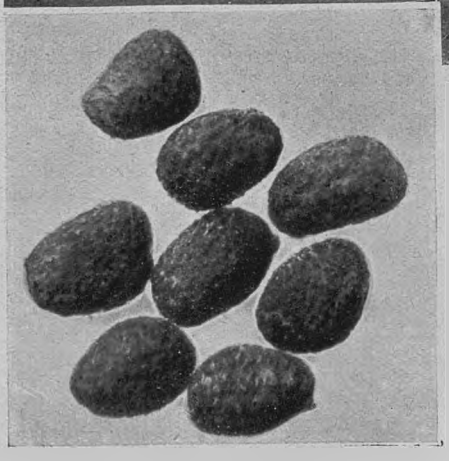
LUCIGNANO - MUSEO
LUCA SIGNORELLI - LA VERGINE E IL FIGLIO.

(Fot. della Soprintendenza all'arte medioevale e moderna, Firenze).

TABACCO

Se v'è un argomento intorno al quale tutti — fumatori e non fumatori — credono d'essere edotti è quello che forma argomento di quest'articolo. Eppure quanti particolari tecnici ignoriamo intorno alla coltivazione ed alla lavorazione del tabacco! Non è però solamente per colmare questa lacuna che abbiamo pregato un nostro egregio collaboratore — Mario De Lucca, *già funzionario delle R. Manifatture — di voler riserbare ai nostri lettori lo studio che pubblichiamo in questo numero e che continuerà nel prossimo: al tabacco infatti vanno connessi problemi economici di grande importanza per il nostro Paese. Noi dobbiamo completamente liberarci dagli acquisti di tabacco estero intensificando e migliorando la produzione nazionale e dobbiamo valerci di questo vegetale per valorizzare le molte zone improduttive o poco produttive nelle quali esso può prosperare.*





In alto: lo spazio un tempo occupato dall'aia è oggi coperto dai «semenzai». Alla vecchia casa colonica si addossa il moderno essiccatoio. - *In basso:* il seme di tabacco è microscopico: 10.000 e persino 12.000 di questi granelli pesano un grammo.

Le speciali caratteristiche per le quali il tabacco si preferisce agli altri vegetali per l'uso del fumo e del fiuto, rimasero per lungo tempo sconosciute agli europei. Fu soltanto con la scoperta dell'America che questo prodotto erbacco venne introdotto dagli spagnuoli nel vecchio continente ove in breve tempo, riconosciutane la efficacia medicamentosa, fu da tutti usato per combattere le cefalalgie e guarire le ulcere maligne. In seguito l'odore gradevole che possiede il tabacco e lo stato di benessere che apporta all'organismo allorchè è usato con parsimonia, allettò coloro che da prima se ne servivano come medicamento, ad usarlo a scopo voluttuario. Ma co-

me spesso accade, dall'uso si passò all'abuso colle relative conseguenze, poichè la benefica azione posseduta dal tabacco a dosi moderate, diviene tossica a forti dosi. Questo fatto provocò da parte dei governanti seri provvedimenti: pene pecuniarie, pene corporali e persino, verso la fine del '600, minaccia di scomunica a coloro che usavano il tabacco nelle chiese. Tutti questi rigori non valsero però che ad invogliare sempre più le popolazioni a far uso del tabacco, onde i governi, riconosciuta vana l'efficacia dei divieti, pensarono di trarre profitto da questa abitudine voluttuaria, sottoponendo i consumatori di tabacco ad una tassa a vantaggio dello Stato. Alcuni governi anzi, e fra questi anche il nostro, completarono l'opera fiscale facendo della industria dei tabacchi una *privativa dello Stato*.

Raggiunsero così due scopi: il primo a beneficio della pubblica igiene, poichè lo Stato sostituendosi all'industriale privato nella fabbricazione dei prodotti, garantisce al consumatore l'impiego di puro tabacco e l'esclusione di surrogati e di altri materiali comunque nocivi alla sua salute; il secondo a vantaggio del pubblico erario perchè lo Stato, gestendo direttamente l'industria, ha il modo di controllare quantitativamente la produzione, quindi di garantirsi da eventuali privilegi e conseguente sottrazione al pagamento della « tassa sul fumo » (1).

(1) Il gettito lordo dell'Azienda Tabacchi fu in Italia, per l'esercizio 1923-'24 di circa L. 2.850.000.000.



In alto: il tabacco è una pianta a rapido sviluppo: entro circa due mesi di vita la piantina raggiunge 8-10 centimetri di altezza con 5-6 foglioline. - *In basso:* l'agricoltore vigila di continuo la germinazione dei semi, posti al riparo dei venti e del freddo, entro i semenzai. Quando le piantine hanno raggiunto la conveniente resistenza con cura vengono estratte e trapiantate nel campo.

Il microscopico seme.

Il fumatore che entra in una rivendita di tabacco, non pensa che all'immediato godimento e non già agli studi, alle cure minuziose, alle fatiche (1) che preparano quel sigaro o quella spagnoletta che si appresta a fumare. Certamente egli non può averne la completa visione! Ecco perchè può riuscire utile qualche notizia in proposito.

In una landa abbandonata, rifugio di erbe e di sterpi, entra il tabacco ed in breve volger di tempo, eccola rifiorire, trasformarsi in campi ubertosi. Il miracolo è compiuto da questo microscopico seme, di cui in un grammo se ne possono contare dai 10 ai 12.000! Verso la fine dell'inverno ha luogo la seminagione, entro apposite aiuole, chiamate *semenzai,* ben concimate, che danno ricetto a centinaia e centinaia di piantine ed esigono una continua ed assidua vigilanza da parte dell'agricoltore.

Nel breve letto il tabacco, con semplici cure d'innaffiamento, vi germina sollecito e vi sonnecchia poco più di due mesi per poi, portato in piena terra, rinverdire subitamente e salire da pochi centimetri fino a due metri d'altezza. E ciò purchè la sua « toilette », anche durante il periodo germinativo,

(1) Si calcola che 25.000 siano gli operai ed operaie addetti alle 19 fabbriche del vecchio Regno, alle 5 delle nuove terre [Fiume, Pola, Rovigno, Sacco (Rovereto), Zara] ed a quella di Tripoli.



Trapiantamento eseguito meccanicamente.

sia fatta con diligenza, liberandolo, con le delicate cure di una pianta sensibile alla carezza agricola dell'orticoltore, da erbe parassitarie.

Dopo aver convenientemente preparato il terreno, sminuzzandolo con la zappa o l'aratro, si provvede alla disposizione delle piante negli appezzamenti; il terreno viene preventivamente bucato ed entro i fori si pongono, o a mano od a macchina, le piantine scelte nel semenzaio fra i soggetti più robusti, di un bel verde cupo, sani e che presentino almeno sei foglioline ben conformate.

Come si coltiva il tabacco.

Ultimato il trapiantamento, la coltivazione va ispezionata giornalmente per accertarsi del suo andamento e provvedere in tempo alla sostituzione delle piantine deperite. Cresciute alquanto, si rimuove il terreno onde renderlo più soffice e si ripulisce dalle erbe infeste, contribuendo così ad attivare la vegetazione del tabacco. A questa prima sarchiatura, ne seguono altre due alla distanza di circa una quindicina di giorni ciascuna, ed appena le piantine abbiano raggiunta l'altezza di quaranta o cinquanta centimetri, si cumula terra intorno al piede di esse perchè più resi-



Non appena la pianta abbia raggiunto i 40-50 cm. si pratica la cosiddetta « rincalzatura ».



In alto: le infiorescenze delle piante destinate alla riproduzione vengono protette con cuffie di tela. - *In basso:* si sopprimono le cime non appena comincia a comparire il bottone floreale e ciò allo scopo di impedire che la formazione degli organi riproduttivi danneggi la forza e la finezza del tabacco.

stano al vento e perchè lo sviluppo delle radici sia in diretta corrispondenza con quello delle foglie.

Ma non bisogna dimenticare che le foglie sarebbero lentamente esaurite da una troppo libera espansione degli organi riproduttivi, così questi si sopprimono ad un certo limite, solo rispettandoli nelle piante destinate, per più floridi indizi, alla maternità, anzi proteggendo le infiorescenze delle privilegiate con cuffie di tela.

Dopo cimate, le piante sviluppano, all'ascella delle foglie, germogli che vivono a spese delle stesse denutrendole. Onde evitare questo esaurimento, che diminuisce il potere combustibile del tabacco, si sopprimono i germogli. Questa operazione, che prende nome di *scacchiatura,* viene eseguita solitamente due volte alla settimana durante tutto il periodo che va dalla cimatura alla raccolta.

Segnalata la maturità da indici quali il ripiegamento del lembo della pagina inferiore, la comparsa di macchiette colore verde giallastro, trasparenti se guardate per traverso, la fragilità del tessuto, il tabacco è pronto per essere raccolto, ciò che avviene tre mesi circa dal trapiantamento. Per giudicare però il punto di maturità più conveniente per incominciare la raccolta, bisogna considerare anzitutto gli effetti della maturazione stessa in rapporto all'impiego cui vuolsi destinare il prodotto; così pei tabacchi da fiuto, pei quali la sostanziosità e pesantezza della foglia nonchè la ricchezza di nicotina costituiscono un pregio, è preferibile fare la raccolta a maturità piuttosto avanzata; pei tabacchi da fumo invece, è buona norma raccogliere le foglie poco tempo dopo che siano apparsi i primi sintomi della maturità, anzi, quando si tratta di foglie destinate alla fasciatura del sigaro, si consiglia di anticipare, raccogliendole a maturità incipiente.

Come si "raccoglie".

La raccolta del tabacco può essere fatta:

1° tagliando l'intera pianta alla base, con o senza previa spaccatura longitudinale dello stelo;

2° tagliando la pianta a tronconi di stelo, sopra ognuno dei quali resti inserita qualche foglia;

3° staccando le foglie ad una ad una dallo stelo in diverse riprese; in questo caso però è indispensabile non confondere in un sol mucchio le foglie di bassa corona da quelle di media ed alta corona.

In qualsiasi modo sia fatta la raccolta, questa deve limitarsi alle foglie ben asciutte, le quali verranno lasciate avvizzire per qualche ora sul campo prima di effettuarne il trasporto e ciò allo scopo di evitare la rottura delle stesse. Quando si segua il sistema della raccolta foglia a foglia, si lascia essiccare sul terreno lo stelo superstite, il quale, una volta estirpato, può essere usato quale

combustibile oppure trasformato in concime. Dalle piante madri invece, sulle quali al fiore è venuto a succedersi il frutto maturo, si strappa il nuovo seme che, selezionato, servirà per la futura germinazione.

Come si "cura".

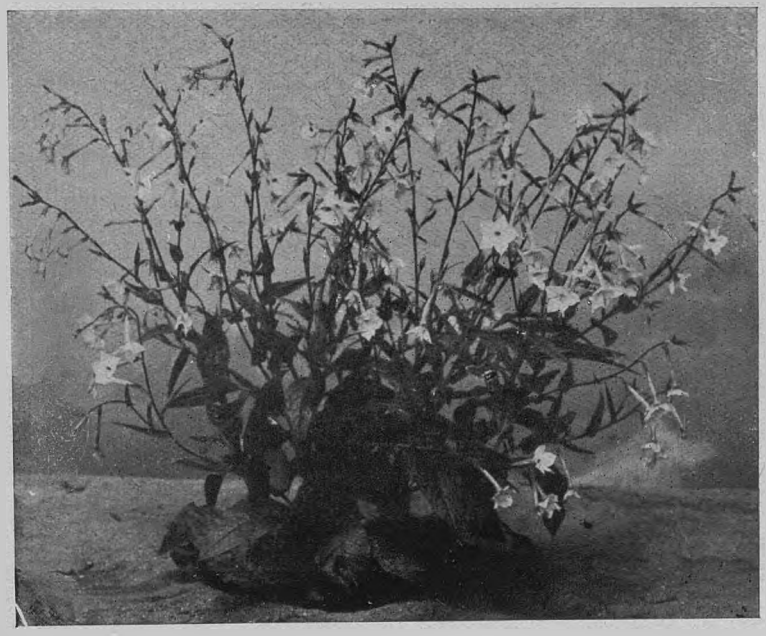
Le piante e le foglie tolte con ogni cura dalla terra, si asportano dal campo evitando la rottura delle foglie ammassate e, messe su pertiche, dopo essere state per qualche ora in piena aria ma difese dai raggi del sole, vengono introdotte nei locali di cura, altrimenti detti stenditoi od essiccatoi. I sistemi di disseccamento e governo del tabacco, variano a seconda della specie e della località ove esso cresce, in ogni modo si possono raggruppare in due categorie:

1° sistema di cura con calore artificiale;

2° sistema di cura con calore naturale, e cioè all'ombra od al sole.

Per taluni tipi di tabacco di colore chiaro, la graduale trasformazione viene aiutata riscaldando, a mezzo di stufe, l'ambiente entro il quale le foglie vengono poste. La temperatura iniziale di 32° centigradi, viene a poco a poco aumentata fino a raggiungere i 75°, ed in simili condizioni di ambiente il tabacco viene lasciato finchè il fusto della pianta sia essiccato del tutto; fatto questo che normalmente si verifica dopo 15 o 20 giorni. Per altri invece, e specialmente per quelli di colore oscuro, la cura vien fatta col fuoco diretto di legna bruciata nell'ambiente stesso ove trovasi il tabacco accavallato su bastoni. Ne consegue che associandosi all'azione di essiccamento una specie di affumicamento, il tabacco acquista un gusto catramoso. Le foglie così curate, hanno il vantaggio di essere suscettibili di una lunga giacenza in masse senza





In alto: Pianta madre nel suo massimo splendore.
In basso: Pianta di tabacco ornamentale.



A sinistra: dalla pianta madre giunta a perfetta maturazione si raccolgono i semi che diligentemente selezionati, serviranno per la futura germinazione. - *A destra:* la raccolta si fa generalmente a foglie, ed in qualche caso tagliando l'intera pianta. - *In basso:* le foglie di tabacco dopo il raccolto vengono lasciate appassire sul campo, quindi caricate sui carri e trasportate nei locali di stendaggio.

pericolo di alterazioni. Il tabacco invece curato all'aria od al sole, conserva assai meglio il suo naturale profumo, ma data la sua maggiore igroscopicità, è meno resistente alle fermentazioni ed alle muffe.

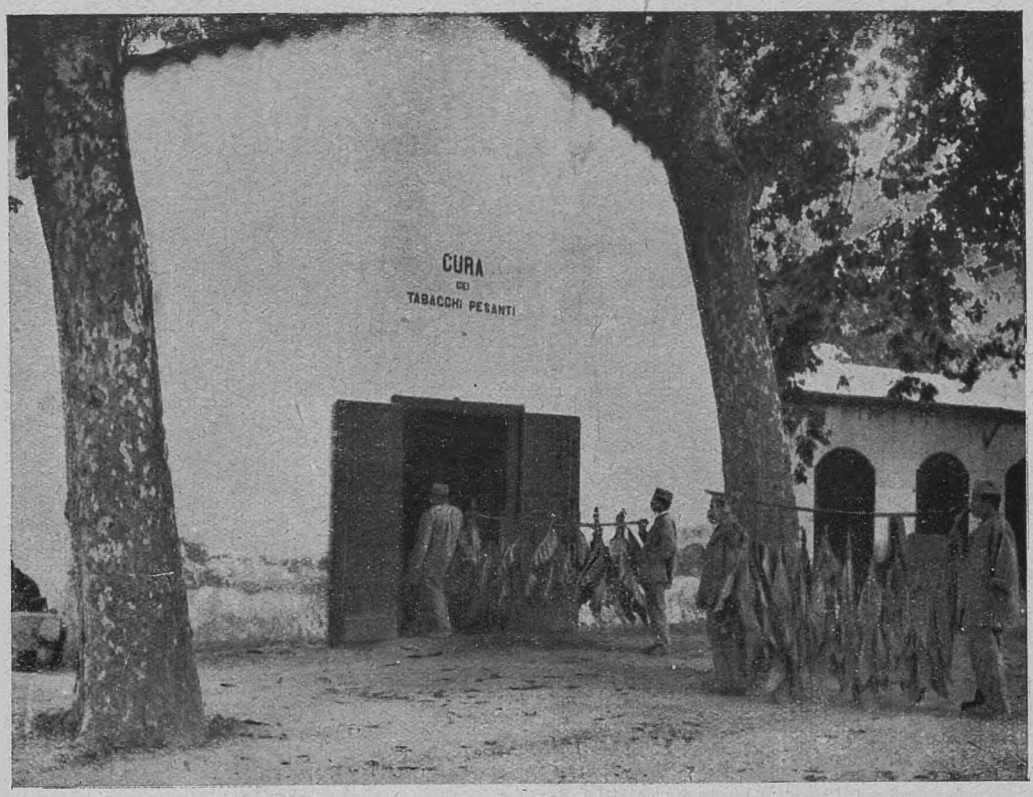
Le foglie, dopo 24 ore dalla raccolta, vengono passate all'infilzamento allo spago in modo che esse distino l'una dall'altra almeno un centimetro. Le filze, fatte per lo più di 100 a 200 foglie, vengono quindi collocate in istendaggio entro appositi locali ben riparati e ben ventilati, ma scarsamente illuminati. In simili condizioni, che sono le più adatte per ottenere un rapido ed uniforme ingiallimento, le foglie rimangono due o tre giorni, quindi si espongono all'aria libera; al sole od all'ombra a seconda i casi. Dopo quindici o venti giorni il tabacco, sufficientemente prosciugato, viene ritirato in locali lasciati aperti dal lato di mezzodì e le diverse filze riunite in un sol fascio, vengono appese in senso verticale.

Come si "condiziona„.

Alla stagione opportuna (dicembre, gennaio) le foglie curate coll'uno o coll'altro sistema, vengono sfilzate, spianate e cernite ad una ad una, oppure più sommariamente,



Cernita delle foglie e susseguente infilzatura.



Le filze, appese a regoli di legno, vengono introdotte nei locali di cura ove restano fino a che non sia completato il loro prosciugamento e successiva graduale essiccazione.

a seconda della qualità o dell'impiego al quale sono destinate, indi, così selezionate vengono raggruppate in fascicoli di poche foglie per poi essere rinchiuse entro botti. La forte pressione alla quale le foglie vengono sottoposte, genera un vero e proprio processo fermentativo il quale si compie e completa lentissimamente nel periodo in cui le botti restano in giacenza nei depositi.

Pei tabacchi di levante, che sono assai più delicati e costosi, la cernita ed il condizionamento è ancora più curato: anzitutto si tengono distinte le foglie per provenienza di corona della pianta, poi si suddividono per colore e stato di maturità. La parte migliore della partita costituisce i cosiddetti *giubek*, quella più scadente i *syrapastal*. A mano a mano che si procede nella cernita delle foglie, queste vengono spianate e collocate a pila l'una sull'altra entro appositi scanni con l'apice rivolto verso l'interno. Quando di queste fila se ne hanno un discreto numero e la loro altezza è di circa 80 centimetri, si formano delle ballette del peso variabile da 8 a 10 chili pei tipi più eletti, a 40 chilogrammi per quelli più scadenti.

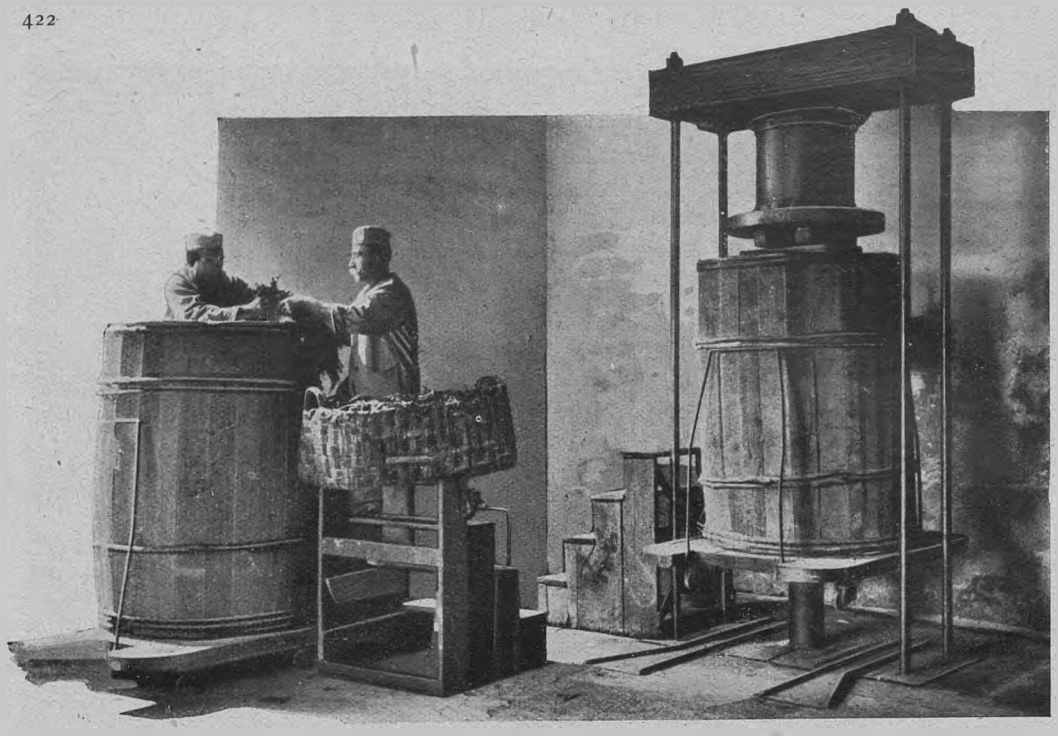
Queste ballette vengono poi messe in deposito ove, impilate a strati di sette od otto, restano lunghi mesi. In tale spazio di tempo, nel tabacco posto in ballette, si sviluppa una leggera fermentazione che migliora assai le qualità intrinseche sue, e precisamente l'aroma, la pastosità, il colore.

Il tabacco rinchiuso in botti, o stretto in balle o ballette, viaggia verso la sua meta naturale: la manifattura.

Giova ricordare che in Italia la coltivazione del tabacco va sempre più estendendosi, prova ne sia che oggi la superficie complessiva sorpassa i 23.000 ettari.

Ma qui, prima di procedere oltre, sarà opportuno che io ricordi i principali tipi di tabacco del commercio che più specialmente interessano le manifatture italiane.

I tabacchi, come ho già accennato, possono dividersi a seconda del loro impiego in due grandi categorie: da fiuto e da fumo; i primi costituiti da varietà a foglie aromati-



Le foglie essiccate e raggruppate a fascicoli vengono pressate e rinchiuse entro botti.

che, di tessuto molto sostanzioso e grasso, e perciò poco od affatto combustibili; i secondi invece, distinti in tabacchi da sigari e da trinciati, di tessuto più leggero, più o meno elastici, di forza non eccessiva e quasi sempre molto combustibili.

Circa alla provenienza, i tabacchi impiegati da noi, possono raggrupparsi per regione di produzione: gli *indigeni*, gli *americani*, gli *asiatici* e quelli di *levante*.

Fra gl'indigeni si annoverano i tabacchi coltivati un po' ovunque in tutta Italia, così: il Nostrano delle vallate del Brenta, il Kentucky indigeno, il Brasile selvaggio, leccese e beneventano, il Moro di Gori, lo Spadone di Chiaravalle, l'Erbasanta di Sicilia, il Secco di Sardegna, ecc. ecc.

Fra gli americani bisogna distinguere le varietà del nord da quelle dell'America centrale e meridionale. Fra le prime abbiamo i tabacchi del Kentucky, i Maryland, l'Ohio ed i due tipi di Virginia, chiaro e scuro. Fra le seconde, i tabacchi dell'Avana del Brasile e del Paraguay. Infine abbiamo i tabacchi orientali comprendenti quelli di Macedonia e dell'Anatolia, nonchè la varietà delle lontane Indie Neerlandesi e precisamente di Giava e di Sumatra.

L'inizio del ciclo industriale: "l'apprestamento".

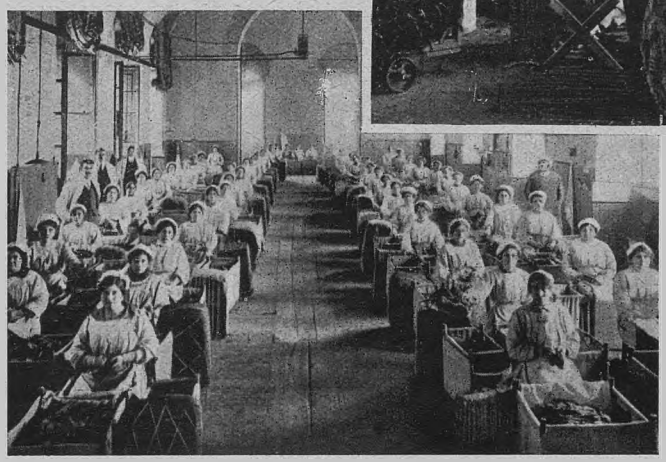
Ed ora seguiamo il tabacco nel suo ciclo industriale, rendendo noto che in Italia le 25 manifatture tabacchi impiegano un piccolo esercito di ben 25.000 persone, delle quali 21.500 appartengono al sesso femminile.

Il tabacco giunto per via di terra o per via d'acqua nella manifattura, viene depositato nei cosiddetti *magazzini greggi* ove resta, senza abbandonare il condizionamento originale, in attesa delle prime operazioni. Nei vasti e sani locali destinati a tale scopo, e che per la massima parte sono posti a piano terreno, si mostrano in bell'ordine accatastate le une sulle altre le botti dei tabacchi Kentucky e di Virginia scuro adatti alla lavorazione dei sigari, quelle più piccole dei tabacchi chiari destinati alla lavorazione dei trinciati e delle spagnolette, nonchè le balle che racchiudono nel loro involucro i tipi indigeni di grande e media paginatura, impiegati nei tabacchi da fiuto e nei trinciati ordinari. Le ballette racchiudenti i tabacchi orientali, distinti in aromatici, normali e secondari, vengono poste in file di sette od

otto strati e divise partitamente per luogo di origine e per marche.

Tutti i lavori inerenti alla introduzione, l'accatastamento, lo scatastamento ed apertura dei colli, vengono eseguiti da personale maschile col sussidio di carrelli, ascensori, ed al bisogno da grue e





In alto: laboratorio di apprestamento di tabacco per sigari e trinciato forte. - *In basso:* laboratorio di spulardamento di tabacco per spagnolette e trinciati dolci.

piani inclinati. Così pure da uomini sono fatte tutte le operazioni che riguardano la consegna del tabacco greggio al *primo riparto di lavorazione,* il quale ha la funzione di *apprestare* il tabacco in modo diverso a seconda del prodotto a cui è destinato.

A tale scopo al *laboratorio di apprestamento* si separa il tabacco a foglie od a manipoli (operazione questa propriamente chiamata *spulardamento*), se ne esegue la cernita ed a norma dei ricettari, lo si distribuisce ai seguenti quattro riparti di lavorazione, e precisamente: al 2°, che produce i tabacchi da fiuto; al 3°, che prepara i trinciati; al 4°, che cura la fabbricazione dei sigari; al 5° specializzato nella lavorazione delle sigarette.

La prima operazione che si esegue all'apprestamento è l'apertura della botte, balla o balletta contenente il tabacco allo stato greggio, ed a seconda del suo stato igroscopico, si fa precedere allo spulardamento un *inumidimento,* operazione indispensabile per rendere le foglie flessibili e resistenti alle ulteriori manipolazioni. A seconda della qualità, l'inumidimento viene eseguito in modo diverso, perchè non tutti i tabacchi presentano la stessa potenzialità di assorbimento nè la stessa resistenza per la integrità delle loro caratteristiche esteriori. Così ad esempio vi sono foglie chiare e di tessuto molto sottile, che facilmente anneriscono se poste direttamente a contatto dell'acqua, e bisogna che l'umidità vi penetri allo stato di vapore; altre assorbono una maggiore o minore umidità a seconda della quantità di sali di nicotina, di potassio e di calcio contenuti in esse foglie; altre ancora, povere di materiale igroscopico, ritengono l'umidità per il solo effetto della capillarità.

Nelle Manifatture quindi, tenuti presenti tutti questi elementi, si pongono le foglie, allo stato sciolto od in agglomerati, entro ambienti per natura umidi e resi tali con mezzi artificiali. Nè viene dimenticato che la capacità di assorbimento del tabacco è strettamente legata al variare delle stagioni, ecco perchè allo scopo di ottenere nella stessa unità di tempo un ugual grado di assorbimento, si associa all'azione dell'umidità quella del calore unificando la temperatura negli ambienti durante le diverse stagioni. Si raggiunge così con matematica precisione, e nello spazio di due o tre giorni, il risultato voluto.

Lo spulardamento viene effettuato in modo diverso a seconda delle lavorazioni a cui



Magazzino di tabacco greggio in balle.

il tabacco è destinato; così per la lavorazione dei tabacchi da fiuto e dei trinciati ordinari, esso viene eseguito a manipoli allorquando è richiesto il taglio della cosiddetta *testata* (parte basilare della foglia), diversamente si procede alla slegatura dei fascicoli stessi, alla separazione delle foglie che li costituiscono ed anche alla cernita di quelle destinate a prodotti superiori.

Per la lavorazione dei sigari invece, lo spulardamento si effettua staccando semplicemente i fascicoli l'uno dall'altro e formando con essi mazzi del peso di cinque e sei chilogrammi. Unica cura è la selezione delle *foglie per fasce* da quelle *per ripieno*. Infine per trinciati leggeri e dolci, che si hanno da tabacchi di Levante e Seme-Levante, si esegue lo scioglimento d'essi, separando le foglie ad una ad una e tenendo distinte, in base alle caratteristiche superiori, quelle più ordinarie da quelle atte a servire per lavorati più fini (turchi).

Tutte queste operazioni vengono eseguite da personale femminile ed in grandi laboratori ove non difetti nè luce nè aria.

Il tabacco, comunque spulardato, viene separatamente messo entro ceste o cassette, quindi passato a nuovi depositi i quali prendono il nome di *deposito foglie spulardate o cernite*. Quivi vengono fatte le miscele a norma dei ricettari precedentemente studiati dai tecnici e da questo momento ha inizio pel tabacco quel vario succedersi di trattamenti che hanno il loro naturale sviluppo nei quattro riparti di lavorazione di cui ho tenuto parola più sopra ed intorno ai quali ci intratteremo in un prossimo numero.

MARIO DE LUCCA.

(La fine al prossimo numero). *(fot. dell'Autore)*

I VOLUMI PIÙ A BUON MERCATO

Riteniamo che non esistano attualmente in vendita in Italia volumi più a buon mercato, a parità di mole e ricchezza di illustrazioni, delle due Guide del Touring dedicate alla *Sardegna* e *Sicilia*. Il primo è un volume di 283 pagine, con 9 carte, 5 piante di città e grotte: rilegato non costa ai Soci che L. 4 (per spediz. racc. L. 1,50; Estero L. 2,50). Il secondo è un grosso volume di 478 pagine, con 18 carte e 13 piante di città. Si vende ai Soci a L. 6 (più L. 2 per spediz. racc.; Estero L. 3). Si tratta delle uniche trattazioni organiche intorno alle due isole diversamente ma ugualmente belle. Chi ha scorso uno di quei volumi non può trattenersi dal visitare l'isola dei Nuraghi o l'incantevole Trinacria.

VITA DEL TOURING

Grande Concorso di propaganda dei Vitalizi per l'anno 1925.

30.000 LIRE DI PREMI

4 AUTOMOBILI « CITROËN »

COLLEZIONI COMPLETE DELLA CARTA D'ITALIA DEL TOURING AL 250.000

Premi tipo A - Collezione della Carta d'Italia — La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

alla Sede del Touring . . .	a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
a domicilio mediante spedizione per posta raccom. . .	a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
alla Sede del Touring in elegante cartella custodia .	
a domicilio in elegante cartella custodia mediante spedizione per posta raccom. .	a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.

Premi tipo B - Premi in denaro per un ammontare di L. 15.000.— Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizi potrà concorrere, con altrettanti punti quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire.*

Premi tipo C - Premi di massimo assoluto per un totale di L. 15.000. — A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

L. *5000* a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

L. *1000* a ciascuno dei 10 successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

Premi tipo D - Quattro Autovetturette "Citroën„. — Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

Modalità per il Concorso.

1.° Chi concorre od ha concorso ai premi tipo A (blocchi Carta d'Italia) non può concorrere ai premi tipo B-C-D o, quanto meno, vi concorre con la presentazione di altri gruppi di Soci, che non siano quelli che gli valsero la consegna del premio tipo A. Questa avviene subito alla presentazione simultanea di gruppi di tre, quattro o cinque Vitalizi o di un elenco indicante nome, cognome e data dei Vitalizi presentati. Per coloro che risiedono all'Estero, dato l'elevato costo delle tariffe postali, le spese per l'invio dei blocchi della Carta d'Italia debbono essere rimborsate. E pertanto con la presentazione di 3 Vitalizi si ottiene il blocco di carte senza cartella; con 4 Vitalizi il blocco con la cartella, ma l'invio non seguirà se non dopo ricevimento dell'importo spese di porto.

2°. Chi concorre al premio tipo B concorre pure, senza che ne faccia esplicita menzione negli elenchi di cui al N. 5, ai premi tipo C e D; così pure chi concorre al tipo C concorre pure ai tipi B e D.

3°. Nessuno dei vari premi stabiliti per il tipo B o D potrà essere cumulato da una stessa persona.

4°. Le domande di nuovi Vitalizi o passaggi a Vitalizio (d'Italia o dell'Estero) devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due, concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Beninteso hanno diritto a concorrere anche i presentatori di Vitalizi nella forma cumulativa con l'abbonamento triennale a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (L. 355). Gli annuali del 1924 che abbiano già versata la quota del 1925 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni: versano cioè lire 140 (estero L. 240).

5°. La iscrizione al Concorso non si fa di ufficio dall'Amministrazione del Touring ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia entro le **ore 18 del 31 dicembre 1925** l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo intercorso fra il **1° gennaio e il 31 dicembre 1925** (1) (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo.* Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Non sono ammessi gli elenchi che pervenissero al Touring dopo le ore 18 del 31 dicembre 1925, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

6°. In un giorno susseguente al 31 dicembre 1925 si procederà alla determinazione dei concorrenti cui spettano i premi di massimo assoluto (tipo C): l'importo relativo verrà subito inviato agli aventi diritto.

7°. Successivamente si addiverrà all'estrazione dei premi del tipo D (automobili « Citroën ») mediante imbussolamento di tanti numeri quanti sono i gruppi di tre Vitalizi presentati dai concorrenti ai premi B e C. (Le frazioni di gruppo non contano). Le « Citroën » verranno consegnate alla sede del Touring; in caso di spedizione le spese relative compreso l'eventuale imballaggio saranno a carico del vincitore.

(1) Per errore fu indicata, a pag. 233 de *Le Vie d'Italia* del marzo, la data del 1° marzo come inizio del presente Concorso. Si tratta invece del 1° gennaio 1925.



Il nuovo Bidoncino da 1 Kg. di Mobiloil.

Sempre pronto per ogni evenienza.

Indispensabile in gita o in viaggio.

Occupa pochissimo spazio ed è sufficiente ad evitare gravi inconvenienti se vi viene a mancare l'olio per la strada.

Siete certi di avere del Mobiloil genuino, senza correre il rischio di acquistare un olio qualsiasi.

Sotto il sedile della vostra vettura o legato al sellino della vostra moto non dovrebbe mancare uno di questi bidoncini.

Nel chiederli al vostro fornitore, specificate la gradazione di Mobiloil raccomandata per la vostra macchina nella "Guida di Lubrificazione„.

GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale - GENOVA, Via Corsica 21

AGENZIE E DEPOSITI: Ancona - Bari - Bologna - Borgo Panigale - Cagliari - Catania
Firenze - Genova - Livorno - Macerata - Milano - Napoli - Palermo - Roma
Sampierdarena - Termini Imerese - Torino - Trieste - Tripoli - Venezia.

VACUUM OIL COMPANY . S.A.I.

8°. Si procederà infine alla estrazione per l'assegnazione dei premi tipo B. Se fossero estratti i numeri corrispondenti a persone cui furono già assegnati dei premi tipo D o tipo C non si terrà conto del numero estratto, procedendo oltre nel sorteggio in modo che i premi tipo B (che debbono essere tutti assegnati) spettino a persone cui non siano toccati altri premi. A tal fine non si terrà conto dei numeri corrispondenti a persone cui sia già toccato, durante l'estrazione stessa, un premio di tipo B e si procederà oltre.

Il Belgio al Presidente del Touring.

Mentre il fascicolo di marzo delle *Vie d'Italia* veniva licenziato alle stampe, giungeva al nostro Presidente, cav. di gr. cr. Luigi Vittorio Bertarelli, la seguente lettera, a firma del Presidente del *Touring Club de Belgique*:

« Mon cher Monsieur Bertarelli,

«Vous avez dû recevoir le télégramme que je vous ai adressé hier soir vous annonçant que Sa Majesté vient de signer l'Arrêté Royal vous conférant la plaque de Grand Officier de l'Ordre Léopold II de Belgique. C'est la plus haute des distinctions dont le Gouvernement puisse disposer dans l'occurrence.

« Le Touring Club de Belgique en demandant pour vous cette récompense, a voulu rendre hommage au travailleur infatigable qui a fait du Touring Club d'Italie le premier du monde. Il a voulu témoigner à la belle et noble Association que vous présidez, toute l'admiration que la Belgique éprouve pour son oeuvre. Il a tenu enfin à commémorer d'une façon tangible la fraternité qui unit nos deux Touring, au moment où l'un et l'autre célèbrent la trentaine de leur fondation. Le Touring Club de Belgique ne peut oublier que son premier allié fut le Touring Club d'Italie et en vous priant, au nom du Gouvernement, d'accepter l'hommage qui vous est fait aujourd'hui, je vous prie de recevoir en même temps les félicitations les plus vives de notre Association.

« Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le Président du T. C.B.
PAUL DU CHAINE ».

Qualche giorno dopo veniva recapitata al nostro Presidente la comunicazione ufficiale del governo del Belgio, ispirata anch'essa a sentimenti di viva simpatia per il Touring e il Console Generale del Belgio a Milano, comm. Dossogne, per incarico del Governo stesso, si recava al Touring a consegnare al destinatario le insegne dell'alta onorificenza.

Lo spontaneo omaggio che la grande Associazione consorella di quel nobilissimo Belgio, che ha fra noi tante salde e fervide simpatie, ha voluto tributare a L. V. Bertarelli e al Touring, trova un'eco di viva riconoscenza nella Direzione e nel Consiglio. Essi son lieti di mandare, anche dalle pagine di questa Rivista un saluto e un augurio fraterno a quel Touring del Belgio che ha saputo riunire intorno a sè tanta e così eletta parte della popolazione del suo paese e colla sua trentennale azione si è acquistato le più grandi benemerenze.

La costituzione del Consiglio Centrale del Turismo Internazionale.

Il *Consiglio Centrale del Turismo Internazionale* (*C.C.T.I.*) è stato costituito a Parigi nel febbraio da un'assemblea alla quale partecipavano ben 25 Nazioni. Di ciascuna Nazione erano rappresentate le associazioni turistiche ed automobilistiche già riconosciute internazionalmente, le amministrazioni di Stato (Ministeri) che avevano aderito ufficialmente alla costituzione; gli organismi per lo più di origine statale che sono stati fondati per agevolare il traffico turistico internazionale. Dell'Italia erano rappresentati: il Ministero degli esteri: il Ministero dell'Economia nazionale; il T.C.I.; l'ENIT. Aveva aderito anche l'A.C.I. In totale 73 enti.

La genesi di questo C.C.T.I. merita di essere segnalata perchè dimostra quale importanza abbia sempre avuto lo studio delle questioni riguardanti il turismo e soprattutto come questa importanza si sia ormai diffusa ed imposta per tutto il mondo.

Fino dagli ultimi anni dello scorso secolo erano state costituite la *Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche* (L.I.A.T.) e la *Associazione Internazionale degli Automobile Club Riconosciuti* (A.I.A.C.R.). La prima riuniva i touring clubs e le associazioni similari e, naturalmente, il T. C. I. ne fu subito partecipe. La seconda riuniva gli automobile-clubs esclusivamente. Tuttavia in questa ebbe sempre parte, per eccezione, il T. C. I. il quale, sebbene non sia associazione specializzata per l'automobilismo, ha dato a questo fino dai primordi largo interesse ed appoggio efficace. I due gruppi ebbero sempre vita molto attiva che si esplicava in riunioni annuali e anche più frequenti per le commissioni speciali; essi studiavano le condizioni fatte in ciascun Stato ai turisti che provenivano dall'estero e cercavano di uniformarle in modo che fossero ridotte al minimo le condizioni speciali e quindi che il turista non avesse da apprendere una serie piuttosto lunga di disposizioni legislative. Lo scopo principale poi dei due gruppi era di far conoscere alle amministrazioni di Stato il punto di vista che avevano sulle varie questioni le associazioni competenti poichè queste, essendosi specializzate, erano in grado di conoscere i bisogni dei turisti ed i benefici recati alle varie nazioni dalla visita dei turisti stranieri, essendo in rapporto costante fra di loro per la propaganda e la facilitazione del turismo internazionale. Le amministrazioni statali venivano così a conoscere, per mezzo dei delegati, i problemi proposti e le soluzioni adottate.

Questo periodo di attività che venne interrotto dalla guerra, fu molto proficuo. I risultati principali furono i seguenti. Nel 1902 il Belgio adottava per il primo il trittico che faceva riconoscere da parte del governo belga la garanzia del T. C. Belga per cauzionare l'importazione temporanea di automobili. Nel 1903 il T. C. I. veniva secondo, ottenendo con decreto ministeriale del 20 maggio il riconoscimento del proprio trittico quale prestazione di garanzia per le importazioni temporanee in Italia. Diffusasi rapidamente a tutti gli Stati europei l'adozione del trittico, nel 1913 veniva unificato il modello del documento. Nel 1914 dopo tre anni di studi



L'AUTODROMO

di collaudo sulla sommità delle Officine Fiat-Automobili al Lingotto corona la serie dei cinque controlli cui sono sottoposte le automobili Fiat:

1° - Collaudo del materiale nel laboratorio chimico, fisico-meccanico e metallografico;

2° - Controllo meccanico dei pezzi lavorati;

3° - Controllo dei complessivi montati (motori, ponti, cardani, ecc.);

4° - Collaudo dello châssis;

5° - Collaudo della vettura completa.

attivissimi, l'A.I.A.C.R. otteneva dai governi europei — eccettuato il germanico — il riconoscimento del *carnet de passages en douane* che, funzionando similmente al trittico, permette di transitare per diversi Stati con un solo documento. Quasi nello stesso tempo, anche la L.I.A.T. istituiva un carnet per le associazioni federate in essa.

È da ricordare qui che fino dal 1901, il T.C.I. aveva proposto l'adozione di un documento sostanzialmente identico al carnet: il libretto per i transiti doganali, che non fu allora accettato perchè l'ambiente ufficiale dei vari paesi non era ancora preparato per accogliere novità di tanta importanza. È perciò che al T. C. I. risale il merito di avere ideato e propugnato pel primo l'utile allargamento del concetto del trittico.

Nel 1909, accogliendo l'iniziativa delle associazioni private, il governo francese organizzava la Conferenza diplomatica internazionale che riunì i rappresentanti di 17 Stati e stipulò la convenzione internazionale relativa alla circolazione degli autoveicoli. Con questa convenzione venivano istituiti il certificato internazionale di via e la targa internazionale con la sigla dello Stato d'origine: venivano unificati i segni di ostacolo da impiegare per i cartelli indicatori e si stabilivano alcune norme fondamentali per i regolamenti di circolazione automobilistica.

Il dopo guerra ritrovò salde nella loro compagine e pronte a nuovo lavoro l'A.I.A.C.R. e la L.I.A.T. Quest'ultima aveva però cambiato il suo nome in quello di *Associazione Internazionale del Turismo* (A.I.T.). Di entrambi i gruppi non facevano più parte gli Stati che avevano fatto la guerra all'Intesa: essi furono riammessi a mano a mano che entravano a far parte della Società delle Nazioni.

Le riunioni annuali vennero riprese dai due gruppi nel 1920 e, per iniziativa dell'A. I.A. C. R., venne riunita nell'ottobre del 1921 la Conferenza internazionale della Circolazione stradale. A questa parteciparono le associazioni dell'A.I.A.C.R., quelle dell'A. I. T. e per la prima volta si ebbe l'ambita presenza dei delegati delle Amministrazioni statali e dello S. M. dell'Esercito.

Alla Conferenza venne portato un programma concreto di lavoro col nuovo Codice della Strada che la Francia aveva messo in vigore pochi mesi prima. Interessantissimo e molto utile fu lo studio delle disposizioni legislative riguardanti gli utenti della strada e l'uso della strada in rapporto alla sua costruzione. La presenza dei tecnici dello Stato fu estremamente utile perchè i rappresentanti delle amministrazioni statali poterono apprendere direttamente quello che avevano fatto gli altri Stati e poterono esporre i loro punti di vista e colla discussione perfezionare la loro competenza, temperare le esigenze burocratiche nazionali e adottare criteri più confacenti alla progressiva diffusione della circolazione sulla strada ordinaria.

La Conferenza ebbe notevoli conseguenze negli Stati che avevano partecipato ad essa. In Italia particolarmente, provocò da parte del T.C.I. la formazione della Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo ed i problemi connessi, della quale fanno parte delegati delle amministrazioni dello Stato competenti (finanze, dogane, lavori pubblici, ecc.) dell'A.C.I., del M.C.I. e delle associazioni industriali di autoveicoli e di pneumatici. La Commissione ha già avuto modo di emettere voti ponderati sui problemi nazionali della circolazione, delle imposizioni fiscali sulla benzina, sui veicoli a motore e sull'utenza stradale; ma forse il suo lavoro non è stato tenuto nel conto che avrebbe meritato, quando vennero emanati provvedimenti legislativi in proposito.

Intanto nel campo internazionale veniva riconosciuta l'opportunità di coordinare il lavoro che A.I.A.C.R. e A.I.T. andavano facendo separatamente per lo scopo comune di agevolare il turismo fra le varie Nazioni e si pensò di far studiare questa opportunità dalla Commissione Esecutiva che la Conferenza della Circolazione aveva costituito prima di sciogliersi e della quale era stato chiamato a far parte il T.C.I.

Questa Commissione nel 1924 portò a termine il lavoro affidatole proponendo la creazione del C.C.T.I. e redigendo un regolamento apposito che venne discusso ed approvato dall'assemblea costituente del C.C.T.I. riunita, come dicemmo, a Parigi dal 18 al 20 febbraio presso il Ministero dei LL. PP.

Il programma fondamentale del nuovo organismo è di studiare tutte le questioni relative: 1. al perfezionamento dell'organizzazione generale del turismo internazionale, nonchè le direttive per coordinare un'azione a scopo determinato; 2. alla coordinazione degli sforzi delle associazioni turistiche con gli sforzi dei rappresentanti delle amministrazioni statali ed eventualmente anche con le iniziative di quei gruppi di natura commerciale ed industriale che sono direttamente interessati alla organizzazione dei mezzi per viaggiare, con esclusione di qualsiasi altro scopo che non sia il viaggio stesso.

Quando al C.C.T.I. avranno aderito le amministrazioni ferroviarie, le grandi compagnie di navigazione e l'ente internazionale che rappresenta la industria alberghiera, i criteri e le proposte di tutti gli interessati al perfezionamento del turismo internazionale potranno venir esposti, confrontati e studiati contemporaneamente; quindi vi sarà la possibilità che in una riunione relativamente ristretta siano prospettati e risolti nel modo migliore problemi vasti e interessantissimi che riguardano il mondo intero.

Il T. C. I., fin dall'inizio di questo complesso movimento, fu rappresentato regolarmente ed assiduamente in tutte le riunioni all'estero della L.I.A.T., della A.I.T. e della A.I.A.C.R., prima dal compianto dottor Guastalla, poi dal sottoscritto.

Dott. CARLO MOLDENHAUER.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA



Ufficio Informazioni e bottega d'arte della Classe di Lusso del transatlantico "DUILIO„ il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana - 24.300 tonn. 4 eliche a turbina. - Combustione liquida. - Oltre 21 miglia orarie. - In Linea Nord America Express partirà da Genova per New York il 21 Aprile ed il 2 Giugno (da Napoli il giorno dopo)



NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Il concorso 1925 per l'abbellimento delle Stazioni.

Fin dal 1911, ad iniziativa del Touring Club Italiano e della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, vennero iniziate gare che presero il nome di « Concorsi delle stazioni fiorite », per ottenere che le nostre stazioni ferroviarie, costituenti altrettante caratteristiche porte d'ingresso di regioni e città, si adornassero di fiori e di arbusti e si circondassero di aiuole, rendendosi gradite agli impiegati e belle allo sguardo del *turista* o del viaggiatore, durante le soste o le attese dei treni. L'Amministrazione ferroviaria, come la più direttamente interessata nella simpatica iniziativa, tendente in sostanza all'abbellimento della propria sede, concesse volentieri fin da allora il suo appoggio diretto, insieme a notevoli contributi finanziari.

Il Concorso del 1911 venne bandito tra le stazioni comprese nelle linee conducenti dai confini del Regno alle città sedi delle grandiose esposizioni di quell'anno: Torino, Firenze, Roma. Nel 1912, riprendendo l'attuazione dei concorsi, il Comitato si propose di iniziare una serie di gare, che successivamente toccasse tutte le regioni d'Italia. Ed infatti in quell'anno il concorso comprese le linee dell'Alta Italia; mentre nel 1913 venne esteso alle linee dell'Italia Centrale. Ma gli avvenimenti bellici non consentirono di portare a compimento la serie delle gare, che nel 1914 avrebbe dovuto estendersi all'Italia Meridionale ed Insulare.

Dopo la lunga e forzata interruzione, dovuta alla conflagrazione mondiale ed agli avvenimenti successivi, l'Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT), prendendo occasione dall'avvenimento dell'Anno Santo, si è fatto promotore della rinascita della bella iniziativa, ottenendo la preziosa adesione ed il concorso della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, e la gradita ed apprezzata collaborazione delle Associazioni che prime avevano attuata l'idea: il Touring Club Italiano e la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari.

Il Comitato, all'uopo nominato, ha steso il programma del nuovo Concorso che, per la eccezionale circostanza, analogamente a quello del 1911, deve limitarsi alle stazioni delle linee che dai confini adducono a Roma e ad altre località, le quali più specialmente richiameranno, durante l'anno giubilare, la affluenza dei forestieri. È però intendimento degli Enti promotori che la ripresa delle simpatiche gare debba continuare coi prossimi anni, estendendosi metodicamente a tutte le linee della rete, a cominciare da quelle dell'Italia Meridionale ed Insulare.

Il Comitato fa grande e sicuro affidamento sull'opera volonterosa dei titolari delle stazioni e sulla collaborazione di quanti, enti e privati, apprezzando il fine dell'iniziativa, vorranno contribuire ad aggiungere alle bellezze naturali del nostro Paese, quelle che potranno crearsi attorno ai fabbricati delle stazioni ferroviarie con applicazioni, sia pure modeste, dell'arte dei fiori, che ha in Italia non soltanto il favore del cielo e della terra, ma anche antiche e gloriose tradizioni.

Norme del Concorso.

Art. 1. — L'Ente Nazionale Industrie Turistiche, il Touring Club Italiano e la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, col patrocinio e col contributo delle Ferrovie di Stato, indicono fra i Capi stazione delle seguenti linee ferroviarie:

Ventimiglia-Genova, Modane-Torino-Alessandria-Genova, Genova-Spezia-Livorno-Civitavecchia-Roma, Domodossola-Arona-Milano, Chiasso-Milano, Milano-Bologna-Firenze-Roma, Borgo S. Donnino-Fornovo-S. Stefano-Sarzana, Brennero-Trento-Verona-Bologna, S. Candido-Fortezza, Tarvisio-Udine-Mestre-Venezia, Piedicolle-Trieste-Mestre, Postumia-Trieste, Piume San Pietro del Carso, Mestre-Padova-Rovigo-Ferrara-Bologna, Orte-Foligno-Perugia-Terontola, Fòligno-Falconara-Ancona-Loreto, Roma-Napoli-Pompei,

il presente Concorso, che ha per iscopo l'abbellimento con piante ornamentali dei fabbricati destinati a stazione ferroviaria e degli spazi ad essi contigui.

Art. 2. — Ai concorrenti è lasciata facoltà di scegliere delle piante da ornamento, quelle specie e varietà che, secondo il criterio di ciascuno, meglio possano rispondere allo scopo che si propone il presente Concorso.

Art. 3. — È pur lasciata in facoltà ai concorrenti di disporre nel modo che crederanno migliore (in assieme o isolati) i fiori, gli arbusti e gli alberi che orneranno le facciate ed i luoghi contigui delle stazioni ferroviarie.

Art. 4. — A tutti gli aderenti verranno gratuitamente spediti i concimi chimici necessari nella qualità e nella quantità che la Commissione all'uopo incaricata crederà di stabilire e due cartelli con diciture « Concorso per l'abbellimento delle Stazioni 1925 » e « concimazione chimica », che dovranno essere collocati su appositi sostegni nel centro di una delle aiuole coltivate o altro sito, a giudizio del Capo stazione.

Inoltre le ornamentazioni debbono essere disposte in modo, non solo da non nascondere e da non turbare il funzionamento degli impianti e dei meccanismi delle stazioni, ma anche da rispettare la pubblicità dei terzi, esercitata dalla ditta concessionaria.

Art. 5. — Ogni concorrente dovrà curare che la propria stazione si trovi nelle condizioni volute dal concorso, nel più breve tempo e *non oltre la fine di giugno*. La visita alle stazioni concorrenti per parte dei delegati sarà fatta però possibilmente tenendo conto dell'epoca che i Capi stazione volessero preventivamente indicare.

Art. 6. — Per l'esame delle stazioni concorrenti, la Commissione esecutiva del Concorso nominerà per ognu-

Fiera di Milano



OSRAM

Gruppo XIX - N. 3301

na delle linee ferroviarie contemplate nel presente programma, alcuni delegati con l'incarico di riferire, entro l'ottobre 1925, sui lavori e sui risultati ottenuti da ciascun Capo stazione per ornare la propria sede, ed esprimere alla Giuria generale che verrà nominata, il proprio parere sui meriti di ciascun concorrente.

Art. 7. — La Giuria Generale, nello stabilire la graduatoria tra i concorrenti e nell'assegnare i premi, terrà principalmente conto della stabilità della ornamentazione, che dovrà essere assicurata, nelle linee generali, da piante perenni.

Art. 8. — A disposizione della Giuria sono messi i seguenti premi:

ai Capi stazione titolari:

n. 15 da L. 500
» 25 » » 200
» 30 » » 150
» 80 » » 100

con diploma, oltre a numerose medaglie del Ministero dell'Economia Nazionale, degli Enti promotori e di Associazioni varie;

al personale subalterno:

n. 40 gratificazioni da L. 75,
» 90 » » 50.

Verranno conferiti premi di collaborazione (medaglie e diplomi) a coloro che avranno coadiuvato i Capi stazione con consigli, opere e contributi di piante, semi, ecc.

Art. 9. — La Giuria presenterà agli Enti promotori relazione dei lavori compiuti entro il mese di novembre 1925.

Il giudizio della Giuria è inappellabile.

Art. 10. — Per essere ammessi al presente concorso, dovrà essere inviata dichiarazione di adesione, servendosi della scheda, che viene trasmessa con lettera-circolare ai signori Capi stazione.

Per norma dei concorrenti si riportano alcune delle istruzioni che saranno date ai Delegati della Giuria per la relazione dei rapporti sulle stazioni visitate.

Affinchè alla Giuria generale riesca più facile stabilire la graduatoria, i Delegati riferiranno:

a) se la posizione topografica della stazione visitata sia tale da aver influito sul costo e sull'entità dei lavori eseguiti per la seminagione e la coltivazione dei fiori;

b) se l'ornamentazione si limita all'edificio della stazione ed alle costruzioni secondarie od al terreno circostante, oppure se sia estesa all'uno e agli altri;

c) se la stazione negli anni precedenti al 1925 presentava in parte o per intero l'ornamentazione in fiori del corrente anno;

d) se l'esame fatto delle aiuole contornanti la stazione e le notizie raccolte hanno permesso di stabilire che siano stati eseguiti trasporti di terreno o rimaneggiamenti di aiuole preesistenti;

e) se il terreno complessivamente utilizzabile sia stato totalmente o parzialmente o in modo notevole utilizzato;

f) se sui davanzali delle finestre della stazione siano disposti vasi con piantine in fiore e se tali piantine siano tenute in modo lodevole;

g) se l'ornamentazione con piantine collocate in aiuole venne lodevolmente completata con piantine da fiori in vaso;

h) se l'ornamentazione con piantine abbia, per quanto si può presumere, carattere transitorio o stabile;

i) se dei concimi chimici distribuiti sia stato fatto uso razionale e con quali effetti;

l) se all'ornamentazione della stazione contribuirono giardinieri e floricultori, fornendo oltre che piante e sementi, anche l'opera propria;

m) se la stazione si presenta, anche per quanto riguarda la pulizia generale dei passeggiatoi, in modo conveniente e gradevole;

n) se l'ornamentazione tutta abbia il carattere di stabilità che le conferisce particolare pregio.

Le ferrovie secondarie d'Italia.

La «Rivista delle strade ferrate, autovie e linee di navigazione», che esce a Roma, ha iniziato la pubblicazione di interessanti articoli intorno alle ferrovie secondarie d'Italia, offrendo la possibilità di conoscere dati tecnici ed anche turistici di notevole importanza. È anche molto interessante, oltre alla parte che riguarda articoli tecnici e ferroviari, il notiziario che si riferisce alla organizzazione dei servizi di trasporto. La Rivista ha iniziato la pubblicazione di interessanti e utili monografie tecnico-turistiche sulle ferrovie secondarie, cominciando con la Rocchette-Asiago e la Calalzo-Dobbiaco.



Per la vidimazione dei certificati di abilitazione a condurre autoveicoli.

Agli automobilisti e motociclisti novaresi che ci scrivono ringraziando per aver fatto eco alle loro proteste ed ottenuto che anche in quella provincia siano finalmente applicate, secondo la generale — e del resto univoca — interpretazione, le norme di legge relative alla vidimazione annuale dei certificati di abilitazione a condurre veicoli, specifichiamo che, per arrivare a tale risultato, ci fu giocoforza provocare l'intervento diretto della Direzione Generale delle Imposte e Tasse presso il Ministero delle Finanze.

Confermando perciò le conclusioni della nostra nota pubblicata nel numero di febbraio, aggiungiamo che, quando la tassa di vidimazione per l'anno in corso sia pagata entro il mese di febbraio, nessuna multa è applicabile ai motoristi che, non essendosene serviti, non abbiano provveduto alla vidimazione in uno o più anni precedenti.

Notiziario Radiotecnico

Il problema del giorno: udire i radioconcerti con poca spesa!

Dunque, questa Radio in Italia si sviluppa, sì o no?

Io credo di sì. Gli industriali e commercianti di apparecchi Radio italiani si sono costituiti in associazione (1) col preciso intento di far ricuperare all'Italia in questo campo tutto il tempo perduto. Gli industriali e i commercianti in genere non buttano via il loro tempo: se si occupano a fondo della Radio, è perchè son sicuri del fatto loro.

La Radio è venuta di moda, quindi ogni famiglia che si rispetta deve provvedersi del ricevitore per radioconcerti. Qui il problema minaccia di diventar tragico. Quanto costa un apparecchio completo atto a ricevere i concerti europei? Da mille a cinque mila lire. Per il ricco signore il problema è ultrasemplice; per l'impiegato, il modesto commerciante, lo studente, l'ope-

(1) Associazione Nazionale Industriali e Commercianti Radio, via Fatebenefratelli, 7 - Milano.

CIRCUITO di ROMA

SOTTO L'ALTO PATRONATO DI SUA MAESTÀ IL RE

Indetto dall'Automobile Club di Roma - 22 e 24 Febbraio 1925

22 Febbraio 1925

Il Conte Carlo Masetti su ***Bugatti*** vince il REALE PREMIO ROMA classificandosi PRIMO ASSOLUTO lubrificando la propria macchina con

Spidolèine A.

SPIDOLÈINE

La Gran Marca degli Olii per Auto

e ancora il 24 Febbraio 1925

il gentleman Gioacchino Leonardi vince il PREMIO ROMANO del TURISMO su ***Ceirano*** classificandosi PRIMO ASSOLUTO compiendo il percorso di 420 km. consumando solo Kg. 1.2 di

SPIDOLÈINE A.

SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS

GENOVA

Agenzie e Depositi nelle principali Città d' Italia

raio, l'agricoltore il problema minaccia di diventare insolubile. L'unica soluzione è in questi casi quella di costruirsi l'apparecchio, di acquistare cioè le parti staccate e di collegarle poi fra loro con pazienza e intelligenza (in questo caso trecento o quattrocento lire possono bastare) (1).

Quando la serata è buona e i disturbi atmosferici concedono un po' di tregua, è bello, direi quasi commovente, ascoltare ed anche riascoltare il *jàzz-band* di Londra, oppure la dolce parlata spagnuola, o meglio la *Marcia Reale* di Roma con la suggestiva *Buona notte a tutti* della melodiosa voce femminile (2), il tutto semplicemente girando un paio di manopole di una lucida scatola; ma il raggiungere lo stesso risultato con un apparecchio costruito tutto o quasi colle proprie mani, aggiunge alla gioia del concerto, una impagabile soddisfazione morale che val la pena di provare.

I comuni apparecchi ricevitori in cassetta, una volta scoperchiati, si presentano internamente come grovigli di fili conduttori, interrotti qua e là da qualche laminetta. Al di sopra dell'apparecchio o sul davanti vengono innestate delle lampadine speciali (dette comunemente triodi) (1). Al difuori dell'apparecchio si innestano accessori indispensabili, come la cuffia telefonica o l'altoparlante (dall'aspetto di una comune tromba da grammofono), le pile alimentatrici (le stesse che si adoperano per le lampade tascabili) e il raccoglitore o collettore delle perturbazioni eteree (antenna o telaio).

Il competente sa con grande rapidità riprodurre su un foglio la rappresentazione simbolica del ricevitore, o, come dice lui, lo *schema* del ricevitore, il vero punto di partenza per la ricerca dei guasti, ma l'incompetente, sia questo avvocato, o ragioniere, o commerciante, la prima volta che si trova dinanzi a questi schemi, prova la stessa impressione di chi sia chiamato a decifrare, senza la chiave, dei geroglifici egiziani...

Occorre adunque la chiave, ma questa bisogna guadagnarsela.

I circuiti radiotecnici e quindi anche gli schemi pei radioconcerti sono costituiti, come le parole, da varie lettere, messe assieme fra di loro. Nelle tabelle che seguono ne diamo l'alfabeto.

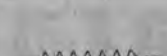
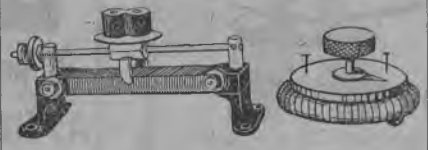
(1) Per la costruzione di un ricevitore molto semplice ed economico, vedere *La Sorgente*, giugno 1924, pag. 164.

(2) Chi desidera l'elenco delle principali stazioni radiofoniche europee con le relative lunghezze d'onda, le norme radiolegislative italiane e l'elenco dei fabbricanti Radio in Italia, si rivolga alla Biblioteca Radiotecnica Italiana, via Cappuccio, 2 - Milano.

(1) Vedere *Le Vie d'Italia* — febbraio 1924 — l'articolo « Una grande scoperta » e *La Sorgente* — marzo 1924 — l'articolo « Il mondo degli atomi e le conquiste della scienza ».

Nome	Simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Triodo			Da 25 a 90 lire (triodi riceventi) riparazioni da 15 a 30 lire

OSSERVAZIONI. — È la lampada meravigliosa, l'anima di ogni trasmettitore e di ogni ricevitore radiofonico (vedi articolo su *Le Vie d'Italia* del febbraio 1924). Ha la virtù di amplificare miliardi di volte le debolissime perturbazioni eteree sino a renderle udibili al telefono. Con semplici artifizi è resa atta a sua volta a perturbare l'etere in modo da rendere possibile la radiotrasmissione dei concerti.

Resistenza	fissa . . .			da 1 a 3 lire
	variabile			da 10 a 40 lire

OSSERVAZIONI. — Il profano trova utile paragonare l'elettricità a un liquido. L'acqua è ad esempio composta di infinite goccioline, così come l'elettricità è composta da infiniti *elettroni*, o goccioline di elettricità. Per-



Sollievo e benessere

proveranno i vostri occhi se vi deciderete a liberarli dall'oppressione delle comuni lenti da occhiali e sostituirete queste con le Lenti ZEISS Punktal. Un vasto campo visivo con immagini uniformemente nette in ogni direzione dello sguardo e la ricuperata mobilità naturale dell'occhio saranno gli effetti del cambio e Voi avrete quasi l'impressione di non portare affatto gli occhiali

Zeiss

Lenti Punktal

per occhiali a stanghetta o a stringinaso

OGNI LENTE PORTA LA MARCA DI FABBRICA BREVETTATA Z

Esigete che l'Ottico ve la indichi

Opuscolo "Punktal 162" invia gratis:

Georg Lehmann, Rappresentante Generale per l'Italia della Casa CARL ZEISS, JENA **Milano (11)** -



Zeiss



per viaggio, sport caccia, teatro

CARL ZEISS JENA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA

CATALOGO ILLUSTRATO "T 79" GRATIS

Professionisti, Agricoltori, Commercianti!

La

Zündapp



è la motocicletta per voi!

CARATTERISTICHE: Motore 250 cmc. - 3 velocità e messa in marcia - Trasmissione a catena

L. 5500

(franco Milano)

Concorso di Consumo 8 Marzo 1925

Km. 101.890 con un litro di benzina

Scrivere subito a

NAGAS & RAY - Via Legnano, 32 - MILANO

SALVOIL

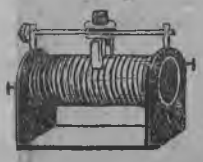
Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI

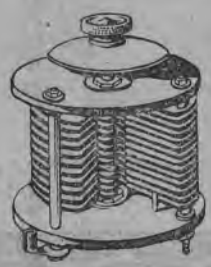
GENOVA - NAPOLI

chè l'acqua possa circolare in una tubazione, occorre portarla in alto di 2, di 3, di 50 metri; perchè l'elettricità possa scorrere attraverso ad un filo conduttore bisogna portarla, diremo così, in alto, di due, di tre, di cinquanta.... *volt* (dal grande italiano *Volta*).

Il liquido si porta in alto generalmente con pompe; l'elettricità con speciali macchine elettriche, o anche più semplicemente, entro *accumulatori* o *pile*. Il numero di litri d'acqua che può fluire in un secondo attraverso a un tubo, dipende dalla resistenza che oppone il tubo stesso. Se il tubo è lungo 1 metro oppone una certa resistenza. Se è lungo due metri, oppone una resistenza doppia. Se il tubo ha la sezione di un centimetro quadrato ostacola il passaggio del liquido secondo, ad esempio, una resistenza uno; se la sua sezione è più ampia, mettiamo doppia, il liquido trova meno difficoltà a passare, incontra cioè metà resistenza. Lo stesso per l'elettricità. I fili lunghi e sottili oppongono grande resistenza al passaggio del fluido elettrico, somma di infinite goccioline elettriche (elettroni); i fili corti e grossi offrono invece piccola resistenza. Una domanda. Le goccioline di elettricità passano attraverso ai corpi massicci? Dove va a finire allora l'impenetrabilità dei corpi? La sezione del filo di rame ingrandita un miliardo di volte si presenta come un immenso reticolato, attraverso alle maglie del quale gli elettroni si spostano agevolmente. Gli scienziati ci dicono che per formare un *litro* di elettricità occorrono 6 mila milioni di miliardi di goccioline (elettroni). Questo litro di elettricità lo chiamano *ampère* (dal famoso scienziato Ampère).

Nome		simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Induttanza	fissa . . .			da 10 a 50 lire
	variabile			da 30 a 100 lire

OSSERVAZIONI. — Una bobina di filo metallico avvolto su tubo isolante (di cartone, ad esempio): ecco l'induttanza nella sua forma più semplice. Ostacola il passaggio della corrente elettrica, ma più generosa della resistenza dianzi vista, non provoca dissipazioni di sorta; immagazzina l'energia elettrica per restituirla poi quando ci fa comodo. Si ha l'induttanza variabile quando il numero delle spire si può variare a nostro piacere.

Capacità	fissa . . .		 (a mica)	da 5 a 15 lire
	variabile		 (ad aria)	da 25 a 150 lire

OSSERVAZIONI. — Un condensatore dei più usati in radiotelefonia è costituito da due lamine metalliche (es. alluminio) affacciate e separate da un isolante (es. mica od aria). Anche il condensatore ostacola, diremo così, a suo modo, il passaggio della corrente elettrica. Anche esso è generoso come l'induttanza: non provoca (almeno il condensatore perfetto) dissipazioni di sorta, ma il suo comportamento non è identico a quello dell'induttanza; è, si potrebbe dire, simmetrico, specularmente simmetrico. Il meraviglioso è che messi assieme in un certo modo (circuiti oscillatori) questi due singolari ostacoli si possono, per particolari valori, annullare a vicenda (condizione di risonanza), di modo che fra i due litiganti il terzo (corrente elettrica) gode.



SOCIETÀ CERAMICA

RICHARD-GINORI

MILANO

CAPITALE VERSATO L. 15.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie «Christofle»

NEGOZIO DI VENDITA: **MILANO** - VIA DANTE, 5

STABILIMENTI	DEPOSITI
MILANO (Sancristoforo)	MILANO - ROMA
DOCCIA (Sesto Fiorentino)	NAPOLI - FIRENZE
PISA	BOLOGNA - TORINO
MONDOVÌ	GENOVA - LIVORNO
RIFREDI (Firenze)	S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)



LINOLEUM

Pavimento igienico, impermeabile, di facile pulitura, che unisce alla più fine eleganza la durata senza limiti.

Chiedere l'opuscolo "C 6" che si invia gratis

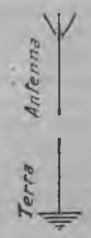
PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
Via M. Melloni 28 - MILANO (31)
Telefono 21-721

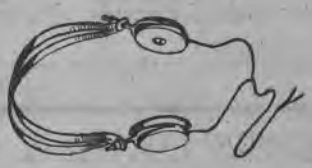
SANTI

Nome	Simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Pile e Accumulatori			batterie di pile da 60 volt formate da elementi di 4 volt ciascuno batteria di accumulatori (o pile) per accensione del triodo, formata da elementi di 2 volt ciascuno da 30 a 150 lire

OSSERVAZIONI. — Son le stesse pile che servono per l'accensione delle lampade tascabili; son gli stessi accumulatori che servono pei fanali elettrici da biciclette o per autoveicoli. Le figure rappresentano gli elementi.

Antenna e terra			da 20 a 100 lire

OSSERVAZIONI. — È il raccoglitore più redditizio delle perturbazioni dell'etere, debolissime, perchè stremate dal lungo viaggio dalla stazione trasmettente alla ricevente.
In mancanza d'altro, per ricevere radioconcerti da piccole distanze può servire anche la linea del campanello elettrico come *antenna* e la conduttura dell'acqua potabile come terra.

Cuffia telefonica (o telefono)			da 40 a 80 lire

OSSERVAZIONI. — Ingegnoso dispositivo che trasforma le vibrazioni elettriche in vibrazioni meccaniche di una membrana che le trasmette a sua volta all'aria che la circonda. In una radiotrasmissione perfetta e da piccole distanze, la parola e la musica vengono riprodotte al naturale.

Ing. A. BELTRAMI.



Gli animali in aeroplano.

A proposito di quanto pubblicammo a pagina 110 de *Le Vie d'Italia* di febbraio di quest'anno ci viene fatto notare che il noto aviatore Guido Keller durante l'occupazione dannunziana di Fiume trasportò a bordo del suo *Sva* da Fiume a Zara un somaro ed una civetta sì che anche in questo campo vi sarebbe un precedente italiano a quello francese d'un aviatore che prese a bordo di un apparecchio Goliath un cavallo. Il Keller del resto soleva volare sempre in compagnia d'un animale: un pappagallo, qualche volta un'aquila o una capretta.

Volo a vela con due passeggieri. — In una delle giornate dell'ultimo convegno tedesco nella Rhöne, un apparecchio per il volo a vela con a bordo un passeggiero oltre al pilota ha percorso 10 km. rimanendo in aria per 18 minuti primi.

Sicurezza dei viaggi aerei. — Dal resoconto dell'attività della società aerea americana « Aeromarine Airways Corporation » appare come essa abbia chiuso il suo 4° anno di esercizio avendo trasportato 30.000 passeggieri per un percorso complessivo di 1.610.000 chilometri con un solo incidente grave. Nel 1922 tutti i viaggi stabiliti dall'orario furono compiuti, raggiungendo così la regolarità del 100 %; nel 1923 la regolarità fu del 99 %.

La compagnia è l'unica del mondo che viva senza sussidio governativo.

Nuova linea aerea notturna. — È in avanzata preparazione la linea aerea Copenaghen-Stettino che sarà esclusivamente notturna e che verrà poi prolungata sino a Berlino. Il tratto Copenaghen-Stettino sarà effettuato con idrovolanti Dornier ed il tratto Stettino-Berlino con aeroplani Fokker.

VARIETÀ

Un pericolo per le pinete del Carso.

Tutti conoscono quale bellezza dal punto di vista paesistico rappresentino le pinete di quella arida e brulla regione che è il Carso Giulio ed Istriano; sono esse un ornamento del paesaggio e costituiscono anche una non indifferente fonte di reddito pei proprietari di boschi. Leggiamo però nel *Piccolo della Sera* di Trieste come un grave pericolo minacci l'integrità di quel patrimonio forestale che si stende su di una superficie di oltre 15.000 ettari: quelle pinete sono state infatti invase dalla Falena Processionaria, quel curioso ma terribile bruco che costruisce dei nidi sui rami delle piante di pino e discende poi a terra con quelle caratteristiche processioni di fila indiana che hanno dato appunto luogo all'appellativo del bruco. Quando il parassita, che ha capacità straordinarie di sviluppo, attacca un bosco per uno o due anni senza che si intervenga a distruggere i bruchi, la pineta è inesorabilmente condannata a perire. Si pensi infatti che un solo nido contiene fino a 200 bruchi che rappresentano altrettante farfalle ognuna delle quali deposita fino a 300 uova. L'abbandono delle pinete durante la guerra e il difetto di mezzi per le opere necessarie hanno facilitata l'impressionante invasione della Processionaria che ora si constata dappertutto, ma specialmente in Istria.

Per disciplinare la raccolta dei nidi in tempo utile, cioè nelle giornate fresche o piovose dall'ottobre al febbraio — unico mezzo per combattere radicalmente il parassita, che ai primi tepori abbandona il nido per la pastura — è necessario in primo luogo avere i mezzi per anticipare la spesa occorrente alla distruzione dei nidi stessi. Il modo ideale e più sicuro, da sostituirsi a quello in vigore, starebbe nel possibilitare all'amministrazione forestale la distruzione con denaro da anticiparsi per conto dei Comuni e dei possessori privati. Soltanto così si avrebbe la sicurezza della scomparsa della Processionaria, fra uno o due anni, dalle pinete del Carso, perchè la distruzione avverrebbe con uniformità di criteri per opera di apposite squadre bene organizzate.

Alla cosa si è interessato il Ministero dell'Economia Nazionale e presto sarà iniziata l'azione radicale in modo che, se non que-

OPERE COMPLETE IN DISCHI

„LA VOCE DEL PADRONE"

Udite una di queste nostre opere, di sera, in raccolta brigata d'amici. Godrete ottima musica: la serata volerà e sarà per voi fonte di soddisfazione musicale e mondana. — Riflettete quante ore piacevoli potranno darvi in campagna, quando il tempo è piovoso. — Nelle COLONIE, ove la sera spesso è interminabile, spossati nel fisico dall'eccessivo calore, qualche volta tristi, preoccupati, l'ascoltare un'opera, è godere non solo la musica, ma pensare, quasi rivedere la patria lontana, co' suoi ricordi or sereni, or tristi, ma pur sempre cari. — Gli artisti cantano l'intera opera come a teatro.



AIDA	20 dischi doppi	L. 696
ANDREA CHÉNIER	17 dischi doppi	" 610
BARBIERE DI SIVIGLIA	17 dischi doppi	" 581
BOHÈME di (Puccini)	15 dischi doppi	" 505
CAVALLERIA RUSTICANA	10 dischi doppi	" 329
FAUST	20 dischi doppi	" 738
PAGLIACCI	10 dischi doppi	" 342
RIGOLETTO	17 dischi doppi	" 516
TOSCA (2ª edizione)	16 dischi doppi	" 528
TRAVIATA	15 dischi doppi	" 493

NB. — Tutte queste opere vengono vendute con apposito album portadischi illustrato e con una copia del libretto dell'opera

Gratis ricchi cataloghi di strumenti e dischi



Società Nazionale del "GRAMMOFONO"

ROMA - Via del Tritone, 89 — MILANO - Gall. Vitt. Em., 39

TORINO - Via Pietro Micca, 1

st'anno, l'anno venturo il parassita scompaia dalle pinete del Carso.

Un archivio della guerra.

Tutte le guerre del nostro Risorgimento furono seguite dalla formazione di due differenti fonti di documentazioni e di testimonianze: l'una *ufficiale*, facente capo all'Ufficio Storico del Corpo di Stato Maggiore, dove vennero a concentrarsi i piani di guerra, le relazioni ufficiali, i diarii delle unità, dei reparti, ecc.; l'altra *privata*, cioè costituita dalle lettere, dalle memorie e dai diarii nei quali uomini politici, diplomatici, reduci e veterani fermarono il ricordo dei fatti ai quali essi avevano partecipato e che, appunto perchè erano compilati non per ottemperare a disposizioni legali e disciplinari, costituiscono spesso, per la loro sincerità e per la loro spontaneità, documenti del più saliente interesse per chi voglia fare la storia delle guerre dal punto di vista psicologico e sociale, e trattare uno degli innumerevoli e suggestivi aspetti della storia degli uomini in guerra.

Dagli archivi e dai Musei comunali o privati è così scaturita una copiosa letteratura storiografica di carattere privato, la quale illumina i retroscena della politica, rilevando anche i fatti non acquisiti alla storia ufficiale, ma che furono spesso le cause efficienti o determinanti di essa, illustra i personaggi storici nella intimità della loro vita e nei rapporti che essi ebbero coi loro contemporanei, rivela l'animo dei combattenti, e non raramente inonda con fasci di vivida luce periodi storici, che le sopravviventi passioni di parte si studiavano di mantenere nella oscurità.

Queste considerazioni hanno indotto il Comune di Milano ad istituire, ad incremento delle collezioni del Museo del Risorgimento, un « Archivio della guerra » con lo scopo di raccogliere da ogni parte d'Italia, da ogni cittadino, da ogni ente pubblico o privato e da ogni ex combattente di qualunque grado, arma, corpo o specialità, *le memorie, i diarii, le corrispondenze*, e in generale *tutti i documenti scritti o stampati*, comunque interessanti il periodo della guerra, sia al fronte che nel paese, e la partecipazione dei reduci alla guerra del 1915-'18. Nulla deve andar perduto di ciò che contenga un ricordo anche modesto di un fatto d'armi, di una vissuta ora di fede, di trepidazione o di attesa nel duro cimento sul campo di battaglia, o di attesa o di fede nell'interno del paese.

Coloro che esercitarono un comando dovrebbero mandare la narrazione dei fatti di armi ai quali hanno partecipato, e quelli che non esercitarono comandi dovrebbero, con



Deposito
Pistole automatiche
BROWNING
Fucili
Rivoltelle
Munizioni
Ditta G. PAGANINI
TORINO (8) - Via Barbaroux n. 14 e 16
Listino a richiesta gratis



Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti
Benevento

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

MURER

Premiata Fabbrica di Apparecchi Fotografici
Casa fondata nel 1886
Diploma d'onore all'Espos. Intern. di Fotografia - Torino 1923



Gli ultimi modelli **"MURER"** sono un'affermazione dell'industria italiana nel campo della fotografia

Apparecchi pieghevoli "Serie D"

tipi leggerissimi, di minimo volume con otturatori a tendina regolabili fino ad 1/1000 di secondo ed obbiettivi Anastigmatici f: 4,5

Formati. . .	4,5×6	6,5×9	9×12	9×14
Lire	435.—	570.—	745.—	850.—

Nuovi modelli con otturatori a tendina, tipi Reflex, con ottica 1: 3,9, ecc. ecc.

Catalogo a richiesta

Negozio . . : 1, Corso Venezia
Stabilimento: 2, Via Nino Bixio
MILANO

FORNITORI DELLA R. CASA

BISCOTTI S.A.I.W.A.

GENOVA

LA GRAN MARCA ITALIANA

speciale fabbricazione biscotti Wafer farciti e galettine

non minore vantaggio per gli studi storici, inviare memorie, impressioni e ricordi del tempo da essi trascorso nei reparti combattenti. Qualora si tratti di documenti riservatissimi di cui non sia opportuno permettere al pubblico la consultazione, i donatori possono mandarli in plichi suggellati, con relativi elenchi descrittivi del contenuto.

Nel Museo del Risorgimento di Milano, dove per la generosità del dott. Achille Bertarelli e di alcuni cittadini che hanno seguito il suo esempio esiste già una cospicua raccolta di documentazioni iconografiche e di documenti a stampa e cimelî della recente guerra, si verrà in tal modo a creare una fonte di testimonianze di primo ordine, un centro necessario per gli studî anche di questo grandioso fatto. Saranno naturalmente preziosi fra tutti quei documenti che, riflettendo l'anima ed i giudizi del combattente, sono destinati a parlare molto a lungo alla mente ed al cuore delle venture generazioni.

L'« Archivio della guerra » raccoglie il materiale che può rientrare nell'una o nell'altra di queste categorie: diari di guerra; memorie di prigionia e interrogatori di prigionieri nemici; diari di operazioni; diari e memorie di Cappellani militari; originali e copie di relazioni sulle operazioni di guerra; carte topografiche di località state teatro di guerra; carte di navigazione aerea, fotografie fatte da aeroplani; carte di navigazione marittima; fotografie di località state teatro di guerra; lettere di combattenti; fotografie di combattenti; ordini e circolari di comandi e di autorità militari e civili emanate in zona di guerra, o nell'interno del paese per causa della guerra; manifesti murali, giornali di trincea e di prigionieri, giornali nemici ed esteri; manifesti pubblicati in paese durante la guerra per rinvigorire la resistenza; volumi ed opuscoli sulla guerra.

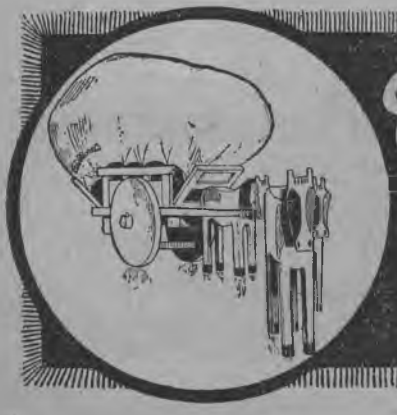
Le memorie, i diari, le lettere, i documenti è preferibile siano manoscritti o stampati, piuttosto che dattilografati, perchè l'inchiostro dattilografico smarrisce presto.

I plichi vanno mandati all'*Archivio della Guerra (Museo del Risorgimento, Castello Sforzesco, Milano)*; e devono essere accompagnati da un *modulo*, riempito per cura dei combattenti stessi o delle famiglie dei combattenti defunti, modulo che può richiedersi al citato indirizzo.

Una gita sul "Conte Verde"

La Sezione di Genova della Lega Navale Italiana per celebrare il 25° anno della sua costituzione ha organizzato per il 29 aprile una gita sul piroscafo *Conte Verde* da Genova a Monaco e ritorno. La quota è di L. 100 per la sola andata, L. 200 per l'andata e ritorno e comprende la colazione a mezzodì

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815


Ettore Moretti
MILANO - FORO BONAPARTE 12
COPERTONI IMPERMEABILI

del 29 aprile, il pranzo alla sera dello stesso giorno e la piccola colazione prima di sbarcare a Genova il mattino del 30 aprile. Maggiori particolari possono essere richiesti alla Segreteria della Lega Navale Italiana, via Roma, 3 - Genova.

Nuovi rifugi.

Domenica 22 febbraio, lo Sci Club della Sezione di Gorizia del C.A.I. ha inaugurato a Lazna un Rifugio che porta il nome modesto di « Capanna Sciatori ».

È da due anni che i campi di Lazna, sull'orlo nord-ovest dell'altipiano di Ternova, sono stati messi in valore per lo sport degli sci.

La nuova Capanna può contenere un centinaio di persone e offrire la possibilità di pernottamento a circa 30. Per i mesi invernali vi è assicurato un ottimo servizio di alberghetto.

Nel montare il grazioso Rifugio lo Sci Club goriziano fu validamente aiutato dall'Autorità Militare, specialmente dagli Alpini dei Battaglioni Vicenza e Bassano.

Documenti turistici in latino.

Un nostro Socio ci fa osservare che la tessera di identità personale redatta per i pellegrini dell'Anno Santo non è il primo documento turistico redatto in quella lingua in tempi moderni. Ci ha inviato infatti due documenti pubblicati in Dalmazia; uno è un benvenuto ai viaggiatori con la lista dei cibi e il conto dell'albergo, l'altro una cartolina illustrata (*epistola salutatoria*) che mostra l'anfiteatro e l'acropoli suburbana di un antico centro romano di grande interesse archeologico. Ambedue i documenti furono pubblicati verso il principio di questo secolo in Salona presso Spalato (Dalmazia).

Riportiamo l'interessante elenco delle vivande:

VIATOR HABIS: *vinum salonitanum albi coloris*
» » *rubri coloris*
» » *nigri coloris*
zythum bosniacum
aquam saluberrimam fontis iadri
aquam fontis mattoniani
pernam salonitanam
clupeas issaeas
ova recentia sorbilia
» » *cocta*
butyrum recens
caseum dalmaticum
» *helveticum*
panem bis coctum vel domesticum
lac vaccinum
cognac spalatinum
potionem ex faba arabica
fructus

VILLICUS VIATORI
SALVUM IRE SALVUM REDIRE!

È significativa la persistenza della lingua latina in quella terra dalmata e fa ricordare la scoperta fatta anni addietro da alcuni ar-



APPARECCHI FOTOGRAFICI

Rappresentante Generale
Carlo Ronzoni - Milano
Piazza S. Ambrogio N. 2

cheologi croati che cercando i ruderi di un castello d'un antico ed illustre loro progenitore, rinvennero invece un marmo romano sul quale stava inciso: DEUS NOSTER, PROPITIUS ESTO REIPUBLICA ROMANORUM.

Il trasporto del sale.

In relazione all'articolo da noi pubblicato nel numero di febbraio de *Le Vie d'Italia* intorno alle Saline di Cagliari, ci viene fatto notare un aspetto pure interessante di quella fiorente industria e cioè la vasta organizzazione di trasporti marittimi per dare sbocchi sempre più ampi al magnifico crescendo della produzione che ormai tocca in certi anni i 2.200.000 quintali.

Si deve far fronte all'oscillazione del consumo in correlazione alla capacità dei vari depositi, in modo da corrispondere sempre alle richieste per il consumo e potere a tempo debito rifornire le industrie private, sì da incoraggiare il fiorire e l'estendersi a sempre nuovi rami.

Per il passato il caricamento veniva compiuto ad economia direttamente dallo Stato ed il trasporto veniva effettuato con piroscafi di armatori vari noleggiati dallo Stato: ma ovvie ragioni di economia indussero il Ministero delle Finanze a ricorrere all'industria privata, e concessionaria della *caricazione* e del trasporto di tutto il sale prodotto dalle saline di Cagliari rimase, in seguito ad aggiudicazione per pubblico incanto, la « Peninsulare » di Genova che ha adibito al trasporto del sale i tre piroscafi: *Marco, Rodosto* e *Comandante Bafile,* nonchè l'altro *Bacicin Serra* noleggiato, della portata complessiva di circa 15.000 tonnellate.

Il piroscafo *Marco* in ferro, di oltre 5000 tonn. di portata, ha le stive rivestite in legno, il *Rodosto* ed il *Bacicin Serra* sono in legno ed il *Comandante Bafile,* piroscafo in ferro di 2000 tonnellate di portata e di minimo pescaggio (12 piedi) è più specialmente indicato per il minor pescaggio che lo rende accessibile anche nei porti di bassi fondali.

L'Italia forestale.

La Federazione Pro Montibus ha iniziato la pubblicazione di un periodico settimanale che reca questo titolo, in sostituzione del cessato giornale « L'Italia Forestale ». L'iniziativa merita il plauso di tutti quanti si occupano di un problema di interesse vitale per il nostro Paese. Chi desideri numeri di saggio si rivolga alla Feder. Pro Montibus, Piazza Montecitorio 115, Roma (20).

Una mostra a Terni.

Nei mesi di maggio e giugno avrà luogo in Terni una mostra artistica-industriale



dei prodotti dell'Umbria, Lazio, Toscana, Marche, Abruzzi, Molise. Essa avrà anche interesse turistico perchè speciali facilitazioni per la visita di quelle regioni saranno curate.



Fioretti di Sancto Francescò. - Edizione monumentale riproducente il codice fiorentino di Amaretto Manelli (1396), con 300 illustrazioni di Carlo Daudolet, rilegatura in legno e cuoio, L. 650; Argentieri, Spoleto, ed.

Il settimo centenario della morte del grande Santo sta per essere celebrato e già comincia a ridestarsi attorno alla sua figura il fervore delle imprese destinate a richiamare spiritualmente fra noi il serafico « giullare di Dio ». Fra le forme di celebrazione niuna può riuscirci meglio accetta della presentazione di quegli scritti che sì da vicino rappresentano nel suo triplice aspetto umano, sociale e religioso il Santo dell'umiltà e della bontà. Intendiamo alludere ai *Fioretti* che, se pur risalgono nella redazione che noi possediamo al secolo XIV e non rappresentano opera originale bensì volgarizzamento popolaresco di scritti latini, sono pur sempre, unitamente ai freschi di Giotto, ciò che di più vivo, fresco e sincero è a noi rimasto di quella gran fiamma che parve dovesse divampare per tutto il mondo, purificando uno dei più tristi periodi della nostra storia ed ebbe invece la sorte riserbata alle grandi imprese: misconosciuta nel sec. XIII l'opera di Francesco, brilla oggi agli occhi nostri di nuova benefica luce. Salutiamo dunque con gioia l'apparire di una edizione nata in terra umbra ed in ogni particolare intonata all'ambiente francescano. Essa è dovuta alla iniziativa del dottor Claudio Argentieri di Spoleto, animatore di quella parte d'Umbria che ai tesori dell'arte disposa le più suggestive bellezze di natura, editore degno d'altri tempi. Egli volle far rivivere nelle sue forme originali uno dei più antichi manoscritti dei *Fioretti,* quello che Amaretto finì di scrivere il 13 luglio 1236 e che conservasi in una biblioteca fiorentina. Trovò un calligrafo paziente che ricopiò l'originale con assoluta fedeltà ed affidò a Carlo Doudelet, artista ben noto, il compito di illustrare il volume. Non qualche tavola ispirata agli episodi più salienti del testo, bensì una specie di commento attraverso centinaia di piccoli e gran-

MERCEDES

Automobili di Gran Lusso

"MERCEDES"

della

Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

di disegni che seguano da vicino ogni momento dell'azione e diano all'opera l'aspetto di una *Bibia pauperum*, accentuandone il carattere popolare. Se il Doudelet sia riuscito appieno nel compito immane che gli fu affidato non sapremmo dire; non è certo possibile che ugual freschezza d'ispirazione possa sgorgare ad ognuna delle tappe di sì lunga fatica, nè l'adozione del disegno a penna concede all'artista il modo di raggiungere effetti di molto variati o assai suggestivi. Ma ciò nonostante il Doudelet ha saputo far cosa davvero degna del soggetto. Le piccole illustrazioni un po' grigie quasi soffuse da un velo d'ombra, ben s'addicono a farci rivivere i sogni miracolosi di Francesco, a trasportarci in quel regno che potrebbe dirsi divino in quanto non sembra aver più se non deboli contatti col mondo terreno. La semplicità quasi rozza con cui vengono espresse le figure è perfettamente intonata allo stile del testo; la fedeltà nella riproduzione dei luoghi e degli atteggiamenti di Francesco e dei suoi è perfetta.

Ciò dicasi per le piccole illustrazioni; mentre nelle grandi tavole, che pur numerose adornano il volume, all'illustratore s'è sostituito l'artista, che diede vita a composizioni piene di vigoria, di espressione, d'efficacia. Sono dei veri capolavori ai quali il nostro sguardo ritorna sovente con soddisfazione.

L'Argentieri ha saputo assicurare, in ogni particolare, senso d'arte a questa edizione. La rilegatura è in legno e pelle, imitante quella dei codici dell'epoca, l'impressione nitidissima su carta a mano filigranata; gli elementi decorativi sono intonati al carattere del testo calligrafico e dei disegni. Di essa non si tirò che un limitato numero di esemplari numerati in macchina, dopo di che gli zinchi che formavan le impressioni d'ogni pagina vennero distrutti. È un'opera che merita d'essere largamente diffusa specie all'estero, ove sarà un argomento di vanto per la nostra arte editoriale.

La Spezia alla prima Mostra Italiana d'attività municipale in Vercelli - pag. 152, 6 ill., 11 tabelle fuori testo - L. 5.

È una pubblicazione veramente lussuosa e di grande importanza intorno alla partecipazione della Spezia alla prima Mostra Italiana di attività municipale. Questa partecipazione ha dato modo di costituire una specie di annuario statistico di quel comune, corredato di numerosissime tabelle, illustrazioni, grafici ecc. Se ogni comune d'Italia, che partecipò a quella Mostra, avesse curato una pubblicazione di così grande valore, gli studi demografici, statistici, amministrativi ecc. sarebbero assai avvantaggiati. Nel volume si parla delle origini della Spezia contemporanea e successi-



Società Anonima FERRABINO
Via Cernaia, 15 - TORINO

Ruote Fergat
PER PNEUS
NORMALI - COMFORT - SUPERFLEX

APPLICAZIONE DIRETTA SU QUALUNQUE TIPO DI VETTURA E PER TUTTE LE MISURE DI PNEUS

Officine:
VIA S. AMBROGIO N. 33
Telefono: 41-526

FIAM

Ufficio vendite:
CORSO VINZAGLIO N. 25
Telefono: 48-666

Fabbrica Italiana Automobili Motori

LA VETTURETTA PERFETTA ed ECONOMICA
Carrozzeria 2-3-4 posti
TORINO



11 HP - Raffreddamento ad acqua - 3 velocità, retromarcia complete di differenziale
CONSUMO:
Km. 750 per latta di benzina e 500 gr. di olio
TORINO

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellint, 6

LP LION LP

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI PER MOTORI DA CORSA E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.

Via Saluzzo, 15 - TORINO (6)

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) *1924*



Argenteria Krupp

Posate e Servizi da tavola

Utensili da cucina in nichel puro

OGGETTI FANTASIA MARCA LEONE CHIAVE ED AQUILA

Società Anonima

Italiana Metalli Argenteria Krupp

MILANO Via Pergolesi 8-10

STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)



ROYAL MOTOR OIL

il migliore lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA CON DEPOSITO

MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-443

vamente dell'amministrazione e finanza, opere pubbliche, istruzione pubblica, demografica e statistica, polizia, beneficenza ed assistenza pubblica, servizi pubblici municipalizzati. Da tutto il complesso ne risulta il grande sviluppo della città marinara negli ultimi decenni ed il carattere di modernità impresso ad ognuna delle attività municipali.

Anche la città di Padova si è resa benemerita della coltura italiana pubblicando in elegante volumetto notizie della parte presa alla Mostra di attività Municipale di Vercelli. Non si tratta di un semplice catalogo, bensì, attraverso la illustrazione del materiale esposto a Vercelli, di una vera e propria monografia nella città veneta.

GUERRA U. - *Teoria e costruzione dei posti di telefonia senza fili* - III ediz. Chierchia e Maggiorotti, Roma 1924; 386 pag., 107 ill.: L. 14.

Il miglior titolo di merito di questo volume è quello di essere giunto alla terza edizione essendo state esaurite le due precedenti in brevissimo tempo. Opportunamente vi sono state aggiunte tutte le notizie di carattere pratico e l'indicazione delle più recenti migliorie introdotte nel campo della telefonia senza fili.

GUERRA U. - *Come s'impiantano i posti telefonici* - Ed. Chierchia e Maggiorotti, Roma 1924; pag. 64, 23 ill. e VI tav.: L. 4,50.

CHIERCHIA G. - *Resistenze e Reostati* - Ed. Chierchia e Maggiorotti, Roma, 1924; 75 pag., 26 ill.: L. 5,50 — *Teoria, Calcolo, Costruzione dei Motori a campo rotante* - ibid.; 52 pag., 25 ill.: L. 4,40. — *Teoria, Calcolo e Costruzione dei piccoli Trasformatori monofasi e trifasi* - ibid.; 70 pag., 33 ill.: L. 5,50. — *Il Vademecum dell'Elettrotecnico* - ibid.; ediz. tascabile, pag. 179, 47 ill

Como - Casa editr. Cesare Nani & C., Como, 1925; pag. 63, 12 ill. e 1 pianta: L. 3,50.

È un volumetto assai ben redatto e che pensiamo sia destinato ad avere notevole fortuna giacchè mette in luce non solo le bellezze d'arte meglio note di Como, quale il monumentale Duomo, e le amenità di natura dei dintorni, ma anche tesori artistici meno noti e pur degnissimi d'essere visitati. Le notizie pratiche che precedono il volumetto, le molte illustrazioni nitidamente riprodotte e la piantina della città fanno di questa Guida di Como una pubblicazione utile e commendevole.

ALTOBELLO G. - *Nuove forme di mammiferi italiani del Molise e dell'Abruzzo* - pag. 36, 4 ill.

Dà notizia di alcune interessanti specie zoologiche del Molise e dell'Abruzzo.

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori)

della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

SALVATE I DENTI DALLA CARIE !!



Odontalbos
LANCEROTTO
DENTIFRICIO SCIENTIFICO
A BASE DI SAPONE
IL PIU' EFFICACE
IL PIU' GRADEVOLE
SI VENDE OVUNQUE

Marchio di garanzia che dovete esigere.

Diffidate delle numerose imitazioni. Insistete sul nome autentico *"Odontalbos"* ed osservate che ogni tubo porti la caratteristica nostra maschera.



PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)



CALVIZIE-RUGHE
SCIATICA-DEBOLEZZA
BRONCHITE-ANEMIA
EMORROIDI, ecc. ecc.
?

RADIOSTAT
per alta frequenza e diatermia

Listini illustrati gratis a:
General Import Export Co. - Firenze (31)
Via De' Bardi, 9-28 c

MENNA E. - *Le contravvenzioni ai regolamenti locali.* - Como, Tip. Edit. Ostinelli, 1924; pag. 101 : L. 6,50.

È il N. 96 della « Biblioteca pratica » Ostinelli la cui importanza e la cui praticità sono troppo note per essere qui ricordate. In questo volumetto è contenuto uno studio completo in materia di contravvenzioni ai regolamenti locali, agli ordini e provvedimenti dati dai Sindaci e dai Presidenti delle Amministrazioni provinciali. Legislazione, giurisprudenza, dottrina, pratica dell'argomento sono singolarmente esaminati in modo che può riuscir utile non solo agli amministratori e funzionari degli Enti locali, ma anche ai legali ed al pubblico in genere, che tanto deve oggi soffrire a cagione di una legislazione locale così caotica ed applicata in modo così diverso.

BERTACCHI C. - *Conversazioni geografiche* - Torino, Bocca (« Picc. Bibl. di Scienze Moderne », n. 310), pag. 263 : L. 16.

Cosimo Bertacchi, illustre professore dell'Ateneo torinese ed uno dei più colti studiosi di storia della geografia, ha pubblicato in volume alcune dissertazioni e discorsi pronunciati a Congressi o dinnanzi a studenti che dànno conto della attività dall'autore sostenuta per la diffusione degli studi geografici in Italia. In un saggio: « Per la storia della G. in Italia nell'epoca contemporanea », egli passa in rassegna tutto quanto si fece dal 1860 ad oggi (ed ha parole di lode per l'attività spiegata dal Touring). In un'altro saggio: « la G. nella scienza, nella scuola e nella vita sociale », pone in evidenza tutto quanto non è stato fatto e potrebbesi fare per rendere sempre più diffuso lo « spirito geografico » in Italia. Ma anche gli altri saggi sono pieni di interesse, come quello su Matteo Ricci ed i suoi viaggi in Cina, su Antonio Cecchi e la politica coloniale dell'Italia, sulla parte avuta da Bologna nel movimento geografico nazionale (specie nei sec. XV e XVI) ed infine su: « L'Italia e il suo mare », originale *excursus* sulla parte data allo studio ed alla rappresentazione dei mari nostri attraverso i secoli.

Orbis Terrarum, Sperling & Kupfer, Milano. - HIELSCHER K., *La Spagna ignota,* oltre 300 pag. ill.; L. 140. - HOLDT H., HOFMANNSTHAL H., *La Grecia,* oltre 170 pag. ill. : L. 100. - BOERSCHMANN E., *Arte architettonica e paesaggio in Cina,* oltre 280 pag. ill. : L. 140. - HIELSCHER K., HAUPTMANN G., *La Germania,* oltre 300 pag. ill. : L. 140. - RORDAM, *La Scandinavia, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, la Finlandia,* oltre 280 pag. ill. : L. 140. - *Africa del Nord: Tripolitania, Tunisia, Algeria, Marocco,* oltre 250 pag. ill. : L. 140.

LA MIGLIORE
RIVISTA DI FOTOGRAFIA

IL
CORRIERE
FOTOGRAFICO

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA

ABBONAMENTO ANNUO L. 25.--
NUMERI DI SAGGIO GRATIS
Via Stampatori, 6 - TORINO

"KINETTE"



ULTIMA NOVITÀ
DELLA CASA

ERNEMANN

apparecchio da presa
per dilettanti

30 metri di pellicola
a perforatura normale

Leggera semplice
maneggevole come
una comune macchina
fotografica

ERNEMANN-WERKE A.G. DRESDEN

ERNEMANN

APPARECCHI FOTOGRAFICI
DI FAMA MONDIALE
Apparecchi cinematografici d'ogni tipo - I più perfetti

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:
EZIO & GUIDO KÜHN
Via Meloni, N. 16 - MILANO (21) - Telefono 20-040



AUTO
RAPID-OIL

SOCIETÀ INDUSTRIALE DELL'OLIO
— DITTA IGNAZIO WEISS —
SOCIETÀ ANONIMA

TRIESTE
ROJANO





Le migliori MOTO per il 1925

ARIEL

ROYAL ENFIELD

SUPER EXCELSIOR

PREFERITE PER TUTTI GLI USI

AGENTI GENERALI:
MAX TÜRKHEIMER & C.
Via Lanzone, 22 - MILANO - Via Lanzone, 22

Carte - Lastre - Roll-films

Paste fotochimiche in tubi

Gevaert

ERNEMANN

Apparecchi fotografici

di fama mondiale

In vendita ovunque

OTTICA ERNEMANN

Ernotar 1 : 4,5 - Ernon 1 : 3,5 - Ernostar 1 : 2,0

Rappresentanza per l'Italia con Deposito :

EZIO & GUIDO KÜHN

MILANO (21)

Via Meloni, 16 - Telefono 20-043



Pro-phy-lac-tic

Il migliore spazzolino da denti del mondo. Consumo annuale più di dodici milioni.

3 GRANDEZZE

per adulti, per giovinetti e per bambini

3 DUREZZE. In vendita, nelle migliori farmacie e profumerie.

Depositari generali per l'Italia:

FARMACIA INGLESE

ROBERTS & CO.

FIRENZE.



Autentico solo se in questa scatola gialla.



DELCO-LIGHT

Luce propria con mezzi propri

là dove non esistono impianti elettrici pubblici

Centinaia di Ville, Alberghi, Fattorie, Cascine, Conventi, Case isolate dall'abitato, ecc. esistono già in Italia illuminati col nostro sistema.

PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA:

"LA NORD-AMERICANA" S. A. I. - Milano - Via S. Andrea, 5

La vecchia Casa editrice Sperling e Kupfer, d'accordo con una Casa germanica, ha iniziato la pubblicazione di una collezione dal titolo *Orbis Terrarum* che è opera di valore scientifico ed al tempo stesso di interesse artistico. Uscir fuori dal seminato, cercare di rappresentare le bellezze riposte di paesaggi, d'arte, di folk-lore, e compiere quest'opera di illustrazione mediante l'ausilio di un'arte fotografica impeccabile, ecco quale è stato il compito che si sono prefissi gli editori e che, bisogna dirlo con tutta sincerità, hanno raggiunto assai bene. Ciascun volume è preceduto da una brevissima introduzione (forse troppo breve, benchè una cartina geografica coll'indicazione dei luoghi illustrati aumenti un poco il valore scientifico dei volumi); seguono dalle 200 alle 300 tavole riproducenti in grande formato (cm. 15×21) delle fotografie originali assolutamente inedite, la maggior parte delle quali è stata presa da speciali operatori inviati nei paesi descritti. È previsto che la collezione consti di 30 volumi; per ora ne sono apparsi 5 dedicati rispettivamente l'uno alla Spagna ignota; e gli altri alla Grecia; all'arte architettonica ed al paesaggio in Cina; alla Germania, alla Scandinavia, Danimarca, Svezia, Norvegia, Finlandia; all'Africa del Nord, e sta per uscire un volume dedicato all'Italia, intorno al quale ci riserbiamo di ritornare quando sarà apparso. Una solida ed elegante rilegatura racchiude ciascuna opera il cui prezzo varia fra le 100 e le 150 lire e non appare elevato quando si siano osservate le tavole e se ne sia ammirata la impeccabile riproduzione. Nel volume dedicato all'Africa del Nord la parte più ampia è quella che si riferisce alla Tunisia, Algeria e Marocco in cui rivivono le bellezze paesistiche, la vita del popolo e gli avanzi dell'arte romana e del mondo islamitico, mentre invece avremmo desiderato che con maggiore ampiezza fosse trattato della Libia. L'autore di questo volume se la cava infatti un po' troppo a buon mercato dandoci la riproduzione di 3 o 4, sia pure belle ed originalissime, fotografie di Tripoli ed una di Bengasi mentre molto ci sarebbe stato da illustrare di meno noto, specie nei riguardi degli avanzi della civiltà romana. Ad ogni modo anche quest'opera è assai caratteristica poichè, come tutte le altre, non si sofferma ad illustrare luoghi e cose note di cui già vedemmo riproduzioni fotografiche ma bensì angoli remoti, bellezze ignorate, monumenti pressochè sconosciuti.

STRABONE - *La descrizione d'Italia* - trad. di C. O. Zuretti - Pubblic. dell'*Atene e Roma*, Sez. di Milano - Deposito presso G. B. Paravia, Milano; L. 5.—



La pubblicazione che fu resa possibile dalla generosità, davvero smisurata oltre che ammirata, del dott. Marco De Marchi, è di grande interesse. Si tratta di una perspicace traduzione di quella parte del Libro V e del VI della Geografia di Strabone che si riferiscono all'Italia. Lettura piacevolissima, che ad ogni passo ci fa meditare sulla modernità di quell'antichissimo scritto o meglio sulla immutabilità di questo nostro mondo che riteniamo tanto moderno. La pubblicazione interesserà un po' tutti gli italiani, che trovano nelle pagine di Strabone i quarti di nobiltà delle proprie città e paesi. Peccato che le note siano troppo parche. Gli editori dicono, ed è vero, che vi sarebbe stato materia, col commento, per un altro volume, ma forse fra questo partito e la via seguita si poteva trovare una soluzizone intermedia, che rendesse più grande il valore di consultazione del presente volume.

FRISONI PROF. G. - *Grammatica Portoghese-Brasiliana* - U. Hoepli, Milano; pag. 416: L. 16,50.

È uscita la 4ª edizione riveduta e notevolmente accresciuta della ben nota grammatica Portoghese-Brasiliana il cui interesse pratico è certamente notevole per tutti coloro che vogliono entrare in rapporti con i paesi dell'America Latina in cui si parla la lingua portoghese. Particolarmente notevole in quest'edizione una serie di dialoghi di carattere pratico assai utili anche per coloro che possiedono poche cognizioni grammaticali e lessicali.

DESIO A. - *La potenzialità agricola delle isole del Dodecaneso e i suoi rapporti con la costituzione geologica* - Istituto Agricolo Coloniale Italiano, Firenze 1924 - pag. 52: L. 7.

Il nostro egregio collaboratore, dott. Ardito Desio, dà in questo pratico volumetto le più importanti notizie intorno alla costituzione geologica, alla configurazione geografica, alla organizzazione di vita ed alle possibilità di sfruttamento agricolo delle Isole del Dodecaneso: Patmo, Lipso, Lero, Càlimno, Cos, Nisiro, Stampàlia, Piscopi, Simi, Calchi, Scàrpanto, Caso, Calstelrosso.

RICCARDI R. - *Ecuador.* - F.lli Treves, Roma 1924 - pag. 158, 33 ill. e 15 cartine geogr. - L. 15. —

L'Autore, nostro egregio collaboratore e direttore della serie di monografie pubblicate dall'*Istituto Cristoforo Colombo* di Roma intorno ai vari stati dell'America del Sud, ha riassunto nel volume, denso di dati e di notizie, tutto quanto può interessare intorno alla Repubblica dell'Ecuador. Alle generalità geografiche e geologiche, allo studio etnografico

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

QUARZO FUSO
opaco e trasparente
Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche
Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.
Storte per distillazione, Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.
Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

Cartoline illustrate „BRUNNER"
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA


LA STAMPA SPORT
La Gazzetta dello Sport
SABATO 31 GENNAIO
SPORTS illustrati
L'ALA D'ITALIA
STAMPA
L'IMPERO
CORRIER
Cento teste
Cento opinioni
Ma quando si tratta di olio il giudizio è uno solo e tutti gridano:
Viva l'Oleoblitz!
OLEOBLITZ
il Resto
IL SECOLO
dei Combattenti
Gazzet
Messaggero
LO SPORT ILLUSTRATO
l'Unità
Il Popolo d'Italia

Libro d' Oro

Hartford

ALFA-ROMEO
BIANCHI
DIATTO — in ITALIA
FIAT
LANCIA
O. M.

il 68 per cento
delle principali — in FRANCIA
Case Estere

adottano in serie l' Ammortizzatore
di colpi

Hartford

come logica conseguenza della esperimentata loro reale efficacia nel turismo e delle più clamorose vittorie sportive

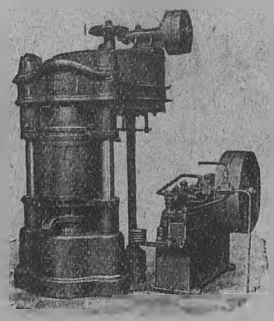
IN VENDITA OVUNQUE



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME
ALPACCA brunita e ARGENTATA
Modelli speciali per la famiglia
Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.
MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE
ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) - Piazza Indipendenza, 1 A

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE e FONDERIE
G. MARTINA & FIGLI
VIA BALBO, 9 **TORINO** VIA BUNIVA, 23
CASA FONDATA NEL 1860



PRESSA IDRAULICA
CON DISTRIBUTORE

MACCHINE
ED
IMPIANTI
PER
OLIO - SAPONE
STEARINA
COLLA - ACIDI
CIOCCOLATO
CARAMELLE
DOLCIUMI

POMPE
PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

e demografico segue l'esposizione delle attività economiche che richiamano l'attenzione degli uomini dell'industria e del commercio intorno alla fiorente Repubblica. Sono pure attentamente esaminati i rapporti non solo economici ma anche culturali fra l'Ecuador e l'Italia. Segue un largo cenno bibliografico e numerose illustrazioni; cartine e tabelle statistiche completano l'interessante e pratica pubblicazione.

GRAVINA L. - *Albenga, sua marina e dintorni.* - « Il Bel Paese » Livorno 1924 - pag. 54, 52 ill. - *Alassio e paesi della Cornice* - « Il Bel Paese », Livorno 1924 - pag. 64, 45 ill.

ZEPPINI G. - *Nelle terre della morte e della gloria* - pag. 83, 89 ill., L. 10 a totale beneficio del Comitato Nazionale « Pro Orfani di Guerra ».

GENCARELLI F. - *La grande bonifica calabrese dal monte al mare* - Corriere della Terra, Roma 1924 - pag. 55, 9 ill. fuori testo: L. 5.

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA D'ORO (100 Soci).

Alessandria, Isaia Vittorio; Busseto, Secchi Alberto; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Dogliani, Ceva Terenzio; Genova, Bussetti Antonio, Padovani rag. Silvio; Gorizia, Vidali Aurelio; Lugo, Rastelli Edoardo; Milano, Magni Gianfranco, Sissa Giampiero; Roma, Fontana cav. uff. rag. Luigi, Martella dott. Giuseppe; Saronno, Straka Carlo; Tortona, Gay Ferdinando; Trieste, Almeda Paolo; Udine, Cancro dott. Alfredo; Viareggio, Salvo Giuseppe; Vicenza, Filicori ing. Ugo.

CIONDOLO D'ORO (75 Soci).

Busseto, Secchi Alberto; Cassino, Carducci Rocco; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Clivio, Galli Leonardo; Cornigliano Ligure, Spagliardi Giuseppe; Dogliani, Ceva Terenzio; Genova, Bussetti Antonio; Guanzate, Castelli Mario; Lecco, Colombo Antonio; Lugo, Rastelli Edoardo; Monza, Veronesi Romolo; Morbegno, Casini Antonio; Pegognaga, Casnici Vincenzo; Roma, Bonetti comm. Mario, Fontana rag. cav. uff. Luigi, Martella dott. Giuseppe; Reggio Emilia, Sabbatini Enzo; Sarzana, Parlanti Giuseppe; Lido Venezia, Salvadori Angelo; Vicenza, Filicori ing. Ugo.

MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE (50 Soci).

Carpenedolo, Gandolfini dott. Ferruccio; Carpi, Malavasi Lamberto; Casalmaggiore, Maffei Carlo; Cirene, Oliverio Gaspare; Como, Mazzoletti Pier Luigi; Crema, Mancastroppa Attilio; Faenza, Vassura Andrea; Firenze, Bonanni Lodovico; Gavorrano, Crocchi Ivo; Laurenzana, Pisani Francesco; Lecco, Colombo Antonio; Lugo, Rastelli Edoardo; Marina di Palizzi, Vitalone Vito; Meta, Esposito Vincenzo; Milano, Chiesa Giuseppe; Morbegno, Casini Antonio; Napoli, Cignozzi cap. Adolfo; Orefice Umberto; Palermo, Paternostro avv. Leopoldo; Palombina Nuova, Trillini geom. Vittorio;

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE
per AUTOCARRI FIAT e SPA





MOTORI D. K. W.
per biciclette
PRATICI - ECONOMICI - SICURI
I MIGLIORI - I PIÙ CONOSCIUTI
5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo
Biciclette a motore complete
Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-443

Pegognaga, Casnici Vincenzo; Pralungo, Raiteri Leonardo; Prato, Bigagli Giuseppe; Roma, Bonetti comm. Mario, Fontana rag. cav. uff. Luigi, Martelli dott. Giuseppe; Roncade, Tagliapietra Ardito Bruno; Savona, Minuto G. B.; Torino, Galleano Antonio; Trieste, Chodorowski Simeone.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA (25 Soci).

Alfonsine, Amadei Luigi; Bari, Cammarota Aurelio, Bisenti, De Carolis Giulio; Bologna, Bernaroli Felice; Brindisi, Galliano rag. Giuseppe; Cagliari, Cirillo ing. Mario; Canelli, Boncompagni Dino; Caserta, Di Fede Salvatore; Catanzaro, Barbera Michelangelo; Chignolo Po, Ranza Oreste; Cividale, Gon Desio; Colle Isarco, Terranova Angelo; Curityba, Lattes Giuseppe; Fabriano, Baro Alfredo; Firenze, Federico Bernardini; Genova, Lertora Mario; Isola Liri Sup., Stellingheroff Guido; Madonna di Tirano, Ferrari Carlo; Mezzolombardo, Brighenti Carlo; Milano, Casati Pietro; Nera Montoro, Marinangeli Ubaldo; Palermo, Sortino Giovanni, Spirito Carmelo; Roma, Ottaviano cap. Giuseppe, Radi Francesco; Ravenna, Roncuzzi G.; Trieste, Zecca Giuseppe.

MEDAGLIA DI BRONZO GRANDE (10 Soci)

Altamura, Castronuovo Osvaldo; Aosta, Bordoni Achille; Ascoli Piceno, Ricci Gino; Bari, Monteleone Salvatore; Battaglia, Janniello Luigi; Bologna, Balestri Giuseppe, Degli Esposti geom. Francesco; Bondeno, Cottica Tullio; Brennero, Morandi Mario; Cagliari, Callai Carlo, Figus rag. Battista, Vannucci rag. Mario; Campli, Luigi cav. prof. Barbalato; Carrara, Tedeschi Romano; Caserta, Franzosi Dino; Cassano Murge, Nicola Alessandrelli; Catania, Gianferrara Edoardo; Catanzaro, Mazzotta geom. Ruggiero, Tucci Adolfo; Cosenza, De Grossi ing. Egidio; Crespi d'Adda, Brunner Emilio; Dronero, Decio cav. Giuseppe; Fabriano, Arbuatti Enrico; Frascati, De Simoni Arnoldo; Gandino, Baroncelli dott. Camillo; Lambrate, Della Putta Edoardo, Scocco Luigi; Laurana, Ceresola Lino; Legnago, Vascellari Otello; Livorno, Fatini Ciro; Locorotondo, Angelo dott. Pentassuglia; Mammone, Moi Nicolò; Mapello, Frigeni rag. Giuseppe; Massafra, Gallo cav. uff. Vincenzo; Milano, Castellini ing. Nino, Conforti Mirko, Gobbi Antonio, Maggioni Luigino, Pegozzi Armando; Monza, Glisenti Orazio Giuseppe; Napoli, Irace Carlo, Pignataro Domenico; Orsogna, Bonanno Gino; Osimo, Castiglioni conte Giovanni; Palma Campania, Montanino rag. Simone; Pisa, Tortorelli Alfredo; Reggio Calabria, Bruno G. B., Desimone Sacca Antonio; Rivarolo Ligure, Gonnet Giovanni; Roma, Francia rag. Michele, Egisto Laureti, Massano Angelo; Rosarno, Centuli Giuseppe; Sale, Ghislieri Quinto; S. Dalmazio di Tenda, Bissio Alfredo; S. Ilario Baganza, Ghirini Achille; S. Mamete, Pozzi Crispino; Sinagra, Rizzo Leone; Sossano, Golin Ferdinando; Spagnola, Pace rag. Gerardo; Sulmona, Carozzi Luigi; Sutera, Carruba Michele; Terni, Carobelli Umberto; Torino, Fenocchio Giovanni, Placci Ferdinando, Revelli Celestino; Treviso, Turchetto Luigi; Venezia, Rado Antonio; Ventimiglia, Solieri Luigi; Verona, Mirto cap. Gennaro; Vetulonia, Bambagini Alberto.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA (5 Soci).

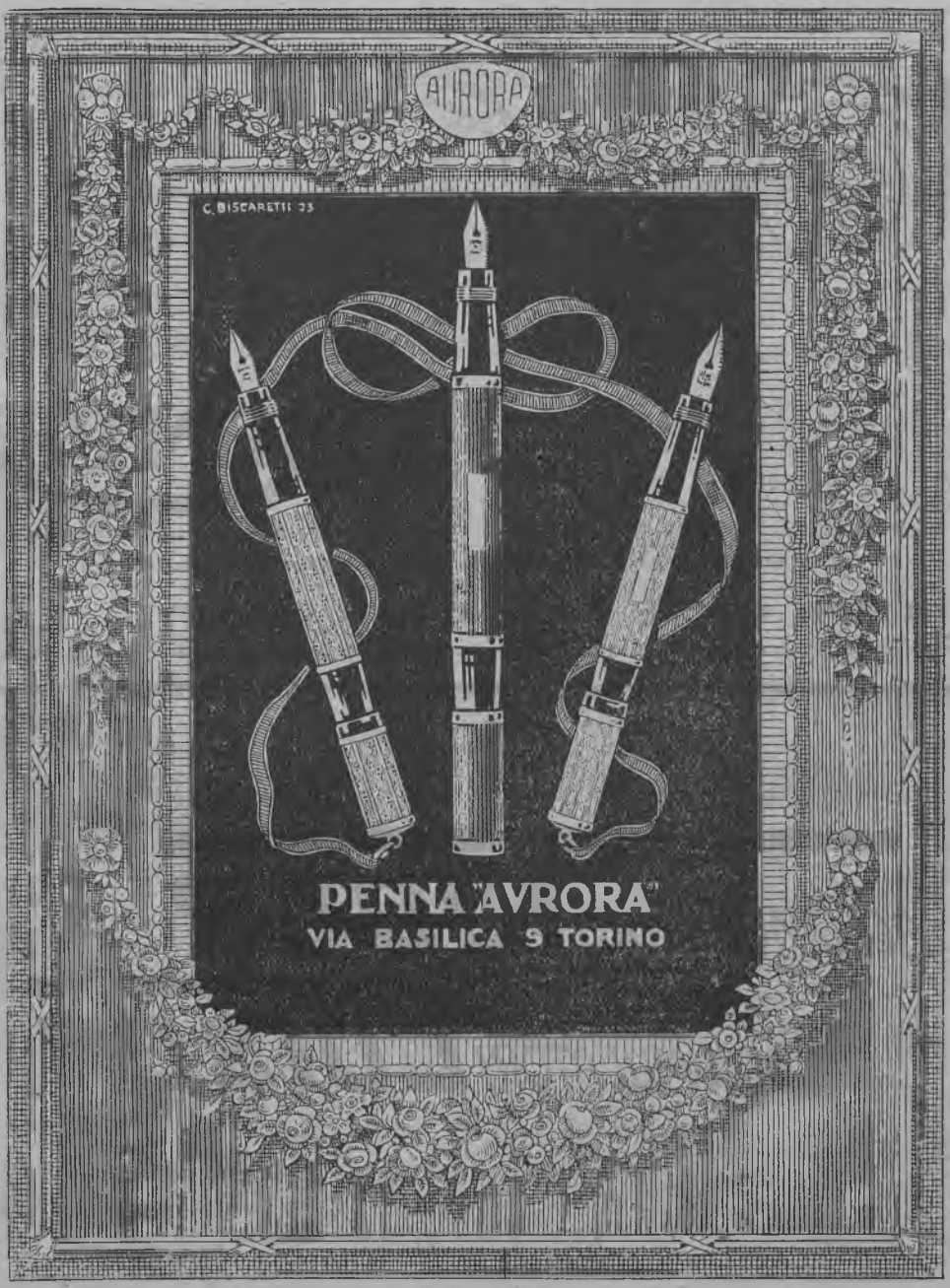
Affori, Mariani Paolo; Alessandria, Luigi Ghisalberti, Isaia cav. Vittorio; Arquata Scrivia, Bernardelli Giuseppe; Asiago, Rigoni G. B. Stern; Bassano, Lorenzoni Aleardo; Bengasi, Marsico S. Ten. G.; Bologna, Mugarelli Giovanni, Tassinari Giovanni, Vezzali Nerino; Bondeno, Moretto Gino; Bosa, Sardi Settimio; Brescia, Gennari Vigilante Clemente; Buia, Baldassi Luigi; Cadibona, Giacomo Beccaria; Cagliari, Boy rag. Antonio, Floris Alessandro; Caisole, Di Giuseppe Salvatore; Caorso, Renzo Parenti; Catania, Arcidiacono Michele, Marano sac. Francesco; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Chieti, Cruciano Paolo; Civitavecchia, Sportiello Silvio; Civitella Casanova, Di Blasio Vincenzo; Crema, Luigiari Giuseppe; Cremona, De Luca Michele, Persegani Giovanni; Crenna, Cavallero Pierino; Dergano, Fontana Angelo, Gandon Edoardo; Estacion Chichinales, Spezzaferri Michele; Foggia, Chieffo cap. Antonio; Foligno, Teofoli Guglielmo; Fonzaso, Zilio Mario; Genova, Ravagli Achille; Gorizia, Pallich Alberto; Gorno, Carissoni Caterina; Grenili, Barbera Antonio; Gruaro, Bar-

Super Caramella ERBE ALPINE Super Caramella
CARAMELLE
DIGESTIVE
Confetteria L. BRAMARDI - CUNEO
Sconto del 10 % ai Soci del Touring Club Italiano

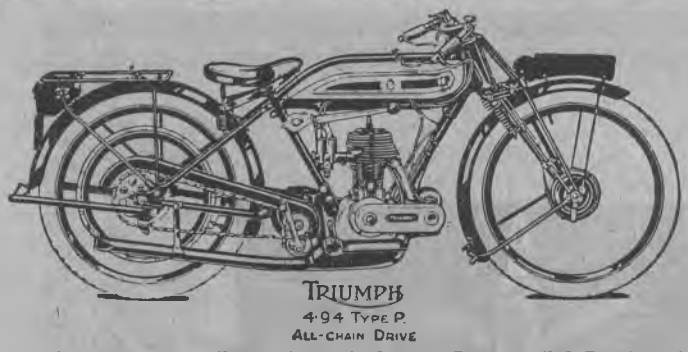
come in letto con...


l'Ammortizzatore a olio
DERIHON
il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno
Non si può sregolare,
Non richiede manutenzone
Agenti esclusivi per l'Italia:
CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - TORINO

Cognac Buton
IL PREFERITO


AURORA
C. BISCARETTI 23
PENNA "AVRORA"
VIA BASILICA 9 TORINO

La grande novità!



Dati caratteristici

Motore **TRIUMPH** 4,94 HP, a un cilindro, 84×89 (cilindrata 494 cc.), valvole laterali - Cambio a train ballaoeur **TRIUMPH** a 3 velocità - Frizione a disco piatto - Avviamento Kick - Tutte le trasmissioni a catena con parastrappi - Telaio di speciale disegno **TRIUMPH** - Forcella elastica speciale molto solida - Manubrio Sport - Freno a pedale e freno con comando a mano sulla ruota anteriore - Pneumatici Dunlop Cord 26×2 1/2

Non è oggi possibile trovare sul mercato mondiale una macchina che semplicemente eguagli il valore unico della nuova Moto **TRIUMPH** 4.94 HP. Tale affermazione è incontrastabile, per le qualità di efficienza e di regolarità perfette che assicurano ed accentuano la superiorità assoluta di questa **macchina eccezionale.**

TRIUMPH

Cataloghi gratis a richiesta ~ Agenti in tutta Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (Inghilterra)

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

buy geom. Arturo; Joppolo, Capello Antonio; Levico, Pacher Attilio; Maddaloni, Brando Biagio; Manduria, Ciaccia Agostino; Mansuè, Parpinelli Raffaele; Marina di Carrara, Giraudi Vincenzo; Mercatale di Vernio, Conti Dino; Mercatino Conca, Giorgi Giorgio; Messina, Cristofaro Pizzimenti; Milano, Bonomo Antonio, Seminario Clemente; Montebello, Migni Ragni dott. Angelo; Montichiari, Meriggi Gerolamo; Monza, Mandelli Fortunato; Mornianno, Zanella Salvatore; Napoli, Cioffi geom. Francesco, Pica Ugo, Secchieri Livio, Siciliani dott. Gennaro; Neviano, Piccoli rag. Cosimo; Nola, Bocciero Vincenzo; Orbetello, Ferrini Ivo; Padova, Callegaro Giuseppe; Palermo, Passalacqua Nicolò, Sortino Giovanni; Parma, Calabrese cap. Giuseppe; Persiceto, Fusilli Vittorino; Pesaro, Chinni Luigi; Pinerolo, Viarenghi Mario; Pisa, Balestri Giuseppe, Rosellini Mario; Pola, Ricci cav. rag. Pietro; Polistena, Pizzarelli Andrea; Prà, Mantero Dorino; Praduro e Sasso, Toschi Umberto; Quinzano d'Oglio, Bertoletti Gerolamo; Resia all'Adige; Bisceglia Giovanni; Rieti, Ponelli rag. Graziano; Rionero in Vulture, Bellucci Dante, Carella Ottavio; Roma, Minelli Rodolfo, Passaretta Bernardo; Sacile, Mutti Guglielmo; Sampierdarena, Briasco Giuseppe; S. Martino di Badia, Bertucci Francesco; S. Moritz, Scandella Michele; S. Pellegrino, Paolucci Achille; S. Pietro in Casale, Tesini Lorenzo; S. Stefano Camastra, Pagliaro Antonino; S. Stefano Quisquina, Leto rag. Ernesto; Sarezzo, Prunali geom. Giacomo; Serravalle Sesia, Del Vecchio Mattia; Sferracavallo, Alzaro Salvatore; Siena, Cialfi Ettore; Spezia, Marchio Giuseppe; Sacchi Giuseppe; Spoleto, Saracini Gualtiero; Supersano, Melica Bruno; Tassullo, Menapace Pio; Teora, Masini Luigi; Teramo, Di Giacomo Antonio; Timisoara, Luttinger Leo; Torino, Dardino Antonio, Franchini Carlo, Manfredi Mario, Saroglio Edoardo, Volpe Nicola; Torre Annunziata, Giordana cav. Giuseppe; Trento, Baiz Raffaello, Briani Giovanni; Trepuzzi, Metrangolo Leonardo; Trieste, Becucci Gino, Mantner Paolo; Varzo, Gianinardi Michele; Venezia, Ardizzon Pollione.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi 1924 dal 1° novembre al 31 dicembre 1924

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia

ALESSANDRIA: V. 73; Q. 1; A. 8.
ANCONA: V. 55; A. 18.
AQUILA: V. 18; A. 4.
AREZZO: V. 26.
ASCOLI PICENO: V. 12; A. 24.
AVELLINO: V. 1; A. 3.
BARI: V. 43; A. 19.
BELLUNO: V. 19; A. 1.
BENEVENTO: V. 5; A. 2.
BERGAMO: V. 51; A. 14.
BOLOGNA: V. 120; Q. 1; A. 22.
BRESCIA: V. 78; A. 4.
CAGLIARI: V. 25; A. 18.
CALTANISSETTA: V. 7; A. 5.
CAMPOBASSO: V. 11; A. 1.
CASERTA: V. 16; A. 39.
CATANIA: V. 52; A. 5.
CATANZARO: V. 38; A. 3.
CHIETI: V. 27; A. 2.
COMO: V. 113; A. 21.
COSENZA: V. 17; A. 7.
CREMONA: V. 50; A. 8.
CUNEO: V. 40; A. 4.
FERRARA: V. 56; Q. 1; A. 2.
FIRENZE: V. 132; A. 44.
FIUME: V. 14; A. 4.
FOGGIA: V. 22; Q. 1; A. 1.
FORLÌ: V. 40.
GENOVA: V. 211; A. 13.
GIRGENTI: V. 7; A. 1.
GROSSETO: V. 11
IMPERIA: V. 41; A. 4.
ISTRIA: V. 12; A. 2.
LECCE: V. 20; A. 5.

Il volante
BLUEMEL
Bluemels

MODEL A
e il contachilometri
di lusso della
COMPTEURS A.T.
Contraddistinguono la vettura elegante
WEISS & STABILINI - Via Settembrini n. 9 - MILANO

LIVORNO: V. 19.
LUCCA: V. 41; A. 4.
MACERATA: V. 10; A. 5.
MANTOVA: V. 34; A. 4.
MASSA E CARRARA: V. 9; A. 5.
MESSINA: V. 32; A. 2.
MILANO: V. 578; Q. 1; A. 51.
MODENA: V. 65; Q. 1; A. 12.
NAPOLI: V. 110; Q. 2; A. 124.
NOVARA: V. 151; A. 12.
PADOVA: V. 74; A. 10.
PALERMO: V. 46; A. 10.
PARMA: V. 30; A. 4.
PAVIA: V. 35; A. 3.
PERUGIA: V. 47; A. 3.
PESARO e URBINO: V. 24; A. 27.
PIACENZA: V. 57.
PISA: V. 29; A. 4.
POTENZA: V. 13; A. 2.
RAVENNA: V. 59; A. 13.
REGGIO CALABRIA: V. 41; A. 16.
REGGIO EMILIA: V. 36; A. 10.
ROMA: V. 338; Q. 3; A. 258.
ROVIGO: V. 37; A. 2.
SALERNO: V. 18; Q. 1; A. 19.
SASSARI: V. 15; A. 2.
SIENA: V. 22; A. 7.
SIRACUSA: V. 16.
SONDRIO: V. 16.
SPEZIA: V. 25; A. 11.
TARANTO: V. 6; A. 1.
TERAMO: V. 9; A. 2.
TORINO: V. 351; Q. 3; A. 23.
TRAPANI: V. 6; A. 2.
TRENTO: V. 58; A. 22.
TREVISO: V. 48; A. 3.
TRIESTE: V. 74; A. 4.
UDINE o FRIULI: V. 99; A. 24.
VENEZIA: V. 77; Q. 1; A. 0.
VERONA: V. 45; Q. 1; A. 10.
VICENZA: V. 58; Q. 2; A. 11.
ZARA: V. 2.

Colonie

CIRENAICA: V. 26.
EGEO: V. 6.
ERITREA: V. 25.
SOMALIA: V. 1.
TRIPOLITANIA: V. 12.

Estero

AUSTRIA: V. 1; A. 2.
BELGIO: V. 1.
FRANCIA: V. 5; Q. 2; A. 1.
GERMANIA: V. 4; Q. 1; A. 4.
INGHILTERRA: V. 5; Q. 2; A. 3.
GRECIA: V. 2; A. 2.
JUGOSLAVIA: V. 2.
NORVEGIA: V. 2.
PAESI BASSI (Olanda): A. 1.
POLONIA: A. 2.
SPAGNA: V. 1.
SVIZZERA (Canton Ticino): V. 4; Q. 6.
SVIZZERA (altri Cantoni): V. 10.
TURCHIA: V. 1; Q. 1.
EGITTO: V. 33; Q. 8; A. 2.
CANADÀ: V. 1.
STATI UNITI: V. 6; Q. 1.
CUBA: V. 4.
MESSICO: V. 1.
PANAMA: V. 5.
ARGENTINA: V. 40.
BOLIVIA: V. 7.
BRASILE: V. 16; Q. 3.
CILE: V. 9.
COLOMBIA: V. 2.
EQUATORE: V. 3.
PERU': V. 3.
URUGUAY: V. 3; Q. 1.
INDIA: V. 2.
POSSED. INGLESI: V. 1.

Soci nuovi 1925 dal 1° novembre al 31 dicembre 1924.

Italia

ALESSANDRIA: A. 263.
ANCONA: Q. 1; A. 223.
AQUILA: A. 144.
AREZZO: Q. 1; A. 118.
ASCOLI PICENO: Q. 1; A. 124.
AVELLINO: Q. 1; A. 60.
BARI: Q. 1; A. 258.
BELLUNO: Q. 2; A. 135.
BENEVENTO: A. 26.
BERGAMO: Q. 2; A. 196.
BOLOGNA: Q. 7; A. 501.
BRESCIA: Q. 9; A. 195.
CAGLIARI: Q. 2; A. 173.
CALTANISSETTA: Q. 1; A. 54.
CAMPOBASSO: Q. 1; A. 101.
CASERTA: Q. 2; A. 130.
CATANIA: A. 161.
CATANZARO: Q. 2; A. 84.
CHIETI: A. 137.
COMO: Q. 7; A. 635.
COSENZA: A. 84.
CREMONA: Q. 3; A. 178.
CUNEO: Q. 4; A. 186.
FERRARA: Q. 1; A. 165.
FIRENZE: Q. 6; A. 680.
FIUME: Q. 1; A. 52.

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori)
della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico e sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911



OLIO D'OLIVA SUBLIME FERRARI
AGOSTINO FERRARI - PORTO MAURIZIO (IMPERIA)

PNEUMATICI MICHELIN CABLE
PER AUTO-MOTO-CICLO



Questa illustrazione fu effettivamente fotografata attraverso un velo di olio Veedol.

Ecco l'unico velo di protezione della vostra macchina

Sottile come una velina
Soffice come seta
Tenace come acciaio

Ridotto alla più semplice espressione, senza fronzoli réclamistici, il cómpito di un olio lubrificante per automobili è quello di proteggere il Vostro motore.

Il modo come questo cómpito è svolto determina il costo di esercizio della Vostra automobile, la necessità e l'importanza di frequenti conti per riparazioni e il numero di anni di durata efficace del Vostro motore.

È interessante perciò non solo conoscere come l'olio compia il suo lavoro, ma altresì conoscere perchè olî diversi producano risultati differenti.

Se Voi poteste osservare il lubrificante in azione Voi vedreste che esso forma un sottile e tenace velo attorno alle parti vitali del motore. Questo velo si infiltra fra le superfici sfreganti e previene il contatto distruttivo del metallo contro il metallo. Fino a che il velo di olio esiste e permane intatto il motore è protetto.

Ma questo velo di protezione è soggetto ad un terribile ed invisibile sforzo, alla continua minaccia del lacerante attrito radente ed alla sferzata di un calore inconcepibile.

Sotto ad un tale attacco il velo di un olio ordinario si rompe, si increspa, si abbrucia e, attraverso allo squarcio, il metallo fortemente riscaldato sfrega contro il metallo; l'attrito insidioso e distruttivo prende il sopravvento ed in definitiva il risultato è perdita di potenza, fusione di bronzine e rigatura di cilindri, e solo questa la causa del 75% di tutte le note di riparazione.

Gli ingegneri della Tide Water hanno lungamente studiato le caratteristiche chimiche e fisiche degli olî e del velo da essi formato. Dopo ripetute prove ed esperimenti riuscirono a raggiungere la perfezione col **VEEDOL;** un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito; un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona auto-rimessa un artistico cartello con lettere iridescenti su disco fiammeggiante vi avvertirà che là si vende il **VEEDOL:** entrate, consultate la tabella di lubrificazione, che vi indicherà quale gradazione di olio è necesseria per la Vostra automobile; vuotate dalla sottocoppa il vecchio olio e riempitela della corretta gradazione di **VEEDOL.**

Abbiate nella vostra rimessa privata una latta da 18 litri di **VEEDOL** e portate sulla vostra automobile se non una latta da 4 litri almeno una latta da 2 litri di scorta. Ciò vi risparmierà soste per rifornimento e vi sarete assicurati che il vostro motore è sempre salvaguardato dal velo di protezione.

VEEDOL

è il lubrificante che resiste al calore

FOGGIA: Q. 1; A. 93.
FORLI': Q. 5; A. 157.
GENOVA: Q. 19; A. 844.
GIRGENTI: Q. 1; A. 66.
GROSSETO: Q. 3; A. 91.
IMPERIA: Q. 1; A. 138.
ISTRIA: A. 173.
LECCE: Q. 1; A. 118.
LIVORNO: Q. 4; A. 132.
LUCCA: Q. 2; A. 132.
MACERATA: A. 118.
MANTOVA: Q. 1; A. 189.
MASSA E CARRARA: A. 173.
MESSINA: Q. 2; A. 193.
MILANO: Q. 43; A. 1800.
MODENA: Q. 2; A. 196.
NAPOLI: Q. 3; A. 523.
NOVARA: Q. 11; A. 208.
PADOVA: Q. 5; A. 200.
PALERMO: Q. 3. A. 270.
PARMA: Q. 1; A. 122.
PAVIA: Q. 3; A. 164.
PERUGIA: A. 285.
PESARO e URBINO: A. 72.
PIACENZA: Q. 1; A. 145.
PISA: Q. 2; A. 150.
POTENZA: Q. 1; A. 44.
RAVENNA: Q. 1; A. 103.
REGGIO CALABRIA: Q. 2; A. 82.
R. EMILIA: Q. 5; A. 97.
ROMA: Q. 29; A. 1191.
ROVIGO: A. 119.
SALERNO: A. 111.
SASSARI: Q. 1; A. 74.
SIENA: Q. 3; A. 132.
SIRACUSA: A. 92.
SONDRIO: A. 80.
SPEZIA: Q. 2; A. 158.
TARANTO: A. 58.
TERAMO: Q. 1 A. 63.
TORINO: Q. 18; A. 1031.
TRAPANI: A. 53.
TRENTO: Q. 6; A. 443.
TREVISO: A. 173.
TRIESTE: Q. 8; A. 380.
UDINE o FRIULI: Q. 6; A. 502.
VENEZIA: Q. 6; A. 392.
VERONA: Q. 3; A. 247.
VICENZA: A. 228.
ZARA: A. 26.
REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 1.

Colonie

CIRENAICA: Q. 1; A. 27.
EGEO: A. 15.
ERITREA: A. 19.
SOMALIA: A. 1.
TRIPOLITANIA: Q. 2; A. 30.

Estero

AUSTRIA: A. 1.
BELGIO: A. 3.
DANIMARCA: A. 5.
FRANCIA: Q. 1; A. 30.
GERMANIA: A. 12.
INGHILTERRA: Q. 2; A. 35.
JUGOSLAVIA: A. 6.
MALTA: A. 1.
MONACO PRINCIPATO: A. 2.
SPAGNA: A. 4.
SVEZIA: A. 1.
SVIZZERA (Canton Ticino): A. 20.
SVIZZERA (altri Cantoni): A. 30.
UNGHERIA: A. 6.
TURCHIA: A. 4.
EGITTO: A. 68.
TUNISIA: A. 1.
POSSEDIMENTI INGLESI: A. 3.
CANADÀ: A. 4.
STATI UNITI: A. 19.
ARGENTINA: A. 15.
BRASILE: A. 21.
CILE: A. 1.
COSTARICA: A. 1.
URUGUAY: A. 2.
VENEZUELA: Q. 1.
AUSTRALIA: A. 3.
INDIA: A. 1.

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1925	» 30.000	
	N. 202.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 28 febbraio 1925.	» 31.950	
Totale Soci annuali		N. 234.440
Soci Vitatizi inscritti al 31 dicembre 1924. . .	N. 56.794	
idem al 28 febbraio 1925 . . .	» 1.415	
	» 58.209	
Totale Soci al 28 febbraio 1925		N. 292.649



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

FORNITORE DEI SOCI DEL T.C.I.

Marca **M** – Extra Sublime di Prima Pressione . L. 11.— al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 275.— la cassa
„ „ 25 „ „ „ . . „ 137.50 „

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese**. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti**.

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.
Direttore responsabile:

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.



CHE IMPORTA SE PIOVE?

VOI SIETE BEN
RIPARATO DA UN

IMPERMEABILE
AQUILA
HUTCHINSON

E LA PIOGGIA NÈ L'UMIDITA' NON VI PUO' TOCCARE

INDUSTRIA GOMMA HUTCHINSON MILANO VIA SOLARI 27

I
AS

Gli italianissimi, i perfetti

Compassi I. A. S.

sono i preferiti dalle maggiori scuole italiane

I
A S

marca italiana

presso tutti i rivenditori - Ottici - Cartolai

"LA FILOTECNICA"
Ing. A. SALMOIRAGHI S. A.
MILANO

SOCIETÀ ANONIMA BELFIORE - CERNOBBIO
(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

♥

Signore eleganti

se volete dare ai vostri salotti l'impronta della

suprema finezza

ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta

Belfiore S. A.

Cernobbio
(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Come è pratico questo smontaggio!



come tutto ciò che fa

SOLEX

Agenzia Generale Carburatore SOLEX . TORINO . 33 Corso Galileo Ferraris



MODIANO - MILANO.

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 5 COPIE 165.000 MAGGIO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

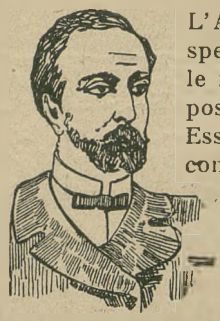
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



CURA PRIMAVERILE

La stagione di primavera è l'epoca più propizia per le cure ricostituenti degli organismi deboli ed è pure la stagione meglio indicata per la cura tendente allo scopo di rafforzare i bulbi del pelo e facilitare lo sviluppo e la conservazione dei capelli e della barba. La migliore preparazione a questo scopo è la

CHININA-MIGONE



PRIMA DELLA CURA

L'Acqua **CHININA-MIGONE,** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali, non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta prematura. Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE** e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire

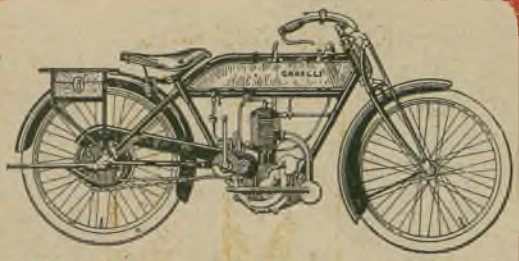


DOPO LA CURA

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una bellezza speciale

La ***CHININA-MIGONE*** *si vende da tutti i Farmacisti, Profumieri e Droghieri*

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano

e ai suoi Agenti

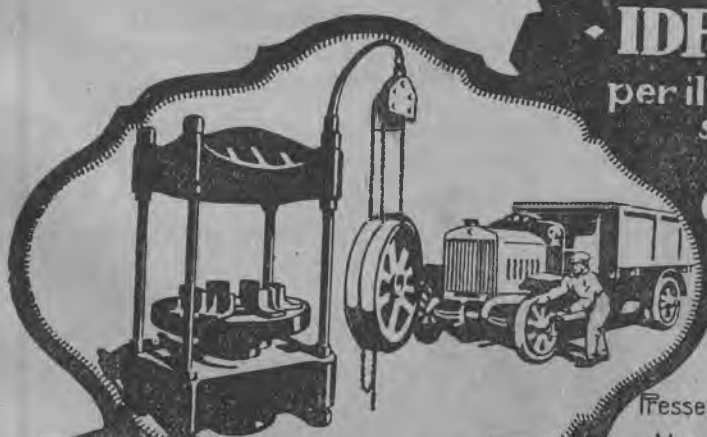


GLOBOIL

LUBRIFICANTI F. MATTER-MESTRE

CASA FONDATA nel 1893

BITTER CAMPARI
l'aperitivo
"CAMPARI"
CORDIAL CAMPARI
liquor



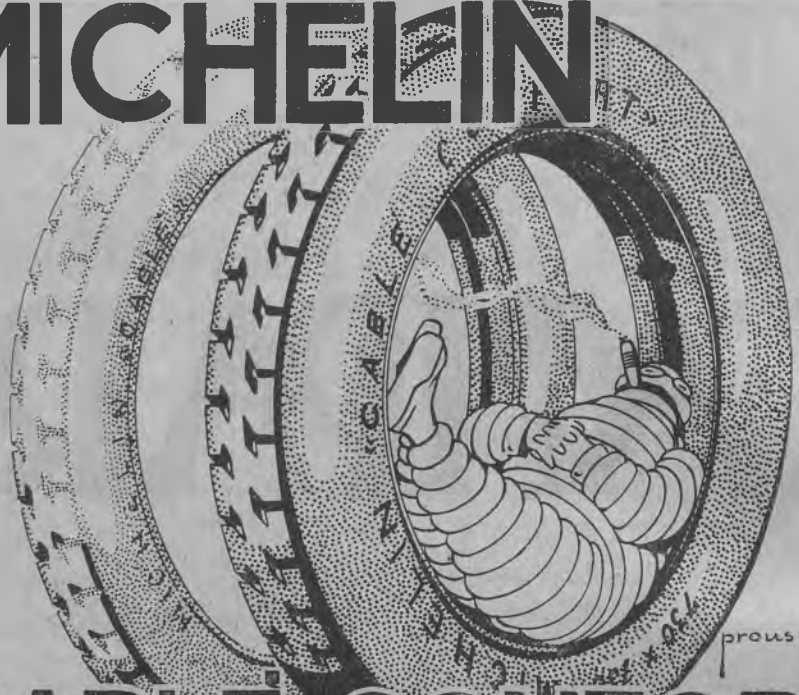
PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE

PRODUZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous 22

CESARE
GALDABINI & C
GALLARATE

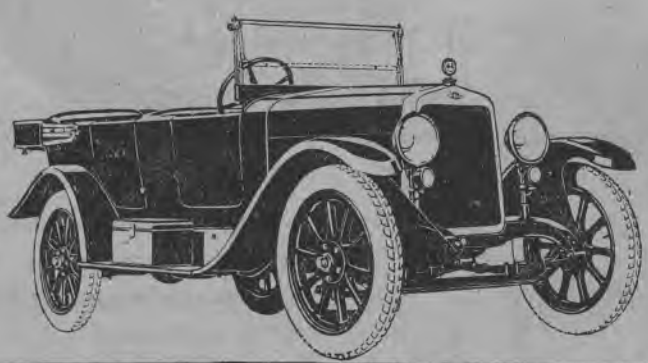
MICHELIN



CABLE-CONFORT

ANSALDO

SOCIETÀ ANONIMA
AUTOMOBILI ANSALDO
TORINO (5)



F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE NEVERLEEK MARK

NEVERLEEK è il tessuto per capote che conferisce alla Vostra vettura aperta il comfort della vettura chiusa.

TRADE PERMAFLEX MARK

PERMAFLEX è il materiale per il ricoprimento del tetto dell'automobile chiusa che assicura alla Vostra vettura la silenziosità della carrozzeria aperta.

È noto che uno dei principali inconvenienti che, nelle migliori condizioni di marcia, si constata nelle vetture chiuse, anche di perfetta costruzione, è il ronzio e la risonanza causata dalla rigidità del tetto della carrozzeria.

Con l'applicazione del PERMAFLEX, non solo tale inconveniente è assolutamente eliminato ma è pure risolto il problema della leggerezza del tetto della vettura come non è stato finora possibile di raggiungere con nessun altro mezzo di copertura.

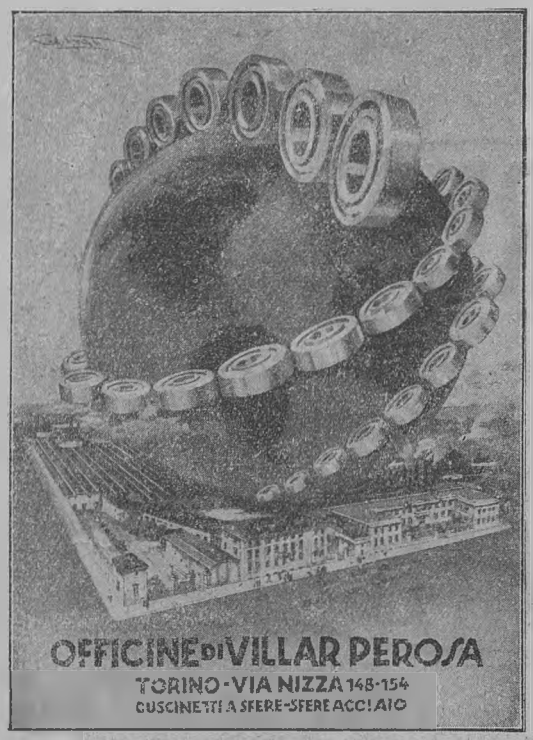
L'immediato successo che ha ottenuto il PERMAFLEX non è dovuto alla fiducia che da tanti anni la Casa ha saputo conquistare sul mercato mondiale per l'eccellenza di tutti i suoi prodotti, ma unicamente per la sua provata praticità ed indiscussa superiorità su ogni altro prodotto similare.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK,, e "PERMAFLEX,, che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

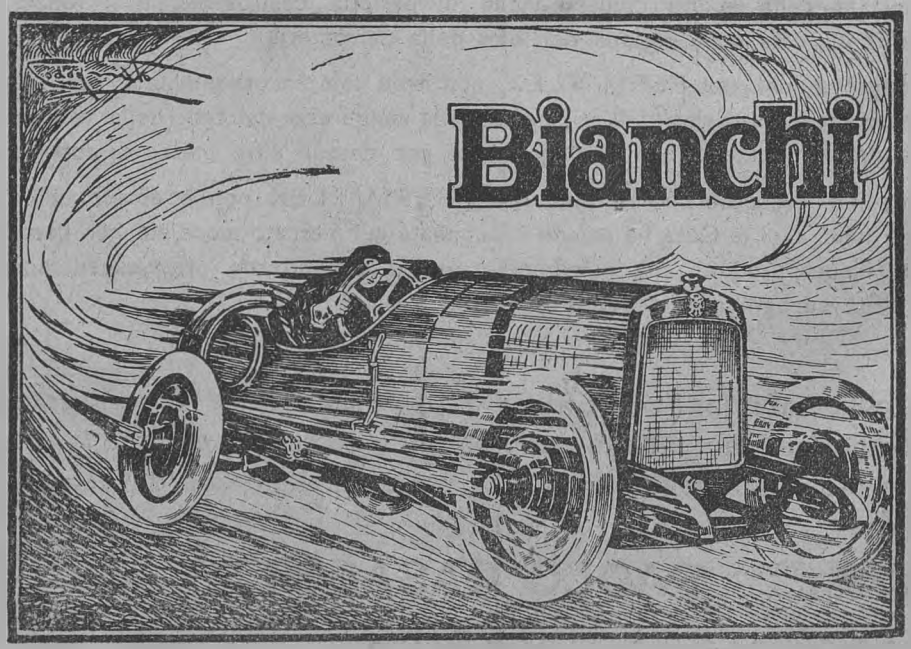
TORINO

Telefono N. 42-974 Ind. Telegr. "Carcocloth,, Torino



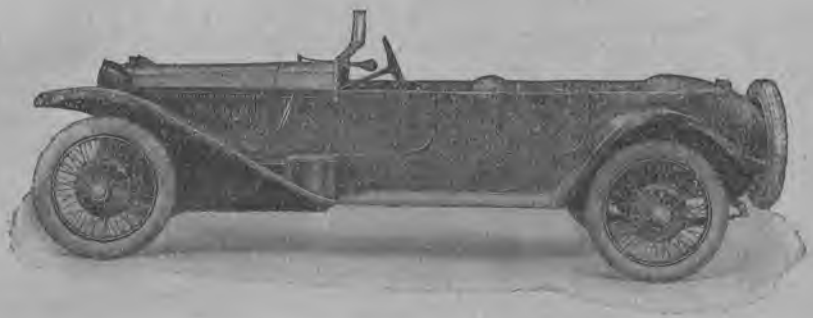
Rappresentanze e Depositi:

Torino . . . . Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza, 148-154
Cuneo. . . . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Emanuele II
Alessandria - ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33
Novara . . . . - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Corso Garibaldi, 1
Biella . . . . - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15
Ivrea . . . . . - ZERBINO & BRESSANO - C.so C. Nigra
Milano . . . . - Negozio di vendita: Via P. Umberto, 25 Ing. CELSO CAMI - Via A. Appiani, 15
Genova. . . . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20
Padova . . . - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11
Trieste . . . . - «SACAMA» GIOV. FERLUCA & C. - Via XXX Ottobre, 4
Bologna . . . - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15
Firenze. . . . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis
Roma . . . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311
Napoli. . . . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24
Catania . . . - FRATELLI ZUCCO - Via Etna, 175
Palermo. . . - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 33-40
Cagliari . . . - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi «SATAS»



LANCIA

"LAMBDA"



FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101

MURER

Premiata Fabbrica di Apparecchi Fotografici
Casa fondata nel 1886
Diploma d'onore all'Espos. intern. di Fotografia - Torino 1923



Gli ultimi modelli "**MURER**,, sono un'affermazione dell'industria italiana nel campo della fotografia

Apparecchi pieghevoli "Serie D,,

tipi leggerissimi, di minimo volume con otturatori a tendina regolabili fino ad $^1/_{1000}$ di secondo ed obbiettivi Anastigmatici f: 4,5

Formati. . .	4,5×6	6,5×9	9×12	9×14
Lire	435.—	570 —	745.—	850.—

Nuovi modelli con otturatori a tendina, tipi Reflex, con ottica 1: 3,9, ecc. ecc.

Catalogo a richiesta

Negozio . . : 1, Corso Venezia
Stabilimento: 2, Via Nino Bixio **MILANO**

Motocicli

NEW HUDSON

DI FAMA MONDIALE



Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Vendita anche a rate mensili

Velocipedi di gran lusso

VITTORIO GRILLI & C. - Milano (18)
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10



PORTOROSE presso Trieste

STAZIONE BALNEARE

Bagni d'acqua madre Salso-Bromo-Jodica

Apertura dello Stabilimento di Cura e del Palace Hotel il 1° Aprile - Apertura dell'Hotel Riviera il 1° Marzo

Per informazioni gratuite: *Soc. Alberghi - Portorose, oppure presso le Agenzie della Soc. di Nav. "Cosulich,, nelle principali città*



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano,** quale delegata delle **Assicurazioni Generali,** del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87



Lampade e Fanali acetilene

"AQUILAS„

per minatori, gallerie e per ogni uso

Fratelli SANTINI - Ferrara

CASA FONDATA NEL 1859

Articoli d'illuminaz., casalinghi e chincaglierie

Cataloghi e vendita ai soli negozianti

PROMÉTHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE

Galleria Mazzini, 1 - GENOVA - Telefono 13-28

Guaine "Equipat„

Automobilisti!

TENETE LUBRIFICATE LE VOSTRE MOLLE A BALESTRA CON GUAINE **"EQUIPAT„** LE UNICHE CON DISTRIBUTORE D'OLIO BREVETTATO.



Listino gratis a richiesta

"EQUIPAT„

VIA DANTE, 18

MILANO

SALVOIL

Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADE' & FIGLI

GENOVA - NAPOLI

QUARZO FUSO

opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.

Storte per distillazione, Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:

Dott. GIANANTONIO CERUTTI

Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

BETONIERE···

···IMPASTATRICI

ARGANI-ELEVATORI

MATTONIERE

BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE···

····LAMINATOI···

VAGL.LAVAT. SABBIA

MACCH. PIASTRELLE

MOLINI PER CEMENTO

MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI

MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.

MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE

L. VENDER & C. MILANO

— Via Domodossola, 11 —

SOCIETÀ ANONIMA

PURICELLI

STRADE E CAVE

MILANO

VIA MONFORTE, 44



ROMA

VIA DELL'UMILTÀ 43

PALERMO

PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati.

Miniere, Cave, e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiattrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada.

TUBI ITALIA

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000

VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.

II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.

III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.

IV „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".

VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

TUBI ITALIA SENZA SALDATURA TUBI ITALIA SENZA SALDATURA



FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce,
Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali,
da Nozze, ecc.
Articoli per sport

INGROSSO e DETTAGLIO
Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano (7)
Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 12-186

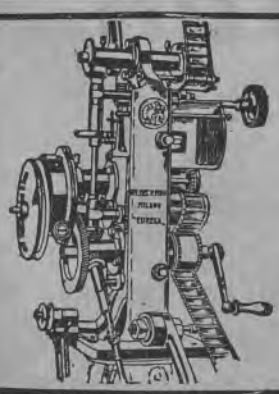


Agfa

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al
Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28



VERO ESTRATTO DI CARNE
ARRIGONI

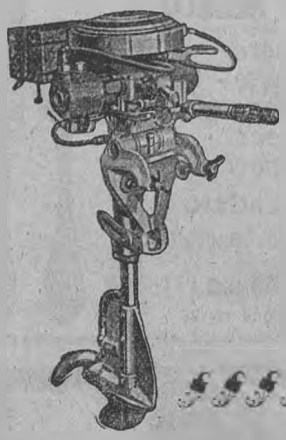


Officine Pio Pion - Milano (20)
Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana
Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - **ESPORTAZIONE**
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX



MOTORI MARINI

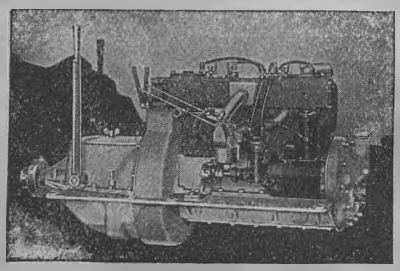
FUORI-BORDO "EVINRUDE„

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi differenti – Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto – Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato – Robusti e leggeri

DENTRO-BORDO "EVINRUDE„

2 HP e 5 HP – Per piccole Imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi – 12-18 HP 4 cil. 4 tempi – 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi – 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

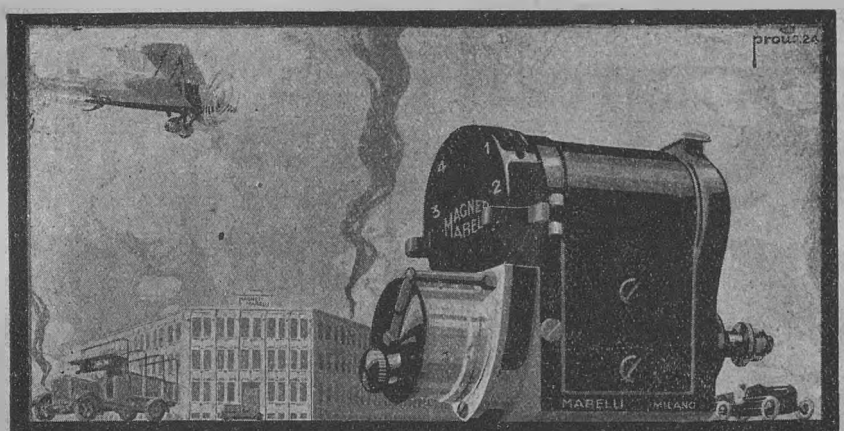
CANEPA & MAXIA – Via delle Terme, 75 – **ROMA**

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)



FABBRICA ITALIANA

MAGNETI MARELLI

SESTO S. GIOVANNI
MILANO

ROYAL MOTOR OIL

il migliore lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA
AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA CON DEPOSITO
MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-443

ACCUMULATORI
DOTT. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

Gli
Accumulatori Dott. SCAINI
sono ormai
ADOTTATI IN SERIE
dalle Fabbriche d'auto italiane:

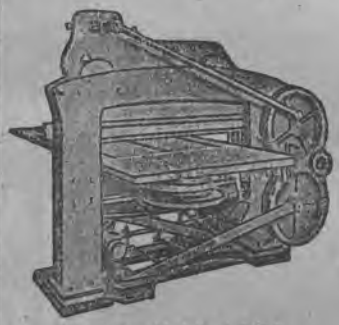
Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Barison, Bianchi, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Lancia, O. M., Spa, ecc.
e dalla francese **Citroen**

per avere Luce splendida
Avviamento pronto facile sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
Società Anon. - Capitale L. 2.000.000
Via Trotter N. 10 - **MILANO** - Telefono N. 21-336

Casa Ital. Successori di **L. Pergola**
Via Trebbia, 5 - MILANO

Tagliacarte,
Tagliacartoni,
PER OGNI USO **"Mansfeld,,**



42
Tagli al Minuto

Nuovissimo Modello A.B.F.S.
Vari Modelli in luce da 101 a 160 cm.

Pro-phy-lac-tic

Così



Col Pro-phy-lac-tic si puliscano i denti superiori dall'alto in basso, quelli inferiori dal basso in alto.

Noncosì



Dunque sempre partendo dalle gengive, mai lateralmente perchè è così che vengono asportati i resti dei cibi cacciatisi fra dente e dente.

Depositari generali per l'Italia
FARMACIA INGLESE ROBERTS - FIRENZE



Negli uffici della Ditta
ENRICO DE GIOVANNI
via Meravigli, 12, MILANO sono esposti

i cristalli e gli occhiali di sicurezza

"TRIPLEX,,

Il **"TRIPLEX,,** è la garanzia di salvezza in ogni disgraziato accidente

Esso serve:
- agli automobilisti per tutti i cristalli delle vetture,
- agli operai che lavorano al tornio o alla mola a smeriglio per evitare qualsiasi disgrazia.
- ai gioiellieri per proteggere le vetrine contro i ladri e i malfattori.
- agli aviatori e in genere a tutti coloro che portano gli occhiali per la salvezza degli occhi

TUTTI GLI INDUSTRIALI E I TURISTI DI PASSAGGIO A MILANO NON DIMENTICHINO DI VISITARE LA DITTA DE GIOVANNI

Essi riceveranno informazioni, dettagli e campioni e potranno personalmente verificare le caratteristiche e i pregi dei

CRISTALLI DI SICUREZZA "TRIPLEX,,

RICORDARSI: Via Meravigli, 12



CICLI
MOTOCICLI

FRERA

DI FAMA MONDIALE

SOCIETÀ ANONIMA "FRERA,,
OFFICINE IN TRADATE - PROV. DI COMO



RICHIEDERE I CATALOGHI ILLUSTRATI

BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA MACHIAVELLI, 12
TEL. 41-544 e 41-916
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



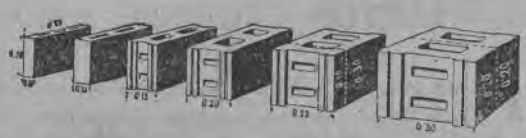


100 stampi
per blocchi paramano

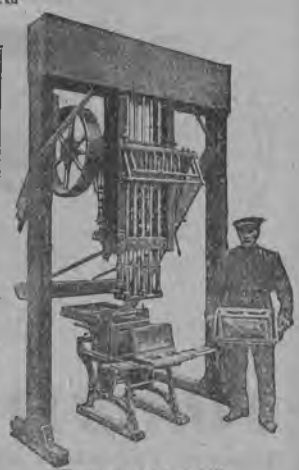


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia
su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

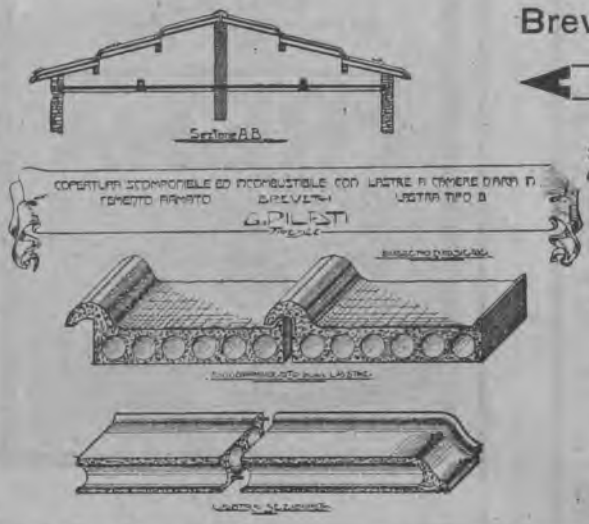
VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

Società Ital. Brevetti Edilizi Pilati

Solai in cemento armato a camere d'aria e soffitto piano — Pareti a scompartimenti d'aria stagna
Vespaio e sottotegola isolanti — Copertura incombustibile e scomponibile — Soffitti praticabili

Costruzioni economiche, antisismiche, igieniche, incombustibili, insonore

Brevetti **G. PILATI** - Firenze



ASSOLUTAMENTE I MIGLIORI

Adottati dalle F. F. S. S. - Istituti Scolastici
Stabilimenti Industriali - Cinematografi e Teatri
Case signorili e popolari - Seminari - Caserme
Hotels — Manicomi

MASSIME ONORIFICENZE

ROMA - MILANO - FIRENZE - LIVORNO
BRUXELLES - BARCELLONA - PARIGI
LONDRA

CONCEDONSI OVUNQUE LICENZE
PER SCHIARIMENTI RIVOLGERSI:

S. I. B. E. P

Via Tito Speri, 8 - Telefono N. 51

FIRENZE

Alcyonnette

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
costruita dalla Casa



1 1/2 KP

Alcyon
di COURBEVOIE

è il veicolo più pratico perchè esso è leggero e si conduce facilmente come una semplice bicicletta. È munita di frizione, di demoltiplicatore, di trasmissione a catena. Motore a 2 tempi 50×50. Paga la tassa delle biciclette e non richiede licenza di circolazione.

Biciclette "Alcyon„ originali trionfatrici nelle più importanti e classiche gare.

SOCIETA' AN. ITALIANA **ALCYON - TORINO** – CORSO VENEZIA, 10

TURISTI! *non comperate biciclette a motore senza interpellare gli agenti dell'***Alcyon** *o la Società stessa per conoscere il programma della* ***Grande Settimana Turistica da Trieste a Torino*** *che la Società* **Alcyon** *offre* ***gratuitamente*** *ai compratori dell'***Alcyonnette.** *- Chiedere programmi N. 6*



SVPERPILA

"LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE,,

BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI

SOC. AN. SUPERPILA

FIRENZE

CASELLA POSTALE 254

LISTINO GRATIS

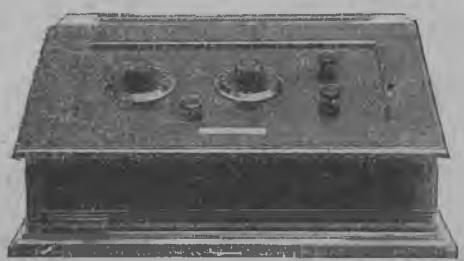
SGR

Società Generale Radio

Anonima per Azioni - Capitale L. 250.000

Via dei Mille, 21 - **BOLOGNA** - 21, Via dei Mille

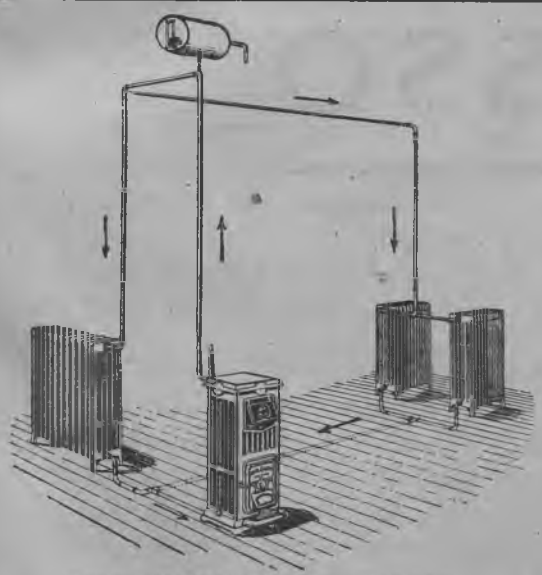
Apparecchi Riceventi per Radiotelefonia



I migliori - I più sensibili - I più selettivi

PARTI RADIO PER AMATORI

PREVENTIVI A RICHIESTA



Impianto "**Ideal-Classic**,, per 4 locali

Chiedere l'*Opuscolo A* alla

RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL

L'impiantino "Ideal-Classic,, permette il riscaldamento razionale della casa e la preparazione dell'acqua calda per il bagno con consumo limitatissimo di combustibile

Esso mette il termosifone alla portata di tutti

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale N. 930

MILANO

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Maggio — N. 5

Assemblea generale ordinaria e straordinaria dei Soci del Touring, pag. 465. — Relazione del Consiglio per l'Esercizio 1924, pag. 466. — Proposte di modifiche allo statuto, pag. 480. — Relazione dei Sindaci, pag. 481. — Bilancio consuntivo dell'Esercizio 1924, pag. 482. — Rendiconto d'amministrazione dal 1° gennaio al 31 dicembre 1924, pag. 484. — La grande Escursione Nazionale ai Campi di battaglia (19-29 giugno 1925), pag. 485. — La miglior Carta per automobilisti. La Carta d'Italia per tutti, pag. 486. — La scuola italiana attraverso i secoli, *L. Dami*, pag. 487. — L'automobile per i Soci del Touring, pag. 495. — Bellezze nascoste, pag. 496. — Lungo il Sele, *G. Dainelli*, pag. 497. — La marea nei mari italiani, *O. Marinelli*, pag. 507. — Le sculture esterne del Battistero di Parma, *G. Copertini*, pag. 517. — Le più curiose terme del mondo. Le Terme romane di Agnano, *V. Macchioro*, pag. 525. — La nuova ferrovia Bribano-Agordo, *A. Dal Fabbro*, pag. 533. — Tabacco (cont. di pag. 424), *M. De Lucca*, pag. 541. — Un Convegno ciclistico Nazionale a Milano (7 giugno 1925), pag. 553. — Vita del Touring, pag. 555. — Notizie ed Echi, pag. 563. — Statistica dei Soci al 31 marzo 1925, pag. 600.

Direzione Dott. Giovanni Bognetti Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Consoci, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
da staccare e rinviare alla Sede del T. C. I.
Chiusura della votazione: il 31 LUGLIO 1925

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio 1925 p. v.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al bilancio 1924 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi dal Regno e con 20 centesimi dall'Estero.

Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare. (L. 0,60; Estero L. 1.)

N.B. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1 Agosto 1925.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1924.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1924, pubblicato nella* Rivista Mensile del Touring "Le Vie d'Italia„ *N. 5, Maggio 1925, e sul foglietto d'informazioni N. 2, Aprile 1925 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.*

N.B. — Chi non intende approvare cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche Sociali:

Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1925-1926-1927.
1. **Badini** Dr. Comm. **Mario.**	1. .....
2. **Belotti** On. Avv. **Bortolo.**	2. .....
3. **Bognetti** Prof. Comm. **Giovanni.**	3. .....
4. **Johnson** Comm. **Federico.**	4. .....
5. **Moro** Rag. Cav. **Piero.**	5. .....

Sindaci scadenti dalla carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1925:
1. **Lonati** Cav. Uff. Rag. **Angelo.**	1. .....
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. .....
3. **Rocca** Dott. Rag. **Gian Battista.**	3. .....

N.B. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le proposte modificazioni agli articoli 2, 18 e 38 dello Statuto Sociale, e di cui è cenno nel fascicolo cui la presente va allegata.

N.B. — Chi non approva è pregato di cancellare l'indicazione degli articoli.

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

Bozze di stampa di ritorno

Art. 78 lettere *c*) *p*) del Reg. Gen. Postale

Affrancare con bollo da 10 centes. dall' Italia e da 20 dall'Estero

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO (5)

Corso Italia N. 10

Lembo da piegare

IIIAX

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 5 | Maggio 1925

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA - TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso: *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria

dei Soci del Touring

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I., che si chiuderà il giorno 31 luglio 1925.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1924.
3. Voto sul bilancio consuntivo 1924.
4. Elezioni:

a) di cinque Consiglieri in sostituzione dei Signori: Dott. Comm. MARIO BADINI, On. Avv. BORTOLO BELOTTI, Comm. FEDERICO JOHNSON, Rag. Cav. PIERO MORO, Prof. Comm. GIOVANNI BOGNETTI (scaduti per compiuto triennio e rieleggibili);

b) di tre Sindaci in sostituzione dei Signori: Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Rag. Cav. Uff. ANGELO LONATI e Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA:

Modificazione degli articoli 2, 18 e 38 dello Statuto Sociale (v. Proposte a pag. 480).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31, 32, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1925.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° agosto 1925 iniziandosi alle ore 9.

Milano, 31 marzo 1925.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
Alfredo Zaffaroni

IL PRESIDENTE
L. V. Bertarelli

RELAZIONE DEL CONSIGLIO
PER L'ESERCIZIO 1924

I. Movimento dei Soci. - II. Consistenza patrimoniale. - III. Le spese per le pubblicazioni. - IV. La propaganda. - V. Servizio Dogane. - VI. Alcuni lavori compiuti nel '24. - VII. Per i lavori in corso o in preparazione. - VIII. Le Gite Nazionali. - IX. Il Campeggio di Postumia. - X. Il Villaggio Alpino del Touring. - XI. I Cartelli Indicatori stradali. - XII. Cartelli di Comune. - XIII. Le Commissioni e i loro lavori. - XIV. L'Istituto Sperimentale Stradale. - XV. "Le Strade". - XVI. Il V Congresso Internazionale della Strada. - XVII. Le Autostrade. - XVIII. Un Corso d'Ingegneria Stradale. - XIX. I rapporti coll'ENIT.

CONSOCI,

Le espressioni di compiacimento che da parecchi anni il vostro Consiglio formola nel presentarvi il lavoro compiuto e il cammino percorso dall'Associazione, sono particolarmente calorose per l'esercizio 1924.

In quest'anno — l'8 di novembre — si compì il trentennio del Touring, festeggiato con una manifestazione che doveva essere modestissima, com'è nelle abitudini del Sodalizio, ma che invece assunse carattere ed importanza nazionale. Il ricordo di quella data procurò al vostro Consiglio franche espressioni di simpatia vivissima dall'Augusta Persona di S. M. il Re, da tutti gli alti poteri del Governo, dalle alte Cariche delle Camere, dell'Esercito, della Marina, da Associazioni ed Istituti di coltura e sportivi, dai più cospicui Rappresentanti dell'industria e del commercio, da Capo Consoli e Consoli e da un numero infinito di amici del Touring, dalla stampa tutta, solidale, senza distinzione di partito, nell'esaltare i servizi che il Touring ha reso all'Italia nei suoi trent'anni di fecondo lavoro.

Ma, pur restringendo l'esame al 1924, possiamo affermare che il bilancio morale dell'anno è fra i più belli che il Touring abbia mai presentato, mentre quello economico-finanziario dimostra la saldezza dell'Istituzione e, attraverso le cifre, una estensione nella nella propaganda delle opere rivolte all'interesse dei Soci e del Paese davvero confortante.

I. Movimento dei Soci. — L'anno ha segnato un aumento di 22.374 associati; raggiungendo al 31 dicembre il numero di 289.284. I nuovi Vitalizi nell'anno furono 11.255, in totale perciò 56.794.

Il vostro Consiglio ripete qui l'esortazione che costantemente vi ha sottoposto in ogni Relazione: tutti quelli che apprezzano l'opera del Touring e non vogliono restare dei platonici debbono farsi Vitalizi. Alla piccolissima spesa corrispondono invece vantaggi enormi per l'Associazione. Questa aspirazione perseguita costantemente dal vostro Consiglio, giustifica le spese che annualmente si fanno per un'intensa propaganda diretta allo scopo specifico. Si rifletta a questa sola statistica: i Soci che al 31 dicembre '24 non avevano ancora versata la quota, erano in cifra tonda 100.000 (come a fine del '23), cifra impressionante, che darebbe seriamente da pensare se non si trattasse soltanto, come dimostra l'esperienza, di impenitenti ritardatari.

Ma il lavoro di ricupero di questi 100.000 Soci è eccezionalmente oneroso per spese di amministrazione e postali, per il costo ognor crescente delle sollecitazioni, per gli interessi passivi, per spese di incasso attraverso le banche e così via. I ritardatari sono un flagello, causa di spese e di disordine.

Quando tutti avranno compreso che col versamento di un'umile somma possono rendere un servizio enorme alla nostra Associazione, questa diventerà ancor più grande e potente.

II. Consistenza patrimoniale. — Il bilancio si chiude con un avanzo di L. 343.944,02, che permette, coll'eccedenza delle sopravvenienze attive, di portare il Fondo di Riserva da L. 1.749.855,45 a L. 2.096.336,96. Anche il Fondo di Garanzia vincolato pei Vitalizi crebbe quest'anno di L. 1.824.050 e di L. 26.000 pei Fondatori della Sede. Il patrimonio sale quindi complessivamente da L. 8.859.230,45, come era nel '23, a L. 11.055.760,96. Esso consiste in titoli dello Stato o da esso garantiti, calcolati al corso del 31 dicembre '24, eccezione fatta per i buoni del Tesoro valutati alla pari. Ciò è stato consigliato dal fatto che a mano a mano che i buoni si avvicinano alla scadenza perdono il plus-valore dovendo venire rimborsati alla pari.

Le azioni rappresentanti lo stabile della Sede corrispondono al puro costo di anteguerra e in tutte le valutazioni delle esistenze inventariate venne usata la massima prudenza.

Il plus-valore di corso nel '24 di titoli esistenti nel '23, fu di L. 194.874,97 e venne portato ad aumento del fondo « Fluttuazione valori » ammontante così a L. 399.957,51, il quale non potrà sembrare troppo modesto ove si tenga presente l'ammontare e la valutazione alla pari fatta dei buoni del Tesoro che da soli contano nel Patrimonio per L. 8.755.000.

III. Le spese per le pubblicazioni. — Le spese sostenute nell'anno per questo titolo ammontano a L. 5.743.951,82 con aumento di circa L. 530.000 rispetto all'anno precedente, e si riferiscono alle seguenti pubblicazioni: *Le Vie d'Italia*, il *Foglietto d'Informazioni*, *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, *La Sorgente*, *Le Strade*, il *I volume della Guida del-*

l'Italia Centrale del T.C.I., il *V Fascicolo dell'Atlante Stradale al 300.000 del T.C.I.*, l'*Annuario Generale* e varie altre minori.

La cifra imponente, amministrata con rigorosa oculatezza, è un titolo di onesto orgoglio. Essa fu di 3.126.576,16 nel '21; 4.601.844 nel '22; 5.311.335,16 nel '23. È un crescendo grandioso, che dimostra l'aumento significativo della nostra propaganda turistico-colturale.

IV. La propaganda. — Figurano per essa L. 311.930,86, con una diminuzione di 84.000 lire rispetto all'anno precedente, pur comprendendo una impostazione di L. 50.000 per la propaganda nell'America Latina da svolgersi nel 1925. È da notare tuttavia che parte delle spese del '24 per il Sud America vennero ammortate con lo stanziamento già fatto nel bilancio del '23.

La propaganda comprende le spese per il Concorso a premi pei Vitalizi, per il nuovo Concorso Piccoli Alberghi nell'Italia Centrale e in generale per il miglioramento degli alberghi, per la distribuzione di medaglie, distintivi e diplomi ai Consoli, ai Soci propagandisti, per l'organizzazione del Corpo Consolare, per gli sconti e ribassi, gli affiliamenti, e una infinità di altre minute azioni.

V. Servizio Dogane. — La parte principale di questo servizio del quale riferimmo diffusamente negli anni precedenti, è sempre costituita dal rilascio dei trittici e dei *carnets de passages en douane* che sono affidati esclusivamente al T.C.I. per un decreto del 20 maggio 1903. Indice dell'importanza del servizio è l'ammontare dei depositi cauzionali che sono in continuo aumento. La rimanenza al 31 dicembre per la sola Cassa della Sede Centrale di Milano era:

1920	L.	2.498.489 —
1921	»	3.486.550,45
1922	»	6.758.530,45
1923	»	9.921.954,65
1924	»	13.232.684.—

Aggiungendo nel '24 i depositi alle altre nostre Casse di Torino, Genova, Roma, Firenze il montante dei depositi è di L. 19.544.784 come esposto in bilancio.

Nel 1924 vennero fatti depositi per circa 44 milioni di lire complessivamente.

Il rilascio dei trittici per gli Stati esteri ed il conseguente scambio dei trittici italiani, sono ormai ripresi con tutti gli Stati d'Europa con i quali veniva fatto fino al 1914. Si sta inoltre studiando il modo di affidare a nostri fiduciari il rilascio dei trittici italiani nelle due Americhe e nell'Egitto.

Nel 1924, dopo esaurienti studi, abbiamo riconosciuto l'opportunità particolarmente desiderata dall'A.C.I. di offrire la possibilità di evitare il deposito di valori per il cauzionamento dei trittici e dei *carnets* usando un sistema di assicurazione. Dal luglio è stata applicata una convenzione con la « *Ermes* » di Genova, assicuratrice ufficiale dell'A.C. d'Italia, per cauzionare i trittici rilasciati ai soci dell'A. C. d'Italia. Nel febbraio del 1925 abbiamo concluso una convenzione con le Assicurazioni Generali di Venezia — che hanno delegato il servizio alla Soc. Anon. Ital. di assicurazione contro gli infortuni di Milano, nota per le facilitazioni che da molti anni fa ai Soci del Touring — per assicurare in condizioni consimili il cauzionamento dei trittici rilasciati a tutti i Soci del Touring. Questi possono però sempre attenersi alla tradizionale e preferita forma di cauzionamento, depositando titoli di Stato o contanti.

1. Nuovi tipi di trittici. — Siamo stati autorizzati dal Ministero delle Finanze ad emettere un trittico speciale per cauzionare gli autoscafi svizzeri importati temporaneamente attraverso i confini sui laghi Maggiore e di Lugano. Corrispondente al trittico italiano, il T. C. de Suisse ha emesso un trittico svizzero che conferisce al titolare facoltà reciproche. Entrambi i trittici valgono fino al 31 dicembre, qualunque sia la data del rilascio.

È allo studio presso le Associazioni internazionali un trittico destinato a cauzionare i rimorchi trainati da automobili da turismo. Questa forma di trasporto, quasi sconosciuta in Italia, è usata altrove per i bagagli personali e per le suppellettili da campeggio: talvolta si tratta perfino di veicoli leggeri nei quali i turisti possono alloggiare, qualunque sia la località dove si fermano. Concretata che sia la forma del documento, verrà chiesta al Ministero l'autorizzazione ad emetterlo.

2. Motocicli. — Per importare i motocicli negli Stati europei si adopera il trittico; ma la Svizzera ha introdotto da due anni un certificato di controllo che viene rilasciato a presentazione della tessera del Touring e senza far deposito alcuno. Il certificato rilasciato durante l'anno deve essere scaricato nel gennaio successivo, presentandolo insieme al motociclo ad un ufficio doganale svizzero. È stupefacente come i motociclisti per lo più non si curino di provvedere a questa facile formalità di scarico, sia per il loro interesse, sia per dimostrare un poco di riconoscenza per la grande agevolezza loro concessa. Però con la loro negligenza essi fanno un cattivo affare, poichè devono pagare 10 franchi svizzeri per avere il certificato consolare che attesti la presenza del motociclo fuori della Svizzera e parecchi altri franchi svizzeri per l'ammenda che la dogana applica ai ritardatari. Il T.C.I. poi si fa rimborsare le spese di questo lavoro grande, noioso e sterile che gli tocca fare per alcuni Soci negligenti; poichè non è da pensare che servizi di questo genere possano essere fatti gratuitamente, ossia a carico di tutti i Soci e delle rendite dell'esercizio.

3. Biciclette. — È ancora sospesa la facoltà conferita in passato ai Soci del T.C.I. residenti all'estero, di importare temporaneamente la bicicletta senza far deposito e presentando la tessera del T.C.I. È noto che qualche Socio intraprendente aveva abusato della facoltà, rendendosi irreperibile ad importazio-

ne fatta e ha messo così il Touring nell'obbligo di pagare somme notevoli per diritti doganali dovuti in base alla garanzia prestata. La abolizione però ha danneggiato tutti quegli altri Soci che si giovavano correttamente della facoltà per i loro passaggi di confine. Il Touring sta studiando l'istituzione di una tessera di tipo speciale che, rilasciata con qualche cautela, potrà far ripristinare l'agevolezza che era molto apprezzata.

VI. Alcuni lavori compiuti nel '24.— 1. LE VIE D'ITALIA avevano già raggiunto nel gennaio del '25 la tiratura di 165.000 copie non avvicinata da altra pubblicazione periodica italiana di pari portata. Il numero degli abbonamenti cresce giornalmente e sarà di gran lunga aumentato nell'anno, in ragione diretta dell'interesse della rivista, dei molteplici problemi che essa tocca ed illustra, della cura che viene posta nel cercare materiale illustrativo sempre originale e bello — spesso eccezionale, tale da farsi ammirare — nel segnalare ogni iniziativa italiana meritevole di essere posta in luce nel campo del turismo e quelle attività che al movimento turistico sono legate da vincoli di interdipendenza.

Alla illustrazione della complessa opera del Touring si è sempre associata quella delle crescenti attività dell'ENIT. Le bellezze di natura e d'arte d'ogni parte d'Italia furono illustrate; ma industrie, imprese, impianti italiani ebbero anche la loro vivace illustrazione e fu sempre preso pretesto dall'esame di ogni singolo argomento per risalire ad una più vasta nozione, contribuendo efficacemente a migliorare la cultura del popolo italiano. Questo intento crediamo d'aver raggiunto. Ce lo dicono gli insegnanti che si valgono de *Le Vie d'Italia* per ravvivare l'opera loro nelle scuole; ce lo dicono le Autorità che ascoltano la voce del nostro periodico e provvedono a rimuovere gli inconvenienti da noi, per mezzo di esso, segnalati; ce lo dice soprattutto l'attenzione con cui le centinaia di migliaia di lettori seguono l'azione da noi svolta interessandosi ai problemi trattati, collaborando in mille modi al perfezionamento di questo possente strumento di coltura.

La coscienza dell'importanza de *Le Vie d'Italia* è in noi, ma è anche nei nostri Soci, sì che dobbiamo segnalare con gratitudine l'opera che i più attivi fra essi compiono per far in modo che *Le Vie d'Italia* giungano ad un numero di persone sempre maggiore, arrivino davvero ovunque esistano degli italiani o degli amici d'Italia.

Il prezzo di 12 lire per i solerti, di 18 per i ritardatari potè essere mantenuto; il magnifico volume del '24 è di 1400 pagine con oltre 1200 incisioni.

2. LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA, sono l'esponente notevolissimo e notatissimo dell'opera di espansione e di propaganda iniziata al principio dello scorso anno nell'America del Sud per contribuire ad un maggior scambio intellettuale e commerciale del nostro Paese con quelle fiorenti Repubbliche. Il periodico accolto con la più schietta simpatia dai nostri connazionali, giustamente desiderosi di vedere sempre più valorizzato all'estero il nostro Paese, ebbe accoglienze altrettanto lusinghiere presso gli stessi Americani del Sud, che subito compresero quale utile contributo il Touring avrebbe portato alla diffusione in Europa di un più giusto ed esatto concetto dei progressi compiuti in tutti i campi sociali dalle rispettive Nazioni. A mano a mano che questa propaganda andò traducendosi in atto, essa venne seguita in America con vivo interesse ed entusiasmo e numerosissime furono le adesioni e gli incitamenti di Società italiane, di uomini di governo e di alte personalità americane affinchè si perseveri in un'azione di così alto valore.

Per dare una prima spinta alla propaganda, il vostro Consiglio non esitò a mandare in America in un primo tempo il dott. Laffranchi, poi il rag. Rocca e l'on. Innocenzo Cappa, che con la sua insuperabile arte oratoria seppe far vibrare in un ciclo di conferenze tenute in Brasile, in Argentina e in Uruguay quel profondo sentimento patrio che sempre vive negli italiani all'estero.

Successivamente, grazie all'intervento dell'ing. Luigi Vittorio Fossati Bellani, il nostro Sodalizio potè prender parte alla manifestazione di propaganda nell'America Latina compiuta dalla R. N. *Italia* durante i suoi otto mesi di navigazione lungo tutte le coste del Continente Americano. Il vostro Consiglio tributa qui ancora una volta i sentimenti della propria gratitudine all'ing. Fossati Bellani per aver voluto partecipare personalmente alla crociera e per il suo generoso contributo finanziario che permise di far rappresentare il T. anche da un nostro Funzionario, l'ing. Ferruccio Cerri. I Commissari del Touring poterono svolgere nei 12 Stati da loro visitati, un'opera efficacissima di propaganda e di studio, i cui risultati non tardarono a manifestarsi. Stringendo contatti e relazioni con la stampa più autorevole delle numerose città visitate, che invero si dimostrò di una ospitalità e di una larghezza di vedute degna della più grande riconoscenza, essi riuscirono a dare una grande diffusione alla nostra azione ed ai nostri scopi. Proficue intese si strinsero pure con Società italiane ed americane, come pure con uomini di Governo, personalità e Istituti di coltura.

Durante il viaggio vennero pure gettate le basi di una vasta organizzazione Consolare, che ci asseconda con slancio e con crescenti risultati pratici, come pure vennero svolte intese con la Banca Francese-Italiana per l'America del Sud e la Italo-Belga. Il loro appoggio si dimostra estremamente prezioso.

Quanto a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* abbiamo la soddisfazione di poterne fare un confortante rapporto. Avevamo meditato di dar vita ad un periodico che in parte riproducesse gli scritti pubblicati ne *Le Vie d'Italia,* in parte desse notizia con articoli origi-

nali delle attività degli italiani nell'America Latina e delle risorse di quei paesi verso i quali muove il lavoro italiano. Ma il nostro periodico suscitò così vivi consensi e si diffuse così largamente anche in Italia — parecchie migliaia di abbonati già nel primo anno — che fummo fatti persuasi della necessità che ogni sua parte fosse di redazione originale, diversa da quella de *Le Vie d'Italia*. Gli argomenti che si riferiscono al nostro Paese vi sono infatti trattati in articoli di interesse più generale, tali da esercitare una viva attrazione sulla corrente del turismo d'oltre Oceano e anche da assicurare al nostro paese una miglior conoscenza da parte dei nazionali e degli italiani di prima e seconda generazione, che vivono nell'America Latina.

Gli articoli che illustrano località, regioni, risorse, impianti, industrie, imprese agricole ed ogni curiosità od elemento interessante le Repubbliche del Centro e del Sud America, sono il frutto di un faticoso lavoro di preparazione da noi condotto, di una incessante opera di ricerca che viene esperita con l'aiuto di coloro che hanno compreso l'importanza pratica del nostro periodico nell'assicurare una reciproca miglior conoscenza di popoli che parlano la stessa lingua o lingue rampollate dallo stesso tronco comune.

Anche per questa rivista, la massima cura fu posta nella predisposizione del materiale illustrativo: cosa non facile per l'altra riva dell'Oceano. La mole del volume del '24 comprende 1516 pagine di testo e il cospicuo numero di 1900 illustrazioni.

3. Guida dell'Italia Centrale. — Col volume distribuito nel '24, la *Guida dell'Italia Centrale* è ormai completa, salvo per *Roma e dintorni* di cui è detto più avanti. Esso contiene la descrizione del territorio a oriente e a mezzogiorno della linea ferrov. Firenze-Perugia-Terni-Roma, che si può considerare come la gran via, per eccellenza, del turismo.

L'opera, che sembra quasi naturale di considerare come il normale frutto della stagione di quel grande albero che è la Guida del Touring, è, nel fatto, un nuovo poderoso lavoro, rivelatore di infinite novità di una stupenda zona della Patria a trecento mila Soci, a qualche milione di lettori. L'abitudine di un volume di Guida all'anno non faccia dimenticare che tanto più straordinario è lo sforzo quanto più costantemente durato. E dal punto di vista librario, si tenga presente che commercialmente questo volume vale non meno di 30 lire, cioè i 300.000 esemplari gratuitamente diffusi sommano all'importo di almeno 9 milioni di lire.

4. Il V Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia al 300.000 del T.C.I., distribuito lo scorso anno, copre vasta zona del Mezzogiorno: la Campania, le Puglie, la Basilicata. Gli 8 fogli sono apprezzatissimi, tanto dai turisti che si recano a visitare Napoli e i suoi impareggiabili dintorni, quanto da coloro — e sono i più degli italiani — che continuamente sentono il bisogno di avere sotto mano una Carta delle comunicazioni esauriente e precisa, specialmente per le regioni meno note.

5. La IV edizione della Guida « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino ». — A breve distanza dalla terza (1923) si dovette provvedere ad una quarta edizione di 20.000 esemplari di questa ricercatissima Guida. Nonostante il breve spazio di tempo trascorso, numerose modificazioni furono introdotte nel testo e nella cartografia; si tenne anche calcolo degli ultimi mutamenti in musei e collezioni aristiche, come pure delle variazioni nei prezzi delle comunicazioni, nelle notizie di alberghi, ristoranti e così via.

6. La Guida d'Italia per gli Stranieri. — In questa iniziativa di sommo interesse patriottico il programma del Touring ha segnato nel '24 realizzazioni importanti. Dell'edizione francese è stato pubblicato e messo in vendita il 2° volume *Rome, l'Italie Méridionale et les Iles,* magnifico volume di 666 pagine, con 41 fra carte e piante. Buona parte del testo e della cartografia dovette essere creata di sana pianta, non esistendo ancora come base il materiale dei volumi riguardanti Roma e l'Italia Meridionale della Guida d'Italia per i Soci italiani.

Il nuovo volume ebbe eccellente accoglienza nel pubblico di lingua francese, ed è, per ora, la sola Guida apparsa all'estero che tenga conto dei profondi mutamenti avvenuti in Italia dal 1915 in poi. Questo secondo volume copre quanto ancora mancava dell'Italia; la vendita è affidata alla grande Casa Hachette di Parigi.

Nel '24 il Touring ha pubblicato pure il 1 volume *Northern Italy* dell'edizione inglese, la cui vendita è stata affidata alla Muirhead Guide-Books Ltd., filiazione della grande Casa Editrice londinese Macmillan and Co.

Il volume consta di 598 pagine ed ha una ricchezza veramente notevole di carte e piante: in tutto 62. Non è una semplice traduzione del I volume francese, bensì un adattamento alle esigenze del pubblico anglo-sassone, cogli aggiornamenti che nel frattempo si sono resi necessari. Il volume si presenta magnificamente nella legatura caratteristica delle Blue Guides della Casa Muirhead.

7. Il Servizio Informazioni. — Il Servizio Informazioni ha continuato a funzionare ad utilità dei Soci, che assai numerosi vi si rivolgono, sia per lettera che di presenza. Particolare importanza assume questo Servizio nei riguardi dell'Estero, da cui si ricevono frequentissime richieste di itinerari automobilistici, di informazioni sullo stato delle strade, su questioni turistiche, doganali, giuridiche, ecc. È questa una propaganda spicciola ma efficacissima, a favore del Paese, quasi un dovere al quale, per quanto per ragioni facilmente comprensibili il Servizio si riveli assai costoso, l'Associazione non può sottrarsi: essa si fa così apprezzare ogni giorno più nei paesi più lontani.

8. La Carta Aeronautica. — Effettuata nel

giugno dello scorso anno la consegna dei primi 40 fogli di questa Carta, si provvide subito ai rimanenti 14 fogli. Il Touring ha così assolto l'impegno preso di fronte al Commissariato dell'Aeronautica, e l'Italia è ora la prima Nazione del mondo in possesso di una Carta Aeronautica estesa a tutto il territorio.

9. LA PROPAGANDA ALBERGHIERA. — La situazione del Touring di fronte a una certa categoria di albergatori (in generale quelli dei più alti prezzi) è alquanto curiosa. Tutti gli albergatori sentono, anche se non amano dichiararlo pubblicamente, che il Touring è da molti anni l'unica associazione che abbia curato con costanza e con mezzi adeguati la propaganda per il miglioramento dei piccoli e dei medi alberghi. Sentono anche che se il punto di vista del Touring è essenzialmente la difesa dell'interesse dei turisti, nondimeno a questa esso tende attraverso il miglioramento tecnico e amministrativo degli alberghi, cioè, in sostanza, con un positivo vantaggio anche dell'industria alberghiera.

Ma questi albergatori non sanno perdonare al Touring la franchezza con la quale di tanto in tanto esso colpisce, colla sua critica oggettiva, precisa e documentata, prezzi che ritiene sproporzionati a determinati servizi resi. La mentalità di questa categoria di albergatori fa ad essi dimenticare ogni merito del Touring nel campo alberghiero per considerarne soltanto ciò che ritengono come danno ad essi arrecato e vorrebbero, se fosse loro possibile, opprimere il Touring in quel qualsiasi modo che potesse obbligarlo al silenzio.

Il Touring ritiene che siavi in questo atteggiamento di una categoria di albergatori una certa dose di contraddizione. Se i fatti denunciati e documentati non costituiscono eccesso, perchè dolersene? E se lo costituiscono perchè non aiutare il Touring a frenare con una meritata deplorazione gli eccessi? Il Touring, che ha sempre proceduto con misura, non ignora la sincera e calorosa approvazione dei Soci, e sa pure che la sua voce ha tenuto in guardia molti dall'andare, nei prezzi, oltre certi limiti.

Ma l'opera del Touring va sempre più imponendosi anche in questo campo della propaganda alberghiera e non sono certo le opposizioni interessate che possono trattenerlo dalla sua azione, sostenuta dall'opinione pubblica concorde. Piuttosto è da augurare e da sperare che tutti senza eccezione si schierino con esso « pel buon motivo », come sulla pedana lo schermitore toccato accusa lealmente la botta ma non ne serba rancore.

La propaganda alberghiera è stata particolarmente intensa nel '24. Le varie pubblicazioni del Touring continuarono a diffondere sani principî e ad ammaestrare in una infinità di ambienti adatti. La più importante di esse: il *Manuale dell'Industria Alberghiera* — che svolge in 976 pagine con 348 incisioni e 63 modelli esplicativi ogni aspetto dell'industria — andò esaurendosi e se ne fece una ristampa. Anche questa è pure ora press'a poco assorbita, tanto che si sta approntando non una semplice nuova ristampa ma una edizione assai ritoccata in più parti.

La Mostra delle Forniture Alberghiere nella Fiera Campionaria di Milano assunse nella seconda vittoriosa prova del '24 importanza così più grande, che generò un'idea nuova ed audace: quella di destinare a questa mostra pel '25, in luogo dei capannoni di legno, un apposito palazzo. L'iniziativa venne rapidamente tradotta in realtà, grazie al concorso di numerosi industriali consociati per opera del Touring, che da essi raccolse all'uopo, in forma di anticipo (600.000 lire) cioè buona parte della cospicua somma necessaria, integrata con circa metà di altrettanto dalla Fiera. E nell'aprile di quest'anno il magnifico nuovo palazzo raccolse 137 espositori.

Una importante novità nella Mostra fu un concorso bandito nell'intento di sottoporre all'attenzione dei conducenti di alberghi minori e piccoli, materiale bene adatto ma molto economico per l'arredamento di camere, bagni e ritirate. Esso ebbe esito assai soddisfacente specialmente per l'arredamento delle camere. I risultati stanno per essere esaminati da una apposita giuria.

L'insegnamento professionale alberghiero si è svolto nell'anno decorso secondo la nuova sistemazione organica annunciata nella Relazione del '23 e che fu possibile mercè il largo appoggio finanziario dell'ENIT, della Sezione di Milano dell'Associazione Italiana Albergatori e di enti pubblici e privati. I *corsi preparatori* si svolgono in Milano, Como ed Arona e vi sono ammessi i giovinetti che frequentano le classi di corso popolare (6ª, 7ª, e, in alcuni Comuni, 8ª). La *Scuola professionale* poi accoglie i giovani che frequentarono negli anni '22-'23 e '23-'24 i corsi preparatori ed ai quali fu assicurato il collocamento in alberghi di Milano. I risultati che si ottennero con questo razionale reclutamento e con la tempestiva preparazione degli scolari, si sono già palesati fin dall'inizio del corso.

Si può così affermare, senza tema di esagerazione, che un passo promettente fu compiuto nell'addestramento del personale d'albergo, cosa del massimo interesse pel miglioramento del servizio.

Ma un punto cardinale resta sempre alla base della azione del Touring. Bisogna fare ogni sforzo perchè nuovi alberghi si costituiscano in Italia; bisogna persuadere banchieri, capitalisti, risparmiatori, gli albergatori stessi i quali sono, in genere, contrari, come si comprende, a rompere il monopolio di cui fruiscono, che l'industria alberghiera ha cessato da tempo anche in Italia di essere un affare a base ristretta e deve mettersi per vie ben più larghe di quelle fin qui battute. Le condizioni di ospitalità dei nostri grandi centri e di moltissime città di provincia, sono il più spesso insufficienti per quantità e deficienti per qualità, talvolta addirittura disastrose. Gli ordinari bisogni degli uo-

mini d'affari stessi ne sono compromessi. Il turismo vi si svolge faticosamente.

Ogni manifestazione di carattere eccezionale, come i convegni, le piccole e le grandi esposizioni, le adunate di qualsiasi natura, urtano inesorabilmente contro la insufficienza degli alberghi. La situazione diventa ogni giorno più insostenibile. Occorre perciò mettersi con ardimento e con fede sulla via delle nuove costruzioni. E per pagare d'esempio il Touring pensò di dar vita a Milano ad un nuovo albergo: opera lenta e faticosa in questi tempi specie per la ricerca dell'area.

Il Municipio di Milano, apprezzando l'iniziativa come atto di civismo, volle esso stesso fornire l'area e coadiuvare lo svolgimento dell'impresa nel modo più efficace. Naturalmente essendo escluso che il Touring possa gestire direttamente alberghi, esso promosse la « Società Anonima Albergo Touring » col capitale di 5 milioni. L'impresa tuttavia importerà circa 11 milioni e la somma rimanente verrà coperta con obbligazioni o con mutui. Caratteristico il fatto che per desiderio stesso di alcuni promotori che si sono uniti al Touring e del Presidente della Società Anonima Albergo Touring, si crearono 50.000 azioni da una lira di prima emissione, di proprietà del Touring stesso, chiamate fondamentali, con diritto a voto, tali da costituire la maggioranza azionaria e rappresentanti la vigile disinteressata tutela che la vostra Associazione darà all'Albergo Touring.

Ciò darà modo di mantenere i prezzi nei limiti della maggior equità, pur tenuto conto di un'equa rimunerazione al capitale.

Tutto questo complesso di attività a favore dello sviluppo alberghiero nostro, ha reso indispensabili maggiori contatti cogli albergatori stessi e con tutti coloro che vivono attorno all'albergo: fornitori, impiegati, personale d'albergo e così via. Il vostro Consiglio ha perciò fondata un'apposita rivista, *L'Albergo in Italia*. Essa si propone soprattutto di svolgere un'intensa opera per il miglioramento dei medi e piccoli alberghi, secondo le tradizioni del Touring. Sono essi che presentano le maggiori deficienze, mentre interessano la clientela di gran lunga più vasta. Vi è per essi un campo sterminato di miglioramenti radicali o particolari, che la nuova Rivista presenterà in modo semplice e pratico, tale da permettere ad ogni medio o piccolo albergatore applicazioni larghe o modeste secondo le sue direttive ed i suoi mezzi. Ma ancor prima di stampare il primo numero, il T. propose all'ENIT, che con votazione unanime del suo Consiglio accettò plaudendo, che il nuovo periodico fosse di entrambi gli Enti, onde poter così dargli più vasta diffusione di propaganda. Così parecchie migliaia di copie mensili con indirizzi forniti metà dal T. metà dall'ENIT — indipendentemente dagli abbonamenti in 10 lire (pel primo anno cominciando da aprile solo L. 7) — saranno distribuite gratuitamente ad altrettanti alberghi giudiziosamente scelti di cui non si possa sperare l'abbonamento spontaneo, ma che sia lecito ritenere possano essere spinti dalla propaganda verso il meglio.

Nel '25 si ripete infine il *Concorso Touring-ENIT per il miglioramento dei piccoli alberghi nell'Italia Centrale:* i risultati del primo Concorso del '23 furono veramente soddisfacenti, ma i promotori si persuasero che se i buoni frutti ottenuti non fossero stati consolidati, tutto sarebbe andato in breve disperso.

10. Il Turismo Scolastico. — Il '24 fu pure un anno di sviluppo di questa nostra iniziativa. Alle molte Commissioni già costituite se ne aggiunsero altre, ad Ancona, Girgenti, Predazzo, Rivarolo Ligure, Schio, Sciacca. La Calabria ne ebbe a Cosenza, Reggio e Catanzaro. Merita un cenno particolare la Commissione di Catania che ha istituito sottocommissioni a Fiumefreddo, Palagonia, Calatabiano, Biancavilla.

Dappertutto si organizzarono gite ed escursioni in montagna e in collina, a città, monumenti d'arte, opifici, miniere.

Manifestazioni all'infuori delle ordinarie furono due campeggi in montagna sapientemente organizzati uno dalla Commissione di Susa al Rifugio del Giaset (m. 2640) e uno dalla Commissione di Bergamo al Barbellino (m. 1896), e un Convegno delle neocostituite Commissioni calabresi sul M. Reventino.

Una collaborazione apprezzata e che può considerarsi connessa a quella del nostro Turismo Scolastico fu data dal T. alla benemerita Associazione « Per la Scuola » di Milano, coadiuvandola nell'organizzazione dei suoi « viaggi premio » destinati ai migliori fra i volonterosi che dopo aver trascorso la loro faticosa giornata negli uffici e nelle officine dedicano le ore destinate al riposo ad accrescere la loro coltura.

In questo ordine di idee si può aggiungere qui che è desiderio del Consiglio che il Turismo Scolastico si orienti sempre più a muovere masse maggiori di aderenti e verso mete di istruzione e di educazione non soltanto montane.

11. La Sorgente. — Il periodico, organo ufficiale del Comitato Nazionale del T.C.I. per il Turismo Scolastico, ha, come per il passato, il compito di illustrare l'attività delle Commissioni di Turismo Scolastico e, in genere, di diffondere tra i giovani l'amore per il turismo, fonte di salute fisica e morale, contribuendo alla loro educazione col far conoscere le più nobili iniziative nel campo dell'arte e del lavoro e col descrivere ed illustrare le bellezze naturali della Patria.

Coll'inizio del nuovo anno esso venne alquanto trasformato nella forma, perchè da mensile è diventato quindicinale, e nella sostanza, perchè furono introdotte nuove ed interessanti rubriche, come racconti di viaggio, nozioni di vita pratica, ricreazioni scientifiche, filatelia, concorsi a premio, ecc.

L'aumentata diffusione dimostra chiaramente che in tal guisa si è colmata una la-

cuna, offrendo una lettura attraente e desiderata ai giovanetti fra i 10 e i 15 anni.

VII. Per i lavori in corso o in preparazione. — La cifra che rappresenta gli « Impegni vari » di bilancio segue di pari passo lo sviluppo dell'Associazione. Essa è nel bilancio ultimo di L. 2.513.846,69 con un aumento di L. 553.828,65 rispetto al 1923. Questi impegni rappresentano per la maggior parte accantonamenti per grossi lavori in corso o che si prevede di dover presto iniziare per assolvere compiti assunti. Era particolarmente consigliabile la maggior prudenza nei riguardi dell'*Annuario Generale* e della *Guida di Roma e dintorni,* di cui si dirà più sotto: due volumi riusciti di mole veramente eccezionale, tali da stupire chi, ricevendoli, vorrà considerare che sono dati assieme al *VI Fascicolo dell'Atlante Stradale,* in corrispettivo di una quota di L. 10 oppure col reddito della quota vitalizia di L. 150!

1. Il IV Volume della Guida dell'Italia Centrale descrive *Roma e dintorni.* Essa comincia a distribuirsi ai Soci mentre si diffonde questa Rivista. Basta l'enunciazione del titolo per sentire l'interesse grandissimo, eccezionale di questa parte della Guida d'Italia.

La redazione del volume venne condotta con cure infinite e con intenso amore. Tre articoli lo hanno presentato in *Vie d'Italia:* cosicchè non vi si ritorna qui.

L'argomento è veramente di una vastità eccezionale ed anche la materia sorpassò di molto i limiti dei volumi distribuiti negli ultimi anni, che si aggiravano sulle 600 pagine. Questo di Roma raggiunge quasi le 900 ed ha una cartografia ricchissima, completamente originale, redatta dalle fonti più recenti, spesso inedite; sono 72 tra carte, piani, disegni di edifici.

2. La II edizione della Guida delle Tre Venezie. — Nella nuova edizione — che si spera pronta per il giugno — la Guida è completamente trasformata. I volumi, anzichè due, saranno tre. Le innumerevoli modificazioni verificatesi in questi ultimi anni, le sistemazioni avvenute, il riordinamento di gran parte delle gallerie e dei musei, la delimitazione definitiva della frontiera con l'annessione di territori che nel '19 sembrava dovessero rimanere esclusi dai termini della Patria, indussero una maggior estensione, che permette di descrivere con l'ampiezza dovuta le nuove provincie e colmare le lacune. Profonde trasformazioni si fecero per le città principali e alcuni itinerari, specialmente quelli che ora più non risentono le conseguenze della guerra; nuove descrizioni si poterono fare del Pasubio, del delta del Po, di numerose strade del Friuli, delle vie di accesso da Fiume alla Jugoslavia, delle isole del Carnaro. Mutamenti importanti furono anche introdotti nella toponomastica: furono aggiornate le quote secondo i rilievi più recenti dell'I. G. M.; coordinate e completate le notizie topografiche e storiche sui luoghi di guerra, indicati molti dei Cimiteri militari; fornite le più precise notizie sui rinnovellati rifugi alpini. Nella parte introduttiva il cenno economico-statistico fu completamente rifatto, e le notizie pratiche subirono importanti modifiche. Furono aggiunti i prezzi di molti alberghi; delle ascensioni di montagna fu indicata con segni convenzionali la maggiore o minor difficoltà. Per la parte cartografica, oltre ad un completo aggiornamento della dotazione già esistente, furono aggiunte alcune Carte al 250.000, otto nuove piante di interni di edifici e una carta d'insieme di tutte le carte dei tre volumi.

3. Il VI Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia del T.C.I. è in corso di distribuzione gratuita e al momento di licenziare alle stampe questa Relazione ne sono già state spedite 200.000 serie. Comprende Calabria e Sicilia. Sono ad oggi 48 fogli della Carta al 300.000 pubblicati: colossale distribuzione di complessive 13.100.000 copie, del tutto senza precedenti. Nel prossimo anno l'opera sarà finità.

4. La Grande Carta Automobilistica al 300.000 del T.C.I. — Annunciata fin dallo scorso anno non potè ancora essere stampata per ragioni industriali. L'enorme lavoro presso gli stabilimenti di litografia che producono per noi, non ha consentito di cominciare prima la stampa. Una causa di ritardo fu pure determinata da un desiderio di perfezionamento che sarà molto apprezzato dal pubblico. Infatti si è pensato di indicare su questa carta i passaggi a livello aperti e incustoditi, indicazione che riuscirà preziosa agli automobilisti e li renderà avvertiti e prudenti sul possibile pericolo. Entro il corrente anno tuttavia usciranno senza dubbio i primi fogli di detta Carta: essi saranno in totale 10 del formato di cm. 82 per 110, ripiegati a libretto, nella comodissima forma dell'attuale nostra Carta Automobilistica 1 : 650.000.

5. La Guida per gli Stranieri. Seconda edizione del I volume in francese. — È già in preparazione una seconda edizione del volume « L'Italie - des Alpes à Rome ». Testo e carte verranno aggiornati accuratamente, rivedute in genere tutte le notizie.

6. Una nuova Guida. — Nel contempo è stata iniziata la compilazione del volume in francese « L'Italie en un volume », che descriverà in maniera compendiosissima tutta Italia in circa 650 pagine. Non si tratta di riduzione dell'opera in due volumi, ma di compilazione completamente nuova con caratteristiche alquanto diverse.

7. La Guida in inglese. — La preparazione del II Volume *Southern Italy including Rome Sicily and Sardinia* è proceduta alacremente per modo che sarà pronto per fine di primavera. Sarà di oltre 650 pagine, con 55 fra cartine e piante. Come per il I Vol. non si tratta solo di una traduzione del volume francese, ma bensì di un completo adattamento alle esigenze colturali e mentali del pubblico di lingua inglese.

8. La Guida in tedesco. — Il lavoro di preparazione è stato portato molto avanti e la stampa sarà iniziata fra pochi mesi. Anzichè in due volumi l'edizione tedesca sarà in tre, che seguiranno a breve distanza l'uno dall'altro. Inoltre è prevista la pubblicazione di un volume *Italien in einem Bande*, come per l'edizione francese. L'esclusività della vendita è stata affidata alla Casa « Grieben-Verlag Albert Goldschmidt » di Berlino, che inserirà i nostri volumi nella sua vasta collezione « Griebens Reiseführer ».

L'iniziativa del Touring per una Guida italiana ad uso degli Stranieri nelle loro lingue è dunque in pieno sviluppo. Fra non molto, cioè entro il '26, il Touring avrà lanciato all'estero tre volumi in francese, due in inglese, quattro in tedesco, completamente redatti, stampati, rilegati qui, affidati per la diffusione a case potenti. Sono nove volumi che, crediamo di poterlo affermare senza falsa modestia, faranno onore al Paese. Dal punto di vista economico, pur da considerarsi come essenziale poichè si tratta complessivamente di un impegno che rasenterà i due milioni, il vostro Consiglio si sente tranquillo, nè si sarebbe avanzato verso la traduzione tedesca e l'« Italia in un volume » in francese e in tedesco se i risultati attuali non gli dimostrassero che questo bilancio delle edizioni estere si chiuderà con un probabile disavanzo così limitato da consigliargli di continuare a estendere quest'opera di così evidente importanza turistica e nazionale.

9. La Carta delle Grigne. — Essa non ha potuto essere compiuta per la necessità di dare la precedenza a lavori di maggiore urgenza, specialmente al Grande Atlante Internazionale, che ha assorbito tanta parte della nostra potenziazlità tecnica e allo sviluppo enorme delle Carte per la Guida, ma non è affatto dimenticata. Non appena sarà possibile verrà ripresa e condotta a termine. Accarezziamo l'idea di una serie di queste carte, ma solo l'avvenire potrà dire se sarà attuabile.

10. La Guida della Libia. — Continua ad interessare vivamente. Esaurita completamente la ristampa, abbiamo già intrapreso una seconda edizione accuratamente aggiornata. Speriamo per fine d'anno di condurla a termine. Appoggi cordiali abbiamo all'uopo dal Ministero delle Colonie e da S. E. Volpi.

11. La Guida della Colonia Eritrea. — Per questa Guida, che riuscirà senza dubbio interessantissima, il lavoro è principiato da tempo. Le collaborazioni locali cominciano a dare i loro frutti, grazie anche all'intervento personale di S. E. il Governatore Gasparini e del Ministero delle Colonie.

12. L'Annuario Generale è in corso di stampa. Già si disse lo scorso anno che esso avrebbe presentato una modificazione radicale, tale da raddoppiarne di colpo il valore con una aggiunta a cui ci siamo decisi, malgrado i riflessi economici che finora ci avevano trattenuti dall'adottarla. Si tratta di aggiungere ai Comuni tutte le Frazioni; enunciazione, semplice ma in pratica di portata enorme sia per la redazione, sia per il costo. Effettivamente il nuovo *Annuario Generale* sarà un volume di oltre 1600 pagine ossia un grosso dizionario. Le località elencate sono circa 40.000 (10.000 nei precedenti Annuari) e per ognuna di esse sono forniti dati demografici, geografici, turistici e pratici importantissimi. Furono aggiunte tutte le località in cui, secondo la più recente sistemazione, si trova un cimitero di guerra. Per ogni Comune sono state aggiunte la molto desiderata distanza dal Capoluogo di Provincia; l'indicazione dei Reparti della Finanza; l'organizzazione giudiziaria, ecclesiastica e militare.

Nella parte estera si sono aggiunte le principali località dell'America Latina in relazione al nostro programma di espansione colà. Sono all'incirca 400 località nominate e per ciascuna di esse si è cercato di fornire i dati più precisi e completi. La Corsica, la Dalmazia, la zona francese di confine, la Tunisia ebbero pure ampliamenti di notizie rispetto alle precedenti edizioni. Una novità sarà pure il notiziario sull'Eritrea, che costituisce un capitolo a parte, quasi un grazioso anticipo della Guida in preparazione.

L'*Annuario* porta i dati demografici più minuti, cioè la popolazione accentrata e la sparsa secondo il censimento del 1921 ed è questa una preziosa primizia del Touring ai Soci. Queste notizie non furono ancora pubblicate da nessuno perchè inedite e la Direzione Generale della Statistica, a cui il vostro Consiglio e tutti i Soci debbono rivolgere un pensiero di viva riconoscenza, si è compiaciuta di far calcolare, stralciare e trascrivere appositamente i dati interessanti l'Annuario, riconoscendo l'importanza della pubblicazione.

L'*Annuario* è gemello della *Guida di Roma e dintorni* come sforzo economico. Infatti si può credere che 1600 pagine di notizie raccolte e ordinate con scrupolo attraverso migliaia di inchieste, 1600 pagine di composizione fittissima e correttissima, circa 250.000 chilogrammi (ai prezzi attuali!) di carta, la stampa di questi più che 480 milioni di pagine, la loro legatura, la loro spedizione colle gravi tariffe postali odierne, superino le possibilità finanziarie del Touring. Ma il vostro Consiglio crede d'aver fatto accantonamenti e conti prudenti ed è sicuro che ogni buon Socio si sentirà moralmente obbligato a far della propaganda e a pagare di esempio diventando Vitalizio se già non lo è.

13. Il Grande Atlante Internazionale del T. C. I. — La grande opera va maturando con ritmo sicuro e rapido. Le impazienze dei Soci che pur ne valutano a sufficienza l'importanza colossale, le difficoltà, e la natura stessa, ben diversa da altri atlanti di struttura affatto differente e non paragonabile, stanno per essere soddisfatte.

Il campione presentato al Congresso Geografico di Firenze del '21, fu seguito a quel-

lo di Genova dell'aprile '23 coll'esposizione di una ventina di tavole, che destarono l'ammirazione dei geografi ivi convenuti e provocarono due solenni ordini del giorno del Congresso a Sezioni riunite, pubblicati in *Vie d'Italia* e sparsi in tutto il mondo.

L'opera era già allora, dopo gli studi preliminari e l'organizzazione compiuta, in vigoroso sviluppo. In seguito ebbe uno slancio sempre crescente. All'infuori di L. 557.600 spese per altri impianti di Carte varie nel periodo di dopoguerra, e di L. 123.350 per la Scuola di cartografia, le spese fatte per il solo Grande Atlante si riassumono così:

1919	L.	83.800
1920	»	175.450
1921	»	234.450
1922	»	294.900
1923	»	342.000
1924	»	445.000
Totale al 31 dic. 1924	L.	1.575.600

Da allora il personale sempre più numeroso adibito all'Atlante ha portata l'erogazione a 60-70 mila lire il mese.

Oggi crediamo di poter assicurare che, salvo casi imprevisti di forza maggiore, tutto è disposto in modo che il Grande Atlante possa essere presentato completo al Congresso Geografico che si terrà in Milano nel '27, la cui organizzazione si appoggia al Touring e di cui il Comitato Esecutivo è presieduto, per nomina del Comitato Geografico Italiano, dal Presidente del Touring.

Se la speranza si realizzerà, come ne abbiamo la certezza morale, l'Italia avrà assolta, con rapidità che i competenti giudicano unica, una redenzione colturale che non ha precedente alcuno nel campo specifico e di cui gli Italiani tutti si sentiranno altamente soddisfatti. Ogni Socio del Touring potrà allora orgogliosamente dire di avere personalmente contribuito a questa grande opera nazionale.

La Direzione del Touring ha ormai anche gli elementi per lo studio del prezzo al quale il Grande Atlante sarà ceduto ai Soci, e, senza volerlo oggi precisare, può nondimeno assicurarli che sarà un prezzo di propaganda da stupire e tale da diffondere la bella opera con grandissima rapidità e in misura tale da costituire un contributo enorme alla coltura popolare di tutto il nostro Paese.

14. Il Concorso per il manuale pratico di educazione della volontà, dotato di un premio di L. 20.000 dovuto alla munificenza del comm. Luigi Brioschi e di un premio speciale di lire 1000 riservato al migliore concorrente che faccia parte delle truppe alpine, ha avuto esito eccezionale come interessamento di gareggianti, poichè ben 182 furono i lavori presentati. La Giuria sta esaminando il ponderoso materiale, ciò che richiederà naturalmente un tempo non indifferente.

VIII. Le Gite Nazionali. — Il grande successo del viaggio in Sicilia del '23 fu, se possibile, superato da quello ripetuto nel '24 sull'identico itinerario per soddisfare le numerose iscrizioni in soprannumero dovute respingere nell'anno precedente. Grandiose le fraterne accoglienze dei cittadini di Cefalù, di Piana dei Greci, di Randazzo; solenni quelle delle Autorità di Girgenti, Catania, Giarre, Nicolosi, Zafferana; il viaggio con la Circumetnea fu un succedersi di festeggiamenti inaspettati e spontanei. D'interesse veramente eccezionale la visita all'impianto idroelettrico dell'Alto Belice col lago artificiale di Piana dei Greci, ove l'ospitalità della Idroelettrica Siciliana superò ogni cortesia immaginabile, la traversata delle lave di Linguaglossa ancora fumanti dopo l'eruzione dell'anno precedente e la meravigliosa rappresentazione classica nel teatro greco di Siracusa, alla quale assisteva anche il Presidente del Consiglio on. Mussolini.

Mentre questa Relazione si diffonde tra i Soci stiamo preparando una grande *Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia* nel decennio dell'inizio della guerra.

IX. Il Campeggio di Postumia. — L'idea del tutto nuova e originale di un campeggio speleologico e nella regione di Postumia, fu accolta dai Soci col massimo entusiasmo. I 450 Soci che vi parteciparono riportarono del mondo sotterraneo incancellabili impressioni.

Oltre alla visita delle Grotte di Postumia (compresavi la primizia della stupenda Grotta del Paradiso) e di S. Canziano, delle caverne del Rio dei Gamberi, della Grotta Nera e dell'Abisso della Piuca — bellezze a tutti sconosciute di un mondo fantastico — i partecipanti ebbero agio di farsi un'idea della regione carsica coi suoi caratteri peculiari, di visitare Fiume, nuova gemma della Patria, e l'incantevole Abbazia sul Carnaro, di salire sul M. Re e sul M. Maggiore d'Istria.

La *propaganda speleologica* del Touring diffonde con confortante progressione la visita e lo studio delle Grotte. Il movimento si traduce economicamente in sempre più largo concorso alle Grotte Gigante, di San Canziano e di Postumia nelle provincie redente; in costituzione di associazioni di esploratori entro i vecchi confini, in esplorazioni veramente notevoli dal punto di vista tecnico e scientifico tra le quali ci piace di notare come particolarmente memorabili quelle dell'Alpina delle Giulie al Cansiglio e il 2 di novembre '24 alla Grotta della Marna in Cicceria, poi battezzata Abisso Bertarelli in onore del nostro Presidente che prese parte alla spedizione, e che risultò la più profonda cavità naturale esplorata nel mondo intiero.

X. Il Villaggio Alpino del Touring. — Anche il IV anno di vita del Villaggio si chiude in modo soddisfacentissimo. Le spese fatte dalla fondazione a tutto il 31 dicembre 1924 ammontano a L. 1.073.528,98: gli introiti alla stessa data furono di L. 1.093.209,51 oltre alla cifra versata dai Soci Patroni.

Nelle belle e comode tre villette le quali insieme ai fabbricati accessori e agli impianti rappresentano un milione, furono ospitati nei 3 turni del 1924, 243 tra ragazzi e bambine con una spesa complessiva di L. 55.663,20. La spesa relativamente esigua si spiega col fatto che tutto il Personale di direzione e di assistenza durante i tre mesi di villeggiatura diede generosamente la propria prestazione a titolo gratuito e che molte forniture importanti (trasporti, arredi, cibarie) vennero pure fatte gratuitamente da amici del Touring.

Si segnalano qui i principali contributi in denaro per la gestione: la Fondazione Nazionale Pro Orfani di Guerra di Roma (L. 6.000), il Comitato di Assistenza Civile e Religiosa di Milano (8.250), quello di Pavia (3.000), il Consorzio Pro Orfani di Guerra di Parma (3.000), il cav. uff. Umberto Grioni (15.000), la Cassa di Risparmio di Milano (5.000), la Banca Commerciale Italiana (3.000), il prof. Angelo Ceriani di Busto Arsizio (3.000).

I Soci Fondatori (quota L. 100) salirono da 1833 a 2056.

Ma il nostro Villaggio ha bisogno di assicurare la propria vita futura creandosi un fondo redditizio che possa sopperire almeno in parte alla gestione annuale, tanto più che questa potrà in avvenire estendersi a più lunga stagione. All'uopo fu creata la categoria dei Soci Patroni, con quote di L. 5.000 che dànno diritto all'invio di un piccolo protetto che si trovi nelle condizioni regolamentari. Il reddito delle 5.000 lire rappresenta all'incirca il costo di mantenimento. Perchè il Villaggio abbia vita assicurata occorre perciò uno somma cospicua.

Al 31 dicembre 1923 erano sottoscritte 11 quote da L. 5.000. Al chiudersi del 1924 le quote erano salite a 36 nel seguente modo: Maria Pandini (Lecco), L. 75.000; cav. uff. Umberto Grioni (Milano), L. 10.000; Dettoni Guido (Milano), L. 10.000; Dettoni Ugo (Milano), L. 5.000; Moretti comm. Ettore (Milano), L. 5.000; Bernocchi gr. uff. Antonio (Legnano), L. 10.000; Borletti Senatore, L. 5.000; Bognetti prof. Giovanni, L. 5.000.

Nuove opere si stanno creando per il Villaggio che dovrà essere, mercè le piccole e le grandi oblazioni di amici, sempre più un asilo moralmente e fisicamente invidiabile per la infanzia gracile e bisognosa.

XI. I Cartelli Indicatori stradali. — Il Touring ha silenziosamente continuato colla abituale costanza e con vigore fattivo l'opera di collocamento. Il consorzio stretto fra Touring, FIAT e Pirelli ha provveduto nel '24 alla posa di ben 4155 cartelli sparsi in 67 provincie. Il totale dei cartelli collocati nel dopoguerra raggiunge così la cifra notevole di 18.092, con una spesa di quasi L. 1.300.000.

Se si tien conto delle numerose difficoltà che ostacolano il rapido andamento di questo lavoro di sistemazione delle segnalazioni stradali per la indispensabile collaborazione degli Enti che hanno governo di strade, della necessità di doverne ottenere il consenso per la posa in opera e di dover calcolare tutte le distanze chilometriche poste sui singoli cartelli secondo le ultime modifiche stradali, si può giudicare la somma di sforzi e di studi che ha richiesto questo servizio, che è una vera gloria del Touring.

Il nostro Ufficio Tecnico da anni specializzato alla non facile bisogna per la quale le pratiche cogli uffici pubblici sono di un'importanza fondamentale, provvede a redigere progetti completi di segnalazioni stradali che vengono inviati in approvazione ai vari enti, il cui lavoro è ridotto a semplice verifica.

Nella ripartizione dei cartelli non si ebbe alcuna preferenza regionale. Si offrirono gratuitamente i cartelli in tutte le regioni d'Italia colla stessa intensità. Dove i cartelli trovarono minore collocamento ciò è dovuto soltanto a una maggiore scarsità di cooperazioni locali. Ma in queste parti d'Italia noi non ci stanchiamo di riprendere pratiche cadute, di rinfocolare gli spiriti, certi di giungere ad ottenere lo scopo d'interesse generale.

XII. Cartelli di Comune. — Nella Relazione del precedente esercizio lasciavamo intravvedere che il lavoro inerente a queste segnalazioni avrebbe dato nel 1924 buoni frutti. Infatti lo sviluppo di questo utilissimo servizio, fatto dal consorzio colla Soc. Italo-Americana pel petrolio, che unisce nei cartelli la sua marca di benzina Lampo al nome del Touring, è stato, se ci è lecito chiamarlo così, veramente sorprendente. Furono posati 6170 cartelli — in totale quindi coll'anno precedente 8197 — per un valore complessivo di circa L. 1.300.000. Tutti i turisti debbono esser grati al nostro consorzio di quest'opera desideratissima così grandiosamente assolta. Tutti gli italiani anzi, perchè i nostri cartelli, insieme al nome della località dànno una quantità di altre utili indicazioni. L'anonimia dei nostri abitati va sparendo per opera del nostro consorzio. Speriamo nel '25 di poter continuare con larghezza il lavoro al quale si dedica alacremente uno speciale Ufficio con personale specializzato.

XIII. Le Commissioni ed i loro lavori. — 1. IL COMITATO NAZIONALE PER LA DIFESA DEI MONUMENTI E DEI PAESAGGI. — Si può dire sinteticamente che la sua opera si è svolta nelle direttive già note, cioè mediante interventi là dove gli veniva segnalato qualche pericolo per la integrità di monumenti (non esclusi i più maestosi monumenti vegetali) o dove inconsulte opere minacciavano di deturpare la bellezza di un paesaggio o l'armonia di un agglomeramento urbano. Più spesso il Comitato richiamò l'attenzione di Enti pubblici e privati sulla negletta conservazione o sulle condizioni di deficiente pulizia di edifici e di luoghi a cui convengono, tratti dalla fama, connazionali e stranieri.

Più ampio cenno sarà fatto in *Vie d'Italia* rendendo conto della riunione che il Comitato tenne il 14 marzo scorso nella sede del Tou-

ring. A integrare le discussioni contribuì la conferenza che la sera del 14 tenne l'avv. gr. uff. Luigi Parpagliolo, Vice Direttore Generale delle Belle Arti. Di questa la *Rivista* riparlerà con convenienti illustrazioni, chiarendo quali siano le possibilità di azione del Comitato e di quanti possono collaborarvi.

2. La Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo e problemi connessi ebbe soprattutto ad occuparsi del nuovo *Codice della Circolazione*. Come già si ebbe a rilevare nella Relazione del '23, si è manifestata nell'applicazione la gravità dell'eccezione mossa dal Touring fin dal suo primo apparire, circa l'inferiorità manifestamente ingiusta in cui viene posto l'automobilista di fronte all'agente accertatore della contravvenzione, data la doppia qualità di questo, cioè d'agente giurato e d'interessato nei proventi delle ammende. Poichè oggi queste ammende sproporzionate ammontano facilmente a molte centinaia di lire anche per futilissimi motivi, la partecipazione nella misura di un quinto è stimolo ben forte nell'eccitare l'azione degli agenti interessati, al di là delle intenzioni del Codice e talvolta oltre i limiti del buon senso. Alla Sede del Touring è una processione di colpiti da gravi ammende, i quali raccontano le circostanze in cui furono dichiarati in contravvenzione: numeri di targhe immaginari, velocità arbitrariamente definite come pericolose, spesso poi qualche difetto nel modo con cui le targhe sono fissate al telaio indipendentemente dal fatto dell'automobilista. Purtroppo poco si può fare per la tutela dell'automobilista contro questi eccessi di fiscalismo, che rendono antipatica la legge e i suoi rappresentanti, poichè l'azione giudiziaria è sempre costosa, e noiosissima anche pei luoghi spesso assai lontani dal presunto contravventore ove si svolge e nei quali si pretende che vengano prodotti testimoni, d'altronde con esito anche incerto di fronte al giuramento privilegiato dell'agente denunziatore. Purtroppo sono d'ogni giorno sentenze fantasticamente ingiuste, e transazioni palesemente fatte con disgusto colle Autorità solo per evitare maggiori danni. È perfino avvenuto che Municipi di grandi città abbiano privatamente riconosciuto la vessazione ingiusta esercitata dai loro agenti per averne lucro, e abbiano dichiarato di trovarsi impotenti ad impedirla, poichè la legge è tassativa. Qualche Municipio ha traslocato qualche agente più esagerato in zone non frequentate dagli automobilisti. A tanto si è dovuto scendere per avere qualche difesa.

Noi perciò non cesseremo dalla nostra propaganda perchè venga abolita la compartecipazione diretta degli agenti giurati ai proventi delle ammende.

Già fin d'ora il Touring compie anche una importante consulenza legale in queste materie, sia dando un indirizzo di massima a coloro che ci espongono i propri casi, sia adoperandosi presso i magistrati giudicanti perchè tengano in considerazione le tesi più eque e liberali nell'interpretazione del Codice di circolazione. Finora non è sembrato possibile di organizzare una vera assistenza di patrocinio per la grande complicazione che importa: questa però non è idea da abbandonarsi.

3. La Commissione Miglioramento Strade ebbe a svolgere opera importante in alcune sedute che si tennero nel febbraio 1924. Dopo d'allora la Commissione non fu riunita, non perchè sia mancata la materia da trattare, ma per lo stato di perplessità estrema in cui il Governo lasciò quanto riguarda quella riforma alla legislazione stradale, di cui si diedero ampie notizie nella Relazione pel 1923.

Se la Commissione non poteva nelle profonde incertezze esprimere giudizi collegiali, tanto maggiore fu invece l'azione di agitata, vorremmo dire addolorata vigilanza della organizzazione d'Ufficio e di Consiglio del Touring per il complesso problema, onde mai un momento rallentò l'opera sua.

Riassumendo rapidamente: si ricorda che con R. Decreto 15 novembre 1923, promosso dal Ministro dei LL. PP. on. Carnazza, venne profondamente modificata la vecchia legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, per quanto riguarda la manutenzione delle strade, sostituendo alla tradizionale ripartizione in nazionali, provinciali e comunali — rispettivamente mantenute a totali spese dello Stato, delle Provincie e dei Comuni — una nuova ripartizione in classi, delle quali la 1ª a spese per metà fra Stato e Provincie, la 2ª per tre quarti delle Provincie e un quarto dello Stato, la 3ª a metà fra Provincie e Comuni interessati, la 4ª dei Comuni.

D'altra parte, la rete delle strade di I classe veniva ad includere, oltre le vecchie nazionali, le più grandi arterie provinciali; la rete della II classe comprendeva le provinciali più importanti non assunte in I, la rete di III le intercomunali più importanti, la rete di IV le antiche comunali non assunte di III classe. La manutenzione era affidata allo Stato per la I classe, con sua facoltà di passarle alle Provincie qualora queste dessero affidamento di un servizio soddisfacente; alle Provincie per la II classe con facoltà nello Stato di assumerla direttamente nei casi in cui ritenesse ciò necessario nell'interesse della viabilità; restava alle Provincie per la III classe, ai Comuni per la IV.

Scopo della riforma: estendere l'interessamento ed il contributo dello Stato a tutta la rete stradale principale — cioè di I e II classe —; quello delle Provincie alle già comunali più importanti, riducendo le mansioni dei Comuni in fatto di manutenzione alle strade d'interesse strettamente locale.

È da osservare che il Ministero delle Finanze aggiunse al Decreto un art. 21, d'indole finanziaria restrittiva, che ne annullava sostanzialmente ogni valore, ma che si ritenne di portata transitoria e limitata all'esercizio finanziario in corso, senza di che sarebbe caduto ogni effetto del Decreto e si sarebbe creata una situazione del tutto insostenibile, cioè

un ordinamento nuovo sostituito a un vecchio, senza i mezzi per poterlo applicare.

Una riforma così radicale doveva incontrare parecchi scogli: alcuni inevitabili, altri che avrebbero potuto essere facilmente previsti e rimossi. La discussione seguita presso la nostra Commissione Miglioramento Strade mise bene in evidenza le lacune della nuova legge e quelle sue disposizioni che ferivano troppo profondamente interessi regionali o locali a cui era necessario avere il massimo riguardo. Le proposte di modificazioni della Commissione, rappresentano veramente — oggi lo si vede con chiarezza — un utile contributo alla lodevole intenzione dimostrata dal Governo di uscire da un lungo periodo d'agnosticismo per quanto riguarda le condizioni della viabilità generale. Esse tenevano anche conto di talune indeclinabili esigenze pratiche e d'equità tributarie sfuggite all'attenzione di chi aveva ideato la riforma. E fu veramente ragione di compiacimento e di conforto il sentire, nella stessa sede del Touring, il Ministro Carnazza promettere che delle proposte modificazioni egli avrebbe tenuto conto in sede di regolamento.

Ma gli eventi si svolsero contrari a quelle intenzioni. L'on. Carnazza lasciava il Dicastero dei Lavori Pubblici prima che fosse modificato il R. Decreto 15 novembre 1923 od emanato il Regolamento per la sua applicazione. Gli succedeva l'on. Sarrocchi, presso il quale il Touring svolgeva immediatamente opera assidua con memoriali e visite personali perchè urgentemente volesse provvedere a sistemare la insostenibile situazione.

All'uopo venne anzi indetta nel novembre 1924, con carattere d'urgenza, un'apposita riunione presso la Sede del Touring, con iniziativa alla quale si associava autorevolmente il Presidente della Deputazione Provinciale di Milano, invitandovi i massimi esponenti delle pubbliche Amministrazioni e degli Enti sportivi e industriali maggiormente interessati nei problemi della viabilità. Le conclusioni prese in quella riunione vennero illustrate in un memoriale a stampa indirizzato a S. E. il Ministro Sarrocchi e che venne anche largamente distribuito a Senatori, Deputati, Presidenti di Deputazioni Provinciali e Sindaci di grandi Comuni. Si proponevano in quel memoriale poche e chiare modificazioni al R. Decreto 15 novembre 1923, che, se fossero senz'altro state adottate, avrebbero sistemata in via razionale e definitiva la situazione, restituendo alle Provincie la tranquillità sulla sorte dei loro bilanci e la possibilità di riprendere quella libertà d'azione che era stata d'improvviso paralizzata dalla incompleta ed inattuata riforma Carnazza.

Conviene qui mettere in evidenza che le conclusioni di quel memoriale vennero a coincidere esattamente con quelle anteriori della Commissione Miglioramento Strade, onde non solo fu evitata qualsiasi contraddizione od interferenza tra le varie fasi dell'azione del Touring a proposito di questo gravissimo argomento, ma si trovò pure giustificata la procedura alquanto sommaria e d'urgenza, con cui la Direzione del Touring credette opportuno agire senza indugio presso il Ministro Sarrocchi perchè avesse a risolvere la situazione di vera anarchia creatasi con la mancata applicazione pratica della riforma Carnazza, mentre la vecchia legge del 1865 era ormai diventata lettera morta.

Ma quell'azione serrata del Touring non ebbe quasi fortuna. L'on. Sarrocchi si rese bensì conto delle difficoltà contro cui urtava in qualche parte la riforma Carnazza, ma anzichè applicare i rimedi suggeriti non prese altra conclusione fuori di quella di sospenderne formalmente l'applicazione, sanzionando cioè lo stato di fatto, fino al 1° luglio 1925. Ciò per dar tempo al Governo di studiare le necessarie modificazioni al R. Decreto 15 novembre 1923.

Ma non perciò si avvicinava a tranquillo porto la sbattuta nave di questa riforma stradale. Difatti anche l'on. Sarrocchi lasciava il Ministero dei LL. PP. senza promuovere alcun ordinamento che dovesse entrare in vigore alla scadenza della proroga ormai imminente; ed all'on. Sarrocchi succedeva nei primi giorni del volgente anno l'on. Giuriati. Immediatamente, il Presidente del Touring si recava presso il nuovo Ministro per metterlo al corrente della preoccupante situazione, invocandone un pronto ed energico intervento onde fosse evitato il gravissimo danno incombente qualora al termine della proroga in corso non fosse stata pronta l'attuazione di un qualsiasi nuovo ordinamento stradale a far tempo dal 1° luglio 1925 e vi si recavano amici del Touring autorevoli per situazione e per tecnicismo profondo nella materia. Nello scorso febbraio l'on. Giuriati nominava una Commissione di studio costituita da Funzionari dei LL. PP. Non resta se non augurare che sia veramente questa l'ultima tappa del travagliato cammino di questa riforma stradale, ideata dall'on. Carnazza con larga visione dei doveri dello Stato verso la viabilità generale, ma che ha trovato tante difficoltà per la riluttanza delle Finanze ad assumere i nuovi maggiori oneri per lo Stato inevitabilmente connessi ad una maggiore estensione delle funzioni statali in fatto di gestione dei servizi stradali e per altri motivi diversi.

Il vostro Consiglio dichiara qui nel modo più formale di essersi fatto carico della veramente tragica situazione delle strade e di avere esplicato ogni sforzo colle influenze personali, colle proposte concrete, col contributo tecnico al Governo. Purtroppo esso si è trovato quasi isolato in questa dura campagna. Nondimeno non cesserà le sue resistenze e le sue collaborazioni: le difficoltà da superare valgono bene che si continui in un atteggiamento che è di aiuto cordiale offerto e di affermazione tenace che la strada non si mantiene e non si rigenera che rispettando certi caratteri tecnico-amministrativi che si impongono e fuori dei quali non v'è salva-

mento. Se il Governo si persuaderà che non è possibile trascinare all'infinito senza soluzione il problema impellente delle strade, tanto meglio; se, per disgrazia del Paese, questo non accadesse non si potrà rimproverare al Touring di non avere tempestivamente portata in alto luogo la voce concorde dei tecnici e degli amministratori delle strade.

4. LE NUOVE TASSE DI UTENZA STRADALE, di cui si è data la prima notizia nella Relazione pel '23, sono entrate in vigore in parecchie Provincie e presso altre quanto prima. Anche per questo disgraziato R. Decreto 18 novembre '23, il Touring intervenne presso il Ministro delle Finanze: il Presidente del T. gli presentò una autorevolissima Rappresentanza degli Enti interessati, intervenne ancora in seguito, ebbe discussioni alla Sede del T. con funzionari del Ministero, credette di aver dimostrato quale capovolgimento dei più sani criteri di circolazione si volevano instaurare.

Ma purtroppo duole dover aggiungere che gli affidamenti del Ministro delle Finanze circa l'interpretazione del R. Decreto espressi in sua apposita e precisa circolare, sono poi andati interamente delusi. Nel fatto, vennero lasciate libere le Provincie ed i Comuni di tassare, *anzichè coloro che usano in modo eccezionale le strade,* come e chi e quanti volevano, e fino al gettito enorme di un terzo della spesa totale di manutenzione, che è follia pensare di poter raggiungere col provento di queste tasse senza boicottare la circolazione di tutti i veicoli.

Mentre il Ministero aveva però dato affidamento di una grande severità e moderazione nella omologazione dei relativi regolamenti provinciali, i più disparati trovarono identica favorevole accoglienza. I veicoli più bersagliati sono naturalmente quelli a motore, ma qualche Provincia volle anche sovratassare le biciclette, e non urtò punto contro il presumibile divieto delle Finanze. È una vera anarchia tributaria, sulla quale impera il più completo ed incontrollabile diritto di « omologazione » da parte del Ministero delle Finanze, il quale omologa anche le maggiori incongruenze, le più palmari sperequazioni. Occorre di fronte a questa cecità continuare la propaganda perchè cessi questo stato di cose, atto assai più a paralizzare l'economia dei trasporti stradali che non ad equilibrare le finanze degli Enti locali, i quali, anche con forti tasse, ben poco possono ricavare, mentre deprimono e schiacciano un coefficiente economico così vitale quale la circolazione.

XIV. L'Istituto Speriment. Stradale ha compiuto nell'esercizio decorso un ragguardevole lavoro. I campioni di materiali stradali di ogni tipo passati all'esame del nostro Laboratorio furono più di 400, e vi figurano non solo le ghiaie e le rocce da pietrisco, ma anche le rocce da pavimentazione, gli asfalti, i bitumi, i cementi ed altri materiali che la tecnica stradale moderna va mettendo in evidenza. La provenienza di codesti campioni non è uniformemente distribuita rispetto alle regioni d'Italia. Tuttavia il campionario dell'Istituto va a mano a mano acquistando d'entità e di significazione e già permette qualche apprezzamento generale sulle condizioni generali del nostro Paese dal punto di vista dei materiali stradali. Condizioni invero poco soddisfacenti, poichè ormai si va così provando che talune regioni sono povere di materiali anche appena discreti (almeno gli usati ora), ad esempio la Campania e la Sicilia, mentre i materiali d'alta classe sono limitati a poche regioni, quali il Piemonte ed il Trentino. Si comprende quindi la necessità d'uno studio sistematico per la scelta ed il modo d'impiego dei materiali, specialmente sulle strade ad intensa circolazione automobilistica, nel qual campo il nostro Istituto potrà svolgere un'opera di utile consulenza.

Notevole lo sviluppo che vanno prendendo nel Laboratorio gli esperimenti sui materiali bituminosi di più recente introduzione nel nostro Paese. Non solamente le pubbliche Amministrazioni, ma le Ditte specializzate nell'impiego di codesti materiali, ci mandano fiduciosamente campioni da esaminare e giudicare. Si tratta di ricerche fisiche e chimiche assai delicate, per le quali è davvero provvidenziale che siano raccolti presso il nostro Laboratorio tutti i mezzi richiesti da questa tecnica sperimentale speciale, mentre il personale adibitovi va prendendo sempre maggiore esperienza e competenza in materia.

Bel lavoro costituirono le prove sui cementi impiegati per la pavimentazione delle Autostrade da Milano ai Laghi, le quali valsero a mettere in evidenza la possibilità per le nostre fabbriche di fornire un grandissimo quantitativo di cemento d'alta classe, superando le esigenze di un severo capitolato.

Ma le prove a richiesta di terzi non possono costituire l'unico lavoro del Laboratorio. La natura stessa della nostra Istituzione esige che questa non si limiti ad accertamenti delle condizioni attuali della tecnica stradale, ma che tenda a farla progredire, anche col mezzo delle ricerche originali.

Occorre quindi che, accanto al lavoro proveniente da Amministrazioni e privati, il Laboratorio altro ne svolga d'iniziativa propria. Sono in questo campo, ad esempio, in corso ricerche sui calcestruzzi cementizi, di cui verrà dato conto quando saranno ultimate. Ed anche si stanno tentando metodi nuovi per le prove sulle pavimentazioni bituminose, in perfezionamento degli attuali, assai imperfetti per la grande complessità dei fattori che intervengono ad influenzare il comportamento di dette pavimentazioni nell'impiego corrente. Ma l'opera dell'Istituto non si esaurisce entro il Laboratorio. Continuo è il lavoro di studio e di consulenza sia tecnica che amministrativa, in materia stradale, su fiduciosa richiesta di Enti Pubblici e privati.

Recentissima una nostra inchiesta presso le Provincie per conoscere in che modo si fossero apprestate all'applicazione del nuovo or-

dinamento stradale, prima deliberato e poi sospeso, secondo la riforma Carnazza. Tutta questa documentazione, può, acquistare ora un valore risolutivo, specialmente di fronte alla scarsa documentazione ufficiale che ha contribuito a condurre al deplorato stato attuale della legislazione stradale.

XV. "Le Strade". — Sono ormai sei le annate di questa Rivista pubblicata dal Touring, e nel complesso rappresentano la storia della strada in questo breve ma travagliato periodo. L'annata '24 è di specialissimo interesse in quanto vi si trovano ampiamente trattate tutte le questioni cui diedero luogo i due fortunosi Decreti di cui si parlò sulla riforma dell'ordinamento stradale e sulle tasse d'utenza. Si può dire che la trattazione fattane sulle colonne de *Le Strade* abbia dato l'indirizzo a tutta l'altra stampa su questi argomenti. Tra gli studi tecnici, ebbero notevole svolgimento le pavimentazioni permanenti, le inaffiature con o senza preparati speciali contro la polvere, i problemi della circolazione nei centri affollati. Assai diffusa poi la recensione di quanto si è fatto all'estero in materia stradale, sia nel campo tecnico che in quello legislativo. Questa funzione della nostra Rivista si dimostra in pratica di grande utilità, in quanto fornisce una cultura stradale moderna a molti che tanto la desiderano ma non hanno modo di procurarsela direttamente.

XVI. Il V Congresso Internaz. della Strada. — È noto che dopo i quattro precedenti Congressi Internazionali di Parigi (1908); Bruxelles (1910); Londra (1913); Siviglia (1923) avremo finalmente in Italia il V Congresso a Milano nel settembre del '26. Possiamo dire qui con soddisfazione che tale sede fu scelta ufficialmente anche perchè risiede in Milano il Touring di cui si vollero così riconoscere le benemerenze stradali. Il Touring ha tutta una sua tradizione legata a questi Congressi Internazionali, della cui importanza fu convinto assertore anche quando lo Stato li ignorava. La posizione oggi presa dall'Italia in questo campo è quindi pel Touring oggetto di legittimo compiacimento. Il lavoro d'organizzazione è di spettanza del Governo che lo ha appena cominciato sia per l'interesse nazionale, sia per la partecipazione che dovrà prendervi in particolare il nostro Sodalizio. Il Presidente della Mostra on. Bignami è membro del Consiglio del Touring e fa parte della Commissione ordinatrice anche il Direttore dell'I. S. S. Questi venne pure chiamato dal Governo a far parte del Comitato Locale d'organizzazione del Congresso.

Lateralmente al Congresso è nata d'iniziativa del Municipio di Milano con importantissima decisione l'idea di tenere in Milano una « Mostra Internazionale della Strada », con sede presso la Fiera Campionaria, che ne assume l'attuazione. Avverrà dunque, l'anno prossimo, una grandiosa manifestazione « pro strada », la quale fin d'ora ha tutta l'attenzione nostra.

XVII. Le Autostrade. — L'anno decorso ha visto compiersi un prodigio: l'inaugurazione della prima autostrada da Milano a Varese, costrutta per iniziativa privata e quasi esclusivamente con capitali privati. Il Touring, che a questa iniziativa ha dato lo slancio ed il poderoso appoggio del proprio patrocinio, può ben esserne lieto. Rimangono da ultimare i lavori per le diramazioni a Como ed a Sesto Calende, lavori che saranno compiuti fra brevissimo tempo. Rimarrà memorabile in quest'opera la iniziativa e la mirabile organizzazione ed esecuzione dei lavori colossali da parte dell'ing. Piero Puricelli. È ora dimostrato che non è solo fantasia la speranza che altri progetti di autostrade possano maturare.

XVIII. Un Corso d'Ingegneria Stradale. — Non si possono chiudere queste note di argomento stradale senza un'altra parola di plauso all'illuminato mecenatismo dello stesso ing. Puricelli per una sua nuova provvida istituzione.

Nell'anniversario della morte del Padre, per onorarne la memoria, esso ha destinata una annualità di 50.000 lire, garantita per dieci anni, alla fondazione di un « Corso d'Ingegneria Stradale », allo scopo di impartire una istruzione tecnica specializzata a quei laureandi o laureati ingegneri, anche anziani, ai quali giovi la conoscenza della tecnica stradale moderna. Questa è in piena evoluzione; i corsi ordinari presso i Politecnici difficilmente la possono seguire restando nel quadro dell'insegnamento ufficiale, il quale riguarda assai più la costruzione che non lo esercizio della strada. Si comprende di quanta utilità pratica possa essere il dare questa impronta di modernità alla coltura di quei tecnici, che abbiano comunque l'occasione di occuparsi di materia stradale: o come funzionari, o come amministratori o come costruttori. Abbiamo ragione di credere che il nostro Istituto Sperimentale Stradale non resterà estraneo a questa preparazione dei futuri tecnici stradali, e ciò costituirà un nuovo gradito vincolo tra il Touring e l'illuminato Patrono dell'Istituto stesso.

XIX. I rapporti coll'ENIT. — L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche nel corso del '24 ha ancora largamente ampliata la molteplice opera sua tanto in Italia quanto all'Estero. La formidabile sua organizzazione di Uffici sparsi in tutta Europa e nelle Americhe appoggiata solidamente al Consorzio con Banche, Società di Navigazione ed Enti vari, le alleanze strette con organismi internazionali di grandi società ferroviarie e con oltre 300 agenzie private o statali di viaggi, la poderosa, colossale diffusione, particolarmente oltremonti ed oltremari di un suggestivo materiale di propaganda — cartelli nelle stazioni, guide e guidine per ingenti importi —, i servizi di biglietterie per linee di ferrovia e di navigazione esclusivamente italiane, i pre-

ziosi servizi d'informazione che si vanno allargando un po' dappertutto, l'appoggio dato al sorgere in Italia di associazioni « pro-loco » sono di utilità enorme alla nostra Italia.

I rapporti fra ENIT e Touring sonò sempre cordialissimi; in alcuni lavori i due Enti si dànno la mano: ad esempio nell'anno corrente nel Concorso per il miglioramento dei Piccoli Alberghi di Toscana, Umbria e Lazio, nel concorso per le Stazioni fiorite, che rinnova con più larghi mezzi quelli, non ancora dimenticati del Touring colle Ferrovie dello Stato e la Federazione dei Consorzi Agrari di Piacenza dal 1911 al '14 e nella pubblicazione in comune del nuovo periodico *L'Albergo in Italia*.

Le Vie d'Italia si onorano di essere organo ufficiale dell'ENIT pel cui ulteriore sviluppo il vostro Consiglio fa in questa Relazione vivi auguri.

Consoci, il lungo riassunto del lavoro di quest'anno, si chiude qui.

Lungo, non certo prolisso. Lungo perchè la materia svolta non poteva essere costretta in più breve ambito. La sua mole stessa misura l'opera.

Vi sono capitoli che in poche righe adombrano cure infinite; altri, pure assai brevi, di cui meglio si valuterebbe la portata se fossero svolti con più giusta larghezza.

Non si può, crediamo, dopo questa lettura, sottrarsi all'impressione che il Sodalizio ha molto, proficuamente, italianamente lavorato.

Se tale è il vostro pensiero, come ne abbiamo la fiducia, Consoci, lo dirà il voto che siete chiamati a dare.

IL CONSIGLIO DEL TOURING.

PROPOSTE DI MODIFICHE ALLO STATUTO

1. Il Consiglio ritiene matura una proposta di modifica allo Statuto, già da alcuni anni meditata da quando lo sviluppo dell'associazione vitalizia rese necessari cospicui impieghi di indole duratura di fondi a garanzia del servizio dei Vitalizi stessi.

L'art. 38 dello Statuto vigente prescrive l'investimento totale dei fondi in valori di Stato o da esso garantiti, salvo la parte impiegata nello stabile. Ciò espone a fluttuazioni che possono essere notevoli, mentre pure possono offrirsi impieghi altrettanto prudenti ma opportuni per creare una certa varietà di redditi. Perciò si propone alla vostra approvazione un'aggiunta all'art. 38 per autorizzare il Consiglio ad eventuali impieghi all'infuori di quelli di Stato o da esso garantiti a condizione che almeno i tre quarti del numero totale dei Consiglieri in carica ed anche con precauzione di forma che costituiscano esse pure una riserva prudenziale, approvino ogni singola eventuale proposta.

L'art. 38 è il seguente:

Il capitale dell'Associazione verrà investito in titoli di Stato o da esso garantiti o in cartelle fondiarie i quali saranno depositati presso gli Istituti di Credito prefissati, e questi non potranno essere ritirati che colla firma del Presidente o del Vice Presidente o, del Tesoriere od altro Consigliere delegato dal Presidente.

Il Consiglio però potrà anche investire parte del patrimonio sociale nell'acquisto di un immobile per la Sede dell'Associazione, attuando tale acquisto colle modalità e coi mezzi che lo stesso Consiglio riterrà opportuno.

Si propone questa *aggiunta:*

Metà del patrimonio sociale potrà però essere investito in altro modo di quello sopra specificato, purchè tale investimento sia dal Consiglio approvato secondo le seguenti disposizioni: Ogni singola proposta d'investimento dovrà essere portata alla deliberazione del Consiglio in esplicito ordine del giorno comunicato con apposita relazione scritta almeno otto giorni prima della riunione. I Consiglieri che non intervenissero alla riunione hanno facoltà di votare per lettera che pervenga alla Presidenza non oltre tre giorni dopo la votazione. La proposta per essere approvata dovrà raccogliere il voto favorevole di almeno tre quarti dei Consiglieri in carica.

In relazione alla proposta di modifica all'art. 38 deve farsi il coordinamento dell'articolo 18. L'articolo è il seguente:

Il Consiglio si riunisce per le necessarie deliberazioni in seguito a convocazione del Presidente. Le convocazioni avranno luogo d'ufficio ogni qualvolta saranno domandate per iscritto da tre Membri del Consiglio o dai Sindaci.

Le decisioni del Consiglio sono prese a maggioranza di voti. Un terzo almeno dei Consiglieri deve presenziare le sedute e votare. In caso di mancanza di numero legale la seduta di seconda convocazione sarà valida qualunque sia il numero dei presenti. La seduta di seconda convocazione viene stabilita sempre in modo che l'avviso pervenga agli interessati almeno nel giorno che precede la riunione indetta.

All'articolo si propone di *aggiungere* questo comma:

Per le deliberazioni relative a investimento di capitali non in titoli di Stato o da esso garantiti le riunioni e le decisioni del Consiglio si conformeranno a quanto stabilito dall'articolo 38.

2. Si è verificato il caso che per qualche gruppo di Soci residenti all'estero potesse essere adatto di sostituire qualcuna delle ordinarie pubblicazioni distribuite gratuitamente ai Soci con altra diversa più utile ai fini della propaganda. Nessun articolo dello Statuto inibisce questo eventuale cambiamento, tuttavia il Consiglio desidera di avere, se l'eventualità si ripresentasse, il consentimento esplicito del Corpo sociale. Perciò propone che all'art. 2 dello Statuto, che elenca « i principali mezzi d'azione del Touring » si *aggiunga* questo comma:

Per i Soci residenti all'estero il Consiglio, qualora lo ritenga utile ai fini della propaganda, è autorizzato a sostituire con altre una o più delle pubblicazioni destinate ai Soci residenti in Italia.

RELAZIONE DEI SINDACI

Non è necessario avere una speciale competenza in materia contabile, per rilevare immediatamente l'ottima situazione del nostro grande Istituto nell'espressione figurativa dei due conti riassuntivi di bilancio, chiuso al 31 dicembre 1924. Sono cifre che destano la più viva ammirazione, e questa si fa più grande se dalla cognizione generale scendiamo ad un esame di dettaglio; tutta l'intensa e geniale attività del Sodalizio si manifesta sotto i più vari aspetti, mantenendo costantemente nel suo sviluppo la più severa armonia fra il tutto ed ogni sua parte.

Avvicinate, o Soci, queste cifre: trent'anni di vita; 290.000 aderenti sparsi in tutto il mondo, italiani e stranieri, ma italiani soprattutto, per molti dei quali il legame al Touring sarà forse l'ultimo vincolo e ricordo della Patria lontana; 11.000.000 di patrimonio prudentemente valutato, e altre cifre fiancheggiatrici di spettanza del Touring, anche se destinate a scopi speciali; oltre 7.000.000 di proventi e quasi altrettanti di erogazioni e di spese, in cui quelle di amministrazione, ossia non direttamente fatte per il fine statutario, si riducono al 5 % delle rendite complessive. Questa è la constatazione nostra rilevata, si può dire, giorno per giorno nel controllo contabile e amministrativo da noi esercitato, assistendo alle sedute del Consiglio e prendendo parte, nei limiti prescritti dallo Statuto, all'azione della nostra Associazione.

Quasi tutte le voci del patrimonio segnano un incremento in confronto agli anni decorsi; e le passività aumentano pure, non quali esponenti di minor floridezza, ma solo nelle partite degli anticipi fatti dai Soci, nei fondi prestabiliti per una più ampia azione sociale, nella partita veramente impressionante dei trittici, e delle altre gestioni speciali, indice dello sviluppo di questi servizi o delle aumentate garanzie dalle consistenze attive.

I proventi e le spese corrispondono nel loro ammontare e nel loro dettaglio ai titoli cui si riferiscono, e l'avanzo che si passa ad accrescere il patrimonio, non ha beneficio da nessun maggior valore o rivalutazione degli enti attivi, essendosi anzi aggiunto al fondo di fluttuazione dei titoli pubblici, al passivo del bilancio, la differenza per il maggior valore verificatosi nei corsi al 31 dicembre '24, in confronto dell'esercizio precedente.

Noi siamo certi che davanti ai risultati veramente eccezionali sottoposti col bilancio, tutti i nostri Soci manifesteranno la loro più viva compiacenza e gratitudine per tutti quanti vi hanno collaborato e desidereremmo che questa si concretasse nella forma più semplice e persuasiva rimandando colla loro approvazione la scheda rimessa per il referendum. I Soci dovranno pure pronunciarsi su alcune modificazioni statutarie che il vostro Consiglio, col consenso unanime dei Sindaci, ha creduto di sottoporvi per una maggiore latitudine negli impieghi dei fondi sociali, resa necessaria dall'imponente cifra attuale del patrimonio e che non potrà in seguito che aumentare, in un ritmo che già in questi ultimi anni si è continuamente accelerato; non occorre dire che la proposta è circondata da tali cautele da lasciarci completamente tranquilli circa i suoi effetti. Parimenti noi abbiamo espresso parere favorevole all'altra modifica dello Statuto, che riflette la facoltà data al Consiglio di potere, per determinate categorie di Soci esteri, sostituire speciali pubblicazioni d'interesse locale a quelle distribuite in Italia.

Consoci, rispondiamo alle grandi benemerenze della nostra Direzione e del nostro Consiglio, facendo la più intensa opera di propaganda, perchè la nostra grande Associazione che ha conquistato il primo posto fra le consorelle del mondo, possa mantenerlo incontrastato per numero di Soci, per potenza di mezzi finanziari, per maggior efficienza della sua azione.

I Sindaci:

Rag. ANGELO LONATI
Rag. Dott. GIAN BATTISTA ROCCA
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Valori pubblici al prezzo ufficiale del 31 dicembre 1924:

L. 4.521 700 Capit. Nom. Consol. 5 % a L. 97,—	L.	4386049	—		
Buoni del Tesoro ordinari, settenn. e novenn.	»	8755000	—		
L. 14.700 Rendita Italiana . 3 ½ % a L. 80,75	»	339 150	—		
N. 58 Obbligaz. Ferr. Meridion. 3 % a » 306,—	»	17 748	—		
» 120 Obbligaz. Ferr. Mediterr. 4 % a » 390,—	»	46 800	—		
» 349 Obbligaz. Ferr. Italiane 3 % a » 300,40	»	104 839	60		
» 52 Obbligaz. Ferr. Sarde 3 % a » 275,—	»	14 300	—		
» 200 Obbligaz. Ferr. Tirreno 5 % a » 420,—	»	84 000	—		
» 725 Obbligaz. Debito Redim. 3 % a » 366,—	»	265 350	—		
» 456 Obbligaz. Risan. Napoli 5 % a » 410,35	»	187 119	60		
» 590 Cart. Prest. Unif. Napoli 5 % a » 62,60	»	36 934	—		
» 35 Obbligaz. delle Venezie 3 ½ % a » 82,—	»	2 870	—		
Diversi	»	989	—		
				14 241 149	20
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:					
Investimento del Touring per la Sede: Azioni da L. 100 . . . . N. 8 898	L.	889 800	—		
Investimento di contribuzioni speciali: Azioni da L. 100 . . . . N. 3 052	»	305 200	—		
Totale Azioni da L. 100 N. 11 950				1 195 000	—
N. 100 azioni Autostrade e titoli diversi				L. 15 000	—
Attività diverse relative alla Sede				» 214 933	02
Cassa e Conti Correnti presso Banche				» 996 637	43
Mobili e Macchine				» 45 906	—
Guida d'Italia del T. C. I.: Esistenze				» 410 953	20
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli e valore delle pietre e diritti relativi				» 312 307	60
Pubblicazioni diverse: Esistenze				» 120 766	40
Minuterie: Minuterie varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.				» 23 347	—
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti . .	L.	30 000	—		
Esposta per memoria in				1	—
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario				» 636 030	—
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino				» 21 645	—
Depositi presso terzi a cauzione				» 2 640	—
Valori di terzi in deposito per trittici				» 19 544 784	—
" " " " " Premio Concorso Brioschi « Manuale per l'educazione della Volontà »				» 22 054	60
Ratei Buoni del Tesoro e residui attivi di gestione				» 669 726	30
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle spese al 31 Dicembre): per terreno e costruzioni	L.	999 034	55		
diverse	»	74 494	43	1 073 528	98
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1925				» 478 786	30
					40 025 196 03
				L.	40 025 196 03

DELL' ESERCIZIO 1924

al 31 Dicembre 1924

PASSIVITÀ

Quote versate dai Soci annuali per il 1925:

Rinnovazioni	Italia N. 128 861	a L. 10	L.	1 288 610	—			
	Estero » 3 901	» » 15	»	58 515	—			
	N. 132 762				—	1 347 125	—	
Nuove iscrizioni	Italia N. 20 783	a L. 12	L.	249 396	—			
	Estero » 475	a » 17	»	8 075	—			
	N. 21 258					257 471	—	
							1 604 596	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali e triennali America Latina							L. 106 545	—
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Guida dell'Eritrea, Carta delle Grigne, Grande Atlante Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, lavori diversi . .							» 2 513 846	69
Anticipazioni di Soci e di terzi pel 1925 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», a «La Sorgente», ed a «Le Strade»							» 1 978 454	60
Cartelli indicatori — Fondo da erogare							» 78 522	97
Fornitori e diversi							» 660 514	75
Depositi a cauzione							» 30 000	—
Valori di terzi in deposito per trittici							» 19 544 784	—
Gestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo .			L.			66 597	29	
Istituto Sperimen. Stradale Residuo fondo per acquisto macchine			»			13 922	15	
Concorso Piccoli Alberghi.			»			35 400	—	
Sottoscrizioni pel Villaggio Alpino del Touring			»			1 093 209	51	
Soci patroni del » » »			»			185 000	—	
Premi per il concorso Brioschi "Manuale per l'Educaz. della Volontà"			»			22 054	60	
							1 416 183	55
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita							L. 636 030	—
Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici							» 399 957	51
								28 969 435 07
Patrimonio sociale:								
a) N. 45 539 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1923 .			L.			6 128 175	—	
» 11 255 » » iscritti nell'anno:								
Italia . N. 9 956			»			1 493 400		
Estero » 1 299			»			324 750	—	
N. 56 794 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1924 .			L.			7 946 325	—	
Supplementi di L. 50 pagati	al 31-12-23 N. 14 040		L.	702 000	—			
	nell'anno » 118		»	5 900	—	707 900	—	
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . .			L.					8 654 225 —
b) Fondo di riserva al 31 Dic. 1923 .			L.	1 749 855	45			
Sopravvenienze attive dell'Eserc.			»	2 536	49	1 752 391	94	
Quota che si passa al Fondo di Riserva			L.			343 944	02	2 096 335 96
Contributo dei Soci Fondatori della Sede	al 31 Dicembre 1923 N. 2792 quote							
	nuovi Soci dell'anno 1924 » 260 »							
	Quote N. 3052 da L. 100						L.	305 200 —
								11 055 760 96
							L.	40 025 196 03

DELL' ESERCIZIO 1924

al 31 Dicembre 1924

PASSIVITÀ

Quote versate dai Soci annuali per il 1925 :

Rinnovazioni	Italia N. 128 861 . a L. 10	L.	1 288 610	—			
	Estero » 3 901 . » » 15	»	58 515	—			
	N. 132 762			—	1 347 125	—	
Nuove iscrizioni	Italia N. 20 783 . a L. 12	L.	249 396	—			
	Estero » 475 . a » 17	»	8 075	—			
	N. 21 258				257 471	—	
						1 604 596	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali e triennali America Latina						L. 106 545	—
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Guida dell'Eritrea, Carta delle Grigne, Grande Atlante Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, lavori diversi . .						» 2 513 846	69
Anticipazioni di Soci e di terzi pel 1925 per abbonamento a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie d'Italia e dell'America Latina », a « La Sorgente », ed a « Le Strade »						» 1 978 454	60
Cartelli indicatori — Fondo da erogare						» 78 522	97
Fornitori e diversi						» 660 514	75
Depositi a cauzione						» 30 000	—
Valori di terzi in deposito per trittici						» 19 544 784	—
Gestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo .		L.	66 597	29			
Istituto Sperimen. Stradale Residuo fondo per acquisto macchine		»	13 922	15			
Concorso Piccoli Alberghi.		»	35 400	—			
Sottoscrizioni pel Villaggio Alpino del Touring		»	1 093 209	51			
Soci patroni del » » »		»	185 000	—			
Premi per il concorso Brioschi "Manuale per l'Educaz. della Volontà „		»	22 054	60			
						1 416 183	55
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita						L. 636 030	—
Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici						» 399 957	51
							28 969 435 07
Patrimonio sociale:							
a) N. 45 539 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1923 .		L.	6 128 175	—			
» 11 255 » » iscritti nell'anno :							
Italia . N. 9 956		»	1 493 400				
Estero » 1 299		»	324 750	—			
N. 56 794 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1924 .		L.	7 946 325	—			
Supplementi di L. 50 pagati	al 31-12-23 N. 14 040 L.		702 000	—			
	nell'anno » 118 »		5 900	—	707 900	—	
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . .		L.				8 654 225	—
b) Fondo di riserva al 31 Dic. 1923 .		L.	1 749 855	45			
Sopravvenienze attive dell'Eserc.		»	2 536	49	1 752 391	94	
Quota che si passa al Fondo di Riserva . . .		L.	343 944	02		2 096 335	96
Contributo dei Soci Fondatori della Sede	al 31 Dicembre 1923 N. 2792 quote						
	nuovi Soci dell'anno 1924 » 260 »						
	Quote N. 3052 da L. 100					L. 305 200	—
							11 055 760 96
						L.	40 025 196 03

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1924

RENDITE

Soci annuali 1924 - Annualità riscosse durante l'anno:								
Rinnovazioni	Italia	N. 175 568	a L. 10	L.	1 755 680	—		
	Estero	» 3 038	a » 15	»	45 570	—		
		N. 178 606					1 801 250	—
Nuove iscrizioni	Italia	N. 50 583	a L. 12	L.	606 996	—		
	Estero	» 3 301	a » 17	»	56 117	—		
		N. 53 884					663 113	—
Statistica dei Soci:						L.	2 464 363	—
	Annuali	N. 232 490						
	Vitalizi	» 56 794						
	Totale	N. 289 284						
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari						»	190 904	10
Interessi	sui Valori pubblici			L.	661 928	46		
	sulle somme depositate presso le Banche			»	55 764	06		
	sulle Azioni della Società Anonima per la Sede			»	36 000	—	753 692	52
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi: postali ed altri						L	3 725 517	—
Introiti diversi						»	87 032	84
								7 221 509 46
						L.		7 221 509 46

SPESE

Pubblicazioni Rivista Mensile «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», «La Sorgente», Guida Italia Centrale (I° Vol.), Atlante Stradale (V° fascicolo), Annuario Generale, Foglietto d'inform., Guida stranieri, Guida della Libia, Annuario dell'Autom. e varie	L.	5 743 951	82
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Turismo scolastico, Gite e campeggi, ecc.	»	187 589	69
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	342 480	43
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	156 163	45
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda nell'America Latina, pubblicazioni, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	311 930	86
Istituto Sperimentale Stradale - Contributo dell'anno alle spese di funzionam. dell'Istituto, spese per la Commiss. Strade e la Riv. "Le Strade,,	»	107 827	64
Varie	»	27 621	55
			6 877 565 44
Quota che si passa al Fondo di Riserva		L.	343 944 02
		L.	7 221 509 46

IL VICE-PRESIDENTE
G. BOGNETTI

IL PRESIDENTE
L. V. BERTARELLI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEGATO ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Dr. Rag. G. B. ROCCA

La grande Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia

(19-29 Giugno 1925)

L'annuncio è stato salutato col più schietto entusiasmo. Al 31 marzo erano pervenute ben **4000** *richieste di invio del programma che, per ragioni indipendenti dalla nostra buona volontà, non fu potuto spedire se non nella prima quindicina di aprile (si attendeva l'esito di pratiche da tempo iniziate con le Autorità che debbono render possibili i pernottamenti ad un sì largo numero di persone in centri di limitate risorse logistiche).*

La ragione del successo preventivo noi riteniamo debba essere ricercata nel carattere della manifestazione alla quale è stata assicurata la maggiore varietà: la visita dei campi di battaglia, dei cimiteri e dei monumenti della guerra si accompagna a quella di regioni del più alto interesse turistico, dalla sella del Tonale al mondo delle Dolomiti, dalla Carnia all'Isonzo ed ai celebrati abissi di Postumia.

Altre ragioni di interesse sono rappresentate dalla organizzazione stessa che venne curata nei più minuti particolari: ufficiali che combatterono sui campi di battaglia che verranno visitati li illustreranno al pubblico dei nostri escursionisti, mentre nelle città redente o martoriate, solenni, commoventi manifestazioni di simpatia verranno tributate ai pellegrini del Touring.

Il mezzo di trasporto prescelto (i rapidi ed eleganti « torpedoni » automobili) non solo assicurerà il maggior conforto ai viaggianti, ma consentirà anche di eseguire rapidi spostamenti, lunghi percorsi, così come se si trattasse di una gita compiuta in automobili da corsa. I panorami più diversi sfileranno dinnanzi agli occhi attoniti dei gitanti e sarà possibile, in soli undici giorni, attraversare tutti i campi di battaglia, correre per le maggiori vallate alpine, godere cento e cento superbi ed ognora differenti spettacoli, recare all'eroismo dell'uomo ed alla immensità della Natura il tributo della propria commossa ammirazione.

La organizzazione logistica avrà come al solito ogni nostra cura. Coloro che hanno preso parte a qualche escursione del Touring sanno le abilità del cav. Zanocco e dei suoi indefessi collaboratori e non è loro ignoto come l'ordine regni sovrano anche in comitive numerose.

Chi intende partecipare a questa grande Escursione deve affrettarsi ad inviare la propria iscrizione giacchè, pur avendo messo in opera mezzi straordinari, non ci sarà possibile accogliere più di 400 persone.

La quota di iscrizione è contenuta in limiti straordinariamente bassi. Si pensi che, pur comprendendo ogni spesa di trasporto (1186 chilometri di percorso!) vitto e alloggio, pur avendo prescelto delle automobili di lusso e nulla avendo risparmiato per assicurare il benessere agli escursionisti, essa non sarà se non di **L. 1200.** *Poco più di 100 lire al giorno, mentre ogni giorno si percorreranno più di 100 km. in auto di lusso.*

Per l'andata da ogni parte d'Italia a Rovereto, ove avrà l'inizio l'Escursione, ed il ritorno da Trento, ove si chiuderà, i partecipanti godranno di particolari ribassi ferroviari.

Il programma è già stato distribuito a quelli che lo richiesero con biglietto da visita recante la sigla: E. N. *Chi ancora non l'abbia avuto lo chieda subito. Ad esso va unita la scheda d'iscrizione, una particolareggiata descrizione dell'itinerario ed ogni altra informazione che può interessare il partecipante alla Escursione.*

Ripetiamo: chi non vuol perdere il posto deve affrettarsi a farci pervenire la propria adesione.

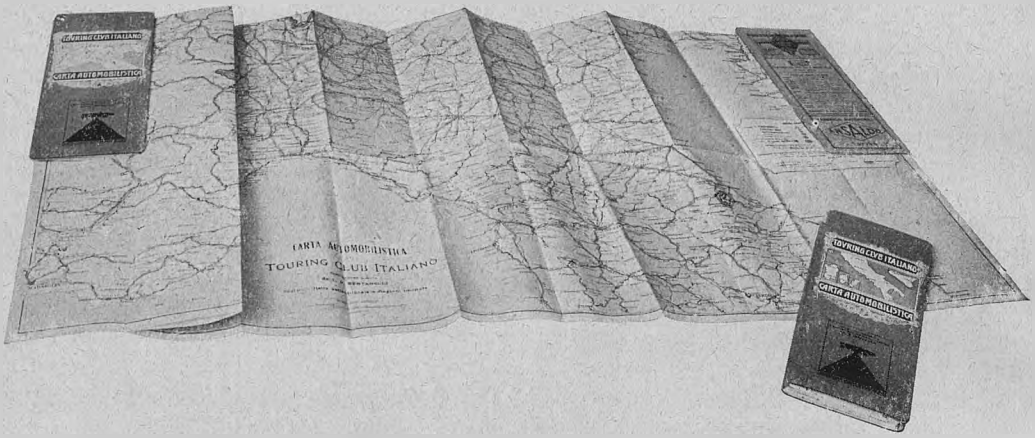
Al 31 maggio le iscrizioni saranno inesorabilmente chiuse; ma certo lo saranno anche prima giacchè oltre i quattrocento non ci è possibile accogliere neppure un altro partecipante.

Chiedete subito il programma ed inviate la quota d'iscrizione.
Vi sono soli 400 posti disponibili.

La miglior Carta per gli automobilisti

Tutti gli automobilisti e motociclisti — non solo italiani, ma anche stranieri — si trovano d'accordo nel dichiarare che la più pratica carta per chi vuol correre con automezzi le strade d'Italia è la *Carta Automobilistica del T. C. I.* alla scala 1 a 650.000. In due fogli essa comprende tutta l'Italia e vi son indicate le strade di grande comunicazione e le strade turistiche più interessanti. Lungo tutti questi itinerari sono segnate le distanze fra centro e centro, la pendenza per le strade di montagna, l'altimetria, i valichi, le ferrovie, gli uffici doganali di frontiera, ecc. È stampata in 4 colori ed è presentata in due edizioni ambedue tascabili e rilegate a stacchi: l'una semplice, e l'altra di lusso, montata su tela con custodia uso pelle. A ciascun foglio va allegato un certo numero di tavole contenenti le piantine delle città principali comprese nel foglio stesso, con gli itinerari per attraversare internamente ed esternamente quelle città.

Questa carta, tanto importante per i motoristi, non costa che L. 7 al foglio nell'edizione comune, L. 14 in quella di lusso. Per l'invio raccomandato aggiungere L. 2 per la prima e L. 3 per la seconda.

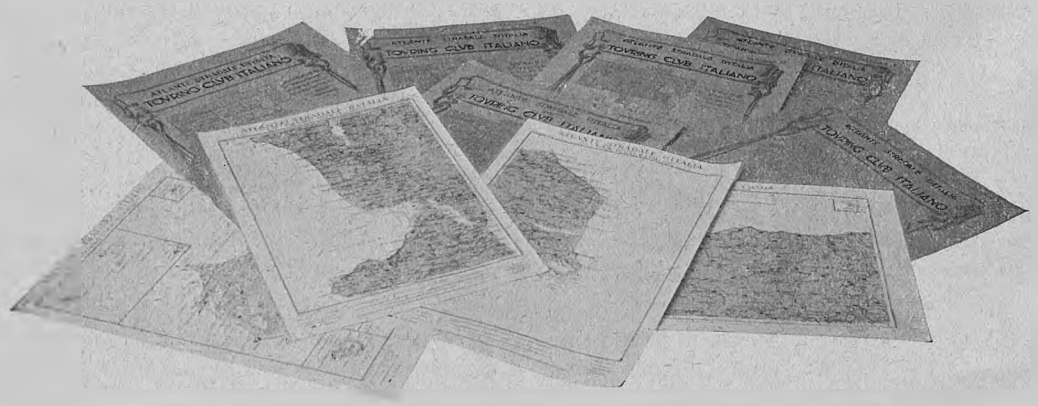


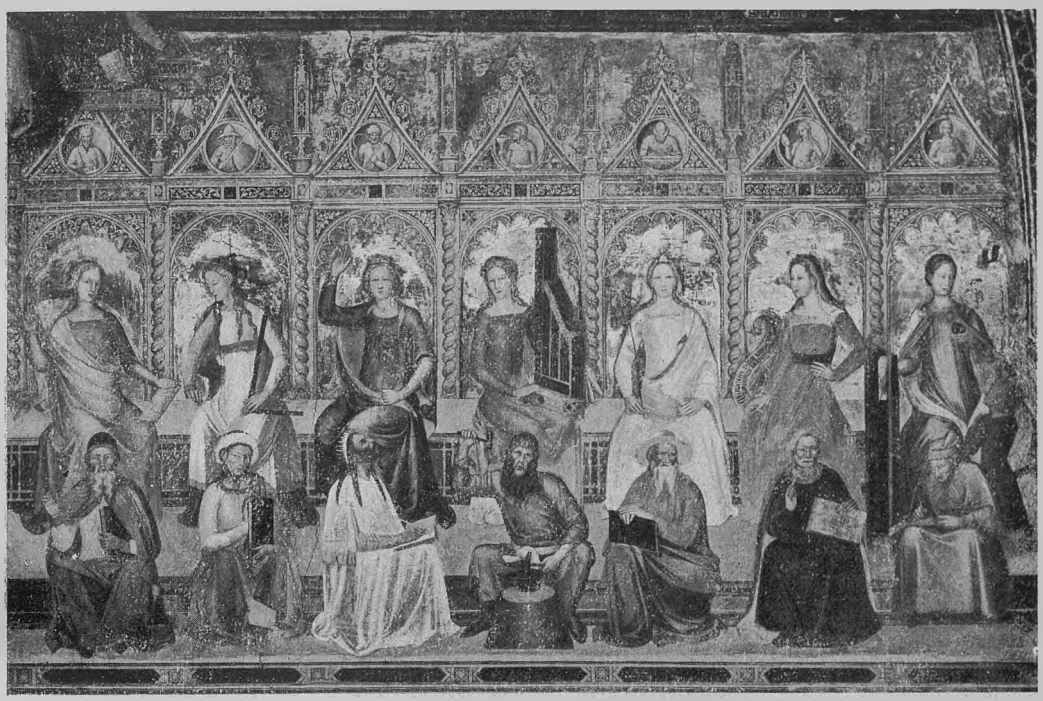
La Carta d'Italia per tutti

Tutti conoscono i pregi della Carta del Touring al 250.000 che il Sodalizio diffuse in milioni di fogli; ma non meno apprezzato è l'*Atlante stradale al 300.000* di cui furono distribuiti ben 13.100.000 fogli.

Esso fu ricavato dal 250.000 con opportune modificazioni, semplificazioni, aggiunte tendenti a rendere evidenti i dati che abitualmente più servono al turista, sia esso motorista, ciclista o podista. Pel medesimo scopo la Carta porta, nel *verso* di ciascun foglio, il profilo delle principali strade di montagna che figurano sul *recto*.

La carta è data gratuitamente a tutti i Soci in fascicoli di 8 fogli ciascuno. I Soci iscritti quest'anno ricevettero o riceveranno il 6° fascicolo. Ma tutti debbono possedere la raccolta completa. La spesa è ben modica. Meno di una lira per foglio! E cioè L. 6 al fascicolo (più L. 2 per la spedizione nel Regno e Colonie; L. 3 all'Estero).





FIRENZE - S. MARIA NOVELLA: PARTICOLARE DEL «TRIONFO DI S. TOMMASO D'AQUINO», DI ANDREA DA FIRENZE, 1355.
Vi sono figurate 14 Arti e Scienze con i loro grandi rappresentanti. Qui, da destra, si vedono: l'Aritmetica (dopo il conteggio sulle dita) e sotto Pitagora; la Geometria ed Euclide; l'Astronomia e Zoroastro; la Musica e Tubalcain (che la inventò percotendo un'incudine coi martelli); la Dialettica (ha in mano lo scorpione, simbolo, con le due branche, dei due corni del dilemma) e Zenone; la Retorica e Cicerone; la Grammatica ed Elio Donato (fino all'ottocento il libro di grammatica per le scuole si chiamava «il Donato»).

LA SCUOLA ITALIANA ATTRAVERSO I SECOLI

A Firenze, nel Palazzo Medici-Riccardi, si è aperta una «Mostra della Scuola Italiana» a complemento di una più vasta «Mostra didattica», che vuol riassumere e far conoscere i metodi, l'opera e i resultati della scuola nostra, non in patria soltanto, ma nelle colonie di diretto dominio, e in mezzo a quei nuclei di italiani che vivono sparsi per tutto il mondo, ospiti di genti più o meno a loro e a noi amiche. Ed è riuscita di un altissimo valore nazionale. La sezione di Palazzo Medici costituisce il diploma di nobiltà della scuola moderna. Quel che oggi facciamo non è improvvisazione di ultimi venuti, ma continuità di una tradizione dieci volte secolare. La dimostrazione è raggiunta ed esposta al visitatore, con una mirabile raccolta del materiale più vario: opere d'arte originali, riproduzioni fotografiche in grandissimi formati di quelle che, come affreschi e monumenti, non potevano esser trasportate, miniature, codici, autogra-



GLI STRUMENTI DI UN CALLIGRAFO DEL MEDIOEVO
(da un evangeliario bizantino del sec. XI).



CONTEGGIO SU LE DITA.

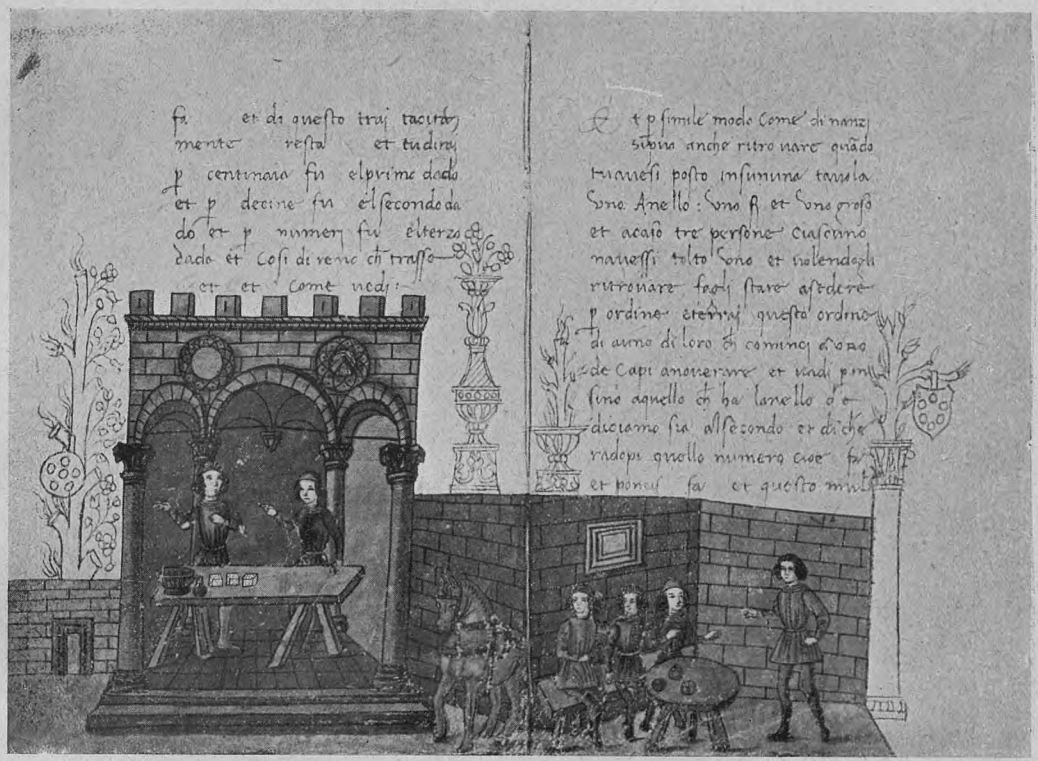
Esame di aritmetica: « Truovami radice di 10 », dice il maestro con le parole che gli escono di bocca. « Radice di 10 si è.... » risponde lo scolaro. (Dal « Trattato dell'Algorismo », di Giov. de' Donati - Sec. XIV).

fi, stampe, libri, dagli incunaboli alle edizioni ottocentesche, che le biblioteche di Firenze e dell'Italia tutta hanno offerto in abbondanza.

E così il panorama storico nella nostra Scuola, si delinea attraverso i secoli chiaro e completo. Esso si inizia coi secoli di quel Medioevo, che bisogna smettere di tenere in dispregio, e quasi levare a simbolo di età barbara e goffa, mentre in realtà è una delle più grandi e fondamentali epoche della nostra storia. La formazione dei comuni e della loro civiltà italiana, il consolidamento italiano della podestà universale della Chiesa, l'espansione marinara di Amalfi di Pisa di Genova di Venezia, la supremazia industriale di Firenze su tutta l'Europa, quella bancaria di Firenze o di Siena, la creazione delle nostre grandi cattedrali da Milano a Modena o a Verona, da Venezia a Palermo, da Pisa a Firenze, l'affermarsi geniale di uomini come S. Francesco, S. Tommaso d'Aquino, Federigo II, italianissimo principe, Dante, Giotto, per non citare che i massimi, debbono essere proprio argomenti e testimonianze di barbarie, di rozzezza e di goffaggine?

Ed ecco che in quel superbo rifiorire, come era da aspettarsi, la Scuola ha un posto e un'importanza suprema, non come resultato ma proprio come causa e propulsione. L'Italia è allora alla testa delle Nazioni: faro massimo di cultura lo « Studio » di Bologna. *Bononia docet*. Già ripresovi l'insegnamento del diritto romano fino dal secolo XI, nei decenni subito dopo il 1100 esso è in pieno fiore e si gloria di un maestro di fama universale, Irnerio. Unico da paragonarsi, ma posteriore di fondazione e di sviluppo, lo Studio di Parigi. E soltanto più tardi e minori l'Europa altri ne vede a Bruxelles, a Upsala, a Heidelberg, a Graz. Vi sono in esso discepoli che si chiamano Dante o Copernico. Vi accorrono studenti di ogni nazionalità, Spagnuoli, Tedeschi, Francesi, Inglesi, Greci, e compresi gli Italiani arrivano a diecimila. Vi formano società e corporazioni, con loro residenze, collegi, statuti, convivenze, strettamente sorvegliate e regolate, tornando poi nelle loro patrie a diffondervi la luce del pensiero italiano: l'importanza che alle colonie studentesche di Bologna era data dai reggitori dei varii paesi, può essere dimostrata dalla magnifica sede che il Card. Albornoz fece erigere per i suoi connazionali spagnuoli.

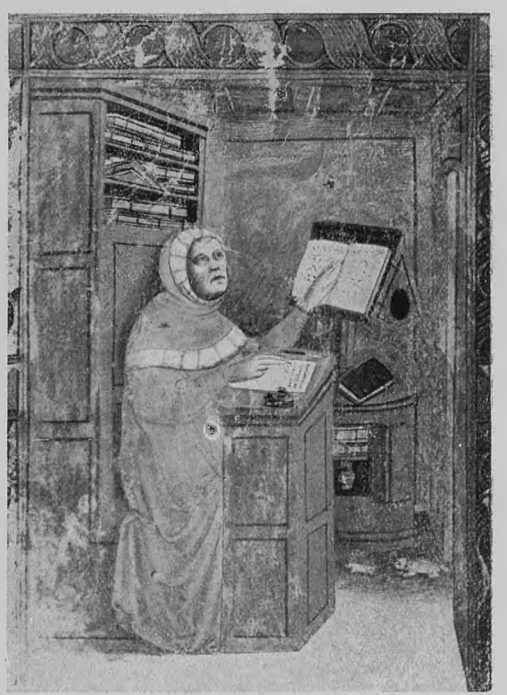
Nel secolo XIII e XIV poi, dovunque una città nostra si facesse focolaio di civiltà sorsero a poco a poco altri studi, *Universitates studiorum*, a Padova, a Pavia, a Firenze, a Pisa, a Siena, a Roma, a Napoli: e attorno vigoreggiavano una quantità di scuole minori, vescovili, conventuali, di corporazioni, di privati, che davano i primi rudimenti, in



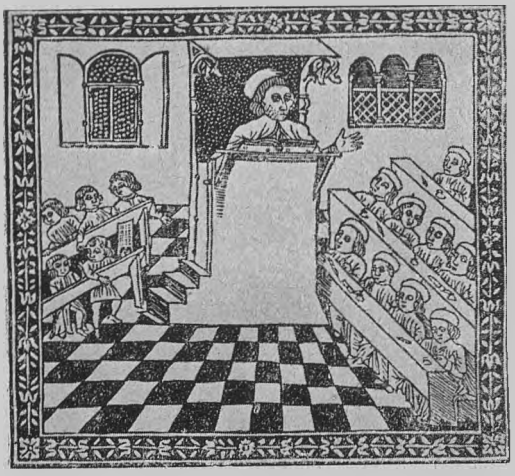
IL PROBLEMA DEI GIOCATORI DI DADI, E QUELLO DEGLI ANELLI, IN UNA ARITMETICA MINIATA, APPARTENUTA A GIULIANO DUCA DI NEMOURS, FIGLIO DI LORENZO IL MAGNIFICO - SEC. XV.

gradi diversi come oggi, e preparavano, chi voleva continuare, a giungere fino alle sommità del sapere. In genere si crede che la diffusione della coltura popolare sia solo de' nostri tempi. Ebbene, Giovanni Villani nella sua Cronaca, ci dà per gli anni verso il 1300 questa statistica sulle scuole di Firenze, che allora contava 60-70.000 abitanti: a imparare a leggere e a scrivere (diciamo scuola elementare) da otto a diecimila ragazzi; « all'abbaco e algorismo » (qualcosa come una scuola media inferiore) da mille a mille duecento in sei scuole; « alla grammatica e loica » (una specie di Liceo odierno) da cinquecentocinquanta a seicento, in quattro scuole. Senza contare quelli che eran dati agli studi superiori del diritto, della medicina, della teologia. Son molto mutate da allora le proporzioni?

Fu quello il tempo in cui la scuola, e più generalmente il sapere, si fece di religiosa laica. Non più solo i dotti monaci tramandavano la scienza nell'insegnamento conventuale: quella che durante i secoli più oscuri essi avevan salvata nei recessi dei loro mona-



IL PETRARCA NEL SUO STUDIO
(da un manoscritto dei primi del sec. XV).



UNA SCUOLA DI BAMBINI
(dalle « Regulae Sypontinae » di N. Perotti - Venezia 1508).

steri dalla rovina barbarica della civiltà classica, e quella che lentamente si era andata di poi riformando per le loro assidue meditazioni. I giuristi, i medici, i geometri e via dicendo, che insegnavano senza vestire abito religioso si fecero sempre più numerosi. Le discipline fondamentali si raggruppavano nelle cosiddette Scienze del Trivio, grammatica, logica e rettorica, e in quelle del Quadrivio, aritmetica, geometria, musica e astronomia; e, segno de' tempi, le loro figurazioni, anche in monumenti chiesastici, cacciano e prendono il posto delle Virtù religiose che fino allora vi avevan regnato: le tre Virtù Teologali (Fede, Speranza e Carità) e le quattro Cardinali (Giustizia, Fortezza, Temperanza e Prudenza). Intorno a quelle sette scienze, avevano luogo le molte altre « Arti Liberali » e tutte insieme composero sovente delle grandiose allegorie del sapere umano che si ripeterono nelle nostre cattedrali e nei nostri palazzi a lungo, durante il Tre e il Quattrocento, da Santa Maria Novella di Firenze, a San Francesco d'Assisi, alla « Scuola d'Atene » nelle stanze vaticane di Raffaello.

Congiunte con le loro figurazioni, noi troviamo le immagini dei grandi sapienti dei tempi antichi e nuovi che quasi le simboleggiano, dai grandi scrittori latini, come Virgilio o Tito Livio, ai grandi padri della Chiesa come San Girolamo o Sant'Agostino, ai contemporanei illustri, come il Petrarca o Cino da Pistoia. Raffigurati per lo più nelle loro celle austere, tra libri aperti sui leggii e libri posati sugli scaffali, con gli strumenti scrittorii a portata di mano, con l'immagine della Vergine a proteggere le loro speculazioni, con la gran parola dominante « Silentium », che più che agli altri era un ammonimento a loro stessi, di far tacere nell'anima ogni desiderio profano e ogni allettamento di frivolità. Ma qualche volta la severa nudità della cella si profumava d'un ciuffo o di un cespo fiorito, che esalava il suo fiato sotto la sorridente Vergine propizia.

Nelle aule dello « Studio » la vita era intensa ma pacata. Innumerevoli sono le figurazioni dei « lettori » dinanzi alle scolaresche, in codici e in monumenti funerarii. Specie a Bologna i lettori e glossatori erano largamente onorati: ne fanno testimonianza i sepolcri a loro eretti sulle piazze, e che ancora restano a San Domenico e a San Francesco; e quelli elevati nelle chiese, di cui molti oggi sono



GOLDONI A SCUOLA
(dalle opere di Carlo Goldoni - Venezia, 1761).

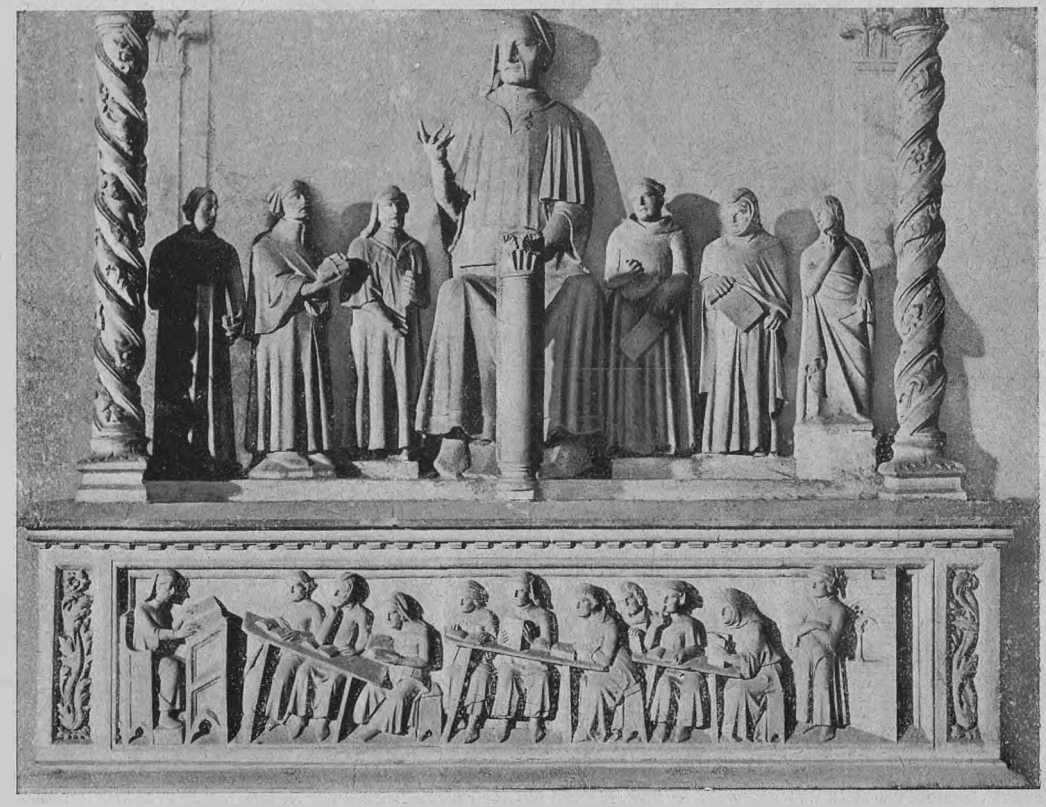


S. AGOSTINO CONDOTTO DAL MAESTRO DI GINNASTICA. A DESTRA LA FUSTIGAZIONE D'UN FANCIULLO, METODO DI PUNIZIONE USATISSIMO NEL MEDIOEVO E NEL RINASCIMENTO (*da un affresco di Benozzo Gozzoli a S. Gimignano*).

al Museo Civico. Da allora poco, anzi si può dir niente, è mutato nell'aspetto delle aule scolastiche, salvo i perfezionamenti igienici e di comodità negli arredi: il professore o il maestro, di grandi o di piccini, siede su una cattedra centrale, gli scolari sono allineati nelle file de' banchi. Ma in tutte queste rappresentazioni quanti tratti della vita scolastica di tutti i giorni, colti con una freschezza e immediatezza dilettosa! Ecco i metodi di punizione come ci mostra Benozzo Gozzoli a S. Gimignano, e come partitamente insegnava verso la fine del '300 Antonio Pucci, campanaio e banditore del Comune di Firenze, e poeta nei ritagli di tempo:

Quando il fanciul da piccolo sciocchéggia
Gastigal con la scopa e con parole
E passati i sett'anni sì si vuole
Adoperar la ferza e la correggia.
E se passati i quindici folleggia
fa' col baston, che altro non gli duole,
e tante gliene da', che dove suole
disubidirti, perdonanza cheggia.

Ecco gli accapigliamenti dei ragazzi irrequieti, non appena il maestro volta l'occhio, le ricompense ai diligenti a base di ghiottonerie; il maestro iroso e il discepolo che se ne beffa; le caricature per l'asinità di chi insegna grande quanto quella di chi dovrebbe imparare. E poi le notazioni minute ma gustosissime alla nostra curiosità, riguardanti la storia del costume: gli arredi della scuola, i vestiarii, i libri, i metodi didattici per le varie scienze. Scuole di geometria e di aritmetica, con le tavole pitagoriche, i compassi, le squadre, i conteggi di « algorismo »; scuole di musica, con gli strumenti varii e le notazioni e le « intavolature »; scuole di astronomia con le sfere, i sestanti, gli astrolabii; scuole di medicina, con le dissezioni sui cadaveri, gli alambicchi e gli alberelli. E soprattutto la suppellettile libresca di cui la Mostra odierna ha radunato una raccolta che sarà difficile ancora rivedere: gloriosi codici giuridici con capolavori di miniature; aritmetiche figurate per la migliore esplicazione dei problemi, botaniche con ingenui disegni delle piante, specie medicinali; i pri-

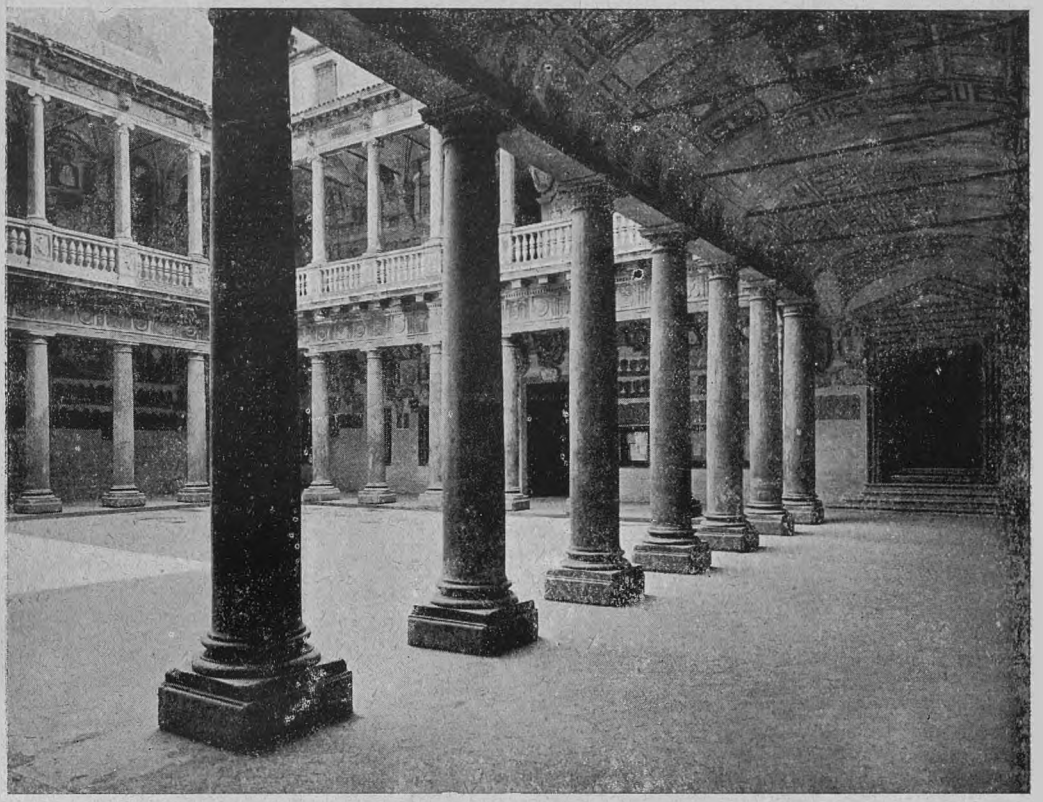


CINO DA PISTOIA TRA I SUOI SCOLARI (*dal monumento funebre nel Duomo di Pistoia, c. 1337*).

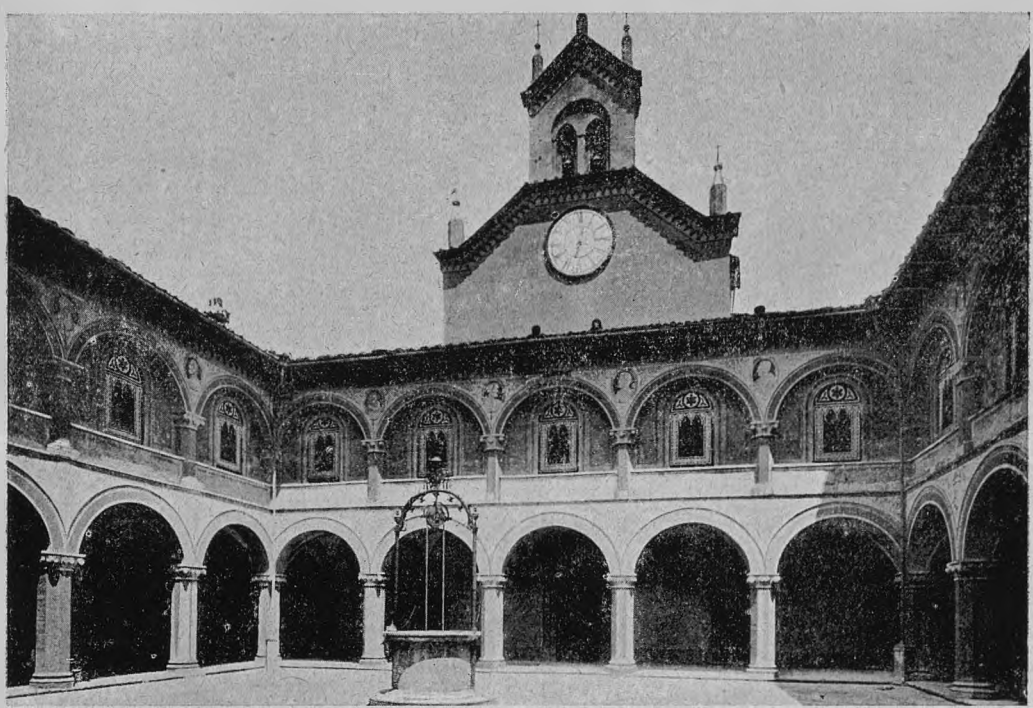
mi dizionarii greco-latini compilati per proprio uso dagli umanisti; la serie infinita delle opere a stampa, della fine del quattrocento o dei primi del cinquecento, con le loro deliziose illustrazioni xilografiche; le prime carte geografiche nelle quali il mondo comincia a prendere, sia pure con qualche goffaggine, la forma che ormai si è stampata nei nostri occhi; i documenti della ansiosa lotta degli amanuensi superstiti contro la stampa trionfante. Di vetrina in vetrina i cimeli venerandi o singolari si susseguono in serie stupende.

Nel seicento e nel settecento la vita scolastica, specie quella universitaria si arricchisce e si complica, e si avvicina sempre più alla attuale. La Mostra anche di questa dà una documentazione ampia, con l'ausilio principalmente di stampe, molte delle quali provenienti da una raccolta che i lettori de *Le Vie d'Italia* ben conoscono, quella, del dott. Achille Bertarelli. Anche la vita scolastica, specie quella universitaria risente dell'ampollosità de' tempi. Le organizzazioni si fanno fastose, gli apparati gonfi e tronfi. Ecco i professori, gli studenti e i bidelli dello Studio padovano nei loro costumi, ecco il trasporto spettacoloso di «Minerva Patavina» cioè della Università dalla sede vecchia alla nuova. Gli studenti erano diventati un corpo privilegiato; e il governo della Repubblica Veneta volle ricordata in una grande iscrizione la severa giustizia fatta per la uccisione di uno di essi. Le testimonianze più varie si affollano: i primi diplomi universitari, editti e manifesti, copertine di quaderni scolastici, giuochi ed esercizi, alfabeti composti con figure umane, ingegnosi metodi di aiuto mnemonico, il venditore ambulante di libretti e tabelle, i ritratti dei più insigni maestri. E testimonianza maggiore le solenni sedi che si innalzano dovunque dalla Sapienza padovana ai grandi collegi di Roma.

Ma una delle cose che forse più ci tocca a dentro sono i ricordi ingenui dei grandi scolari, i primi passi e i primi tentativi che da piccini fecero coloro che eran destinati a



IL CORTILE DELL'UNIVERSITÀ DI PADOVA, DI ANDREA DA VALLE (*verso la metà del '500*).



BOLOGNA - IL COLLEGIO DI SPAGNA COSTRUITO DA MATTEO GATTAPONI PER IL CARD. ALBORNOZ NEL 1364.



BOLOGNA - IL MONUMENTO A ROLANDINO DE' PASSEGGERI (m. 1300) «ATTORE» NELLO «STUDIO»; NEL FONDO, IL MONUMENTO DELL'ALTRO «ATTORE», EGIDIO FOSCHERARI (m. 1289).

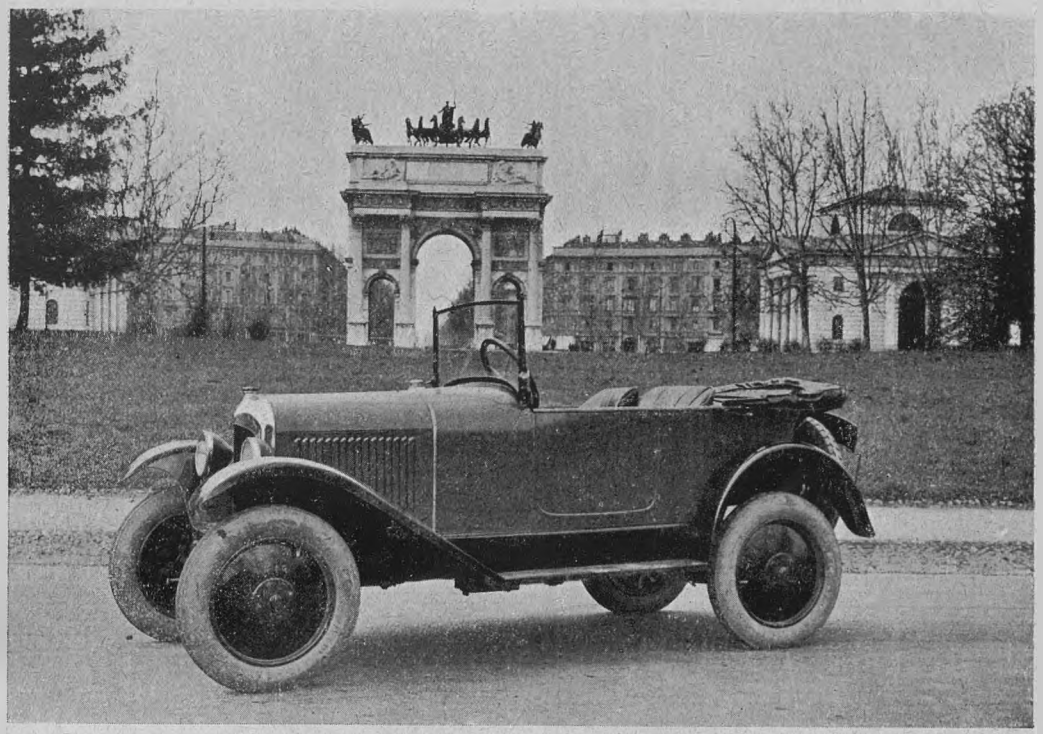
farsi grandi e grandissimi. Come non provare un palpito di commossa simpatia, quando si hanno sott'occhio gli imparaticci di greco di Giovanni Boccaccio o gli esercizi sui verbi latini di colui che doveva dare il proprio nome alle Americhe, Amerigo Vespucci? Ecco la aritmetica squisitamente miniata dei figli di Lorenzo il Magnifico; ecco il codice che narra figurativamente tutta la educazione di Massimiliano Sforza; ecco la pagina autografa di Vittorio Alfieri coi suoi ricordi di studente; ecco Vittorio Emanuele II bambino che scrive una lettera alla mamma presentandole i suoi saggi; ecco inni studenteschi di libertà, dal 1831 al '48. A mano a mano ci si avvicina al Risorgimento e alla Grande Guerra il nostro interesse si accende di più vibranti commozioni: ecco Oberdan, e il proclama di Giosuè Carducci per la sua morte, che termina col grido « Sia maledetto l'Imperatore »; ecco Nazario Sauro e la sua lettera di testamento spirituale al figlio che intende, anche per quelli che non intendono ancora; ecco Cesare Battisti studente a Firenze ed a Graz.

Ma forse il fremito maggiore ci traversa contemplando un povero quadernuccio di un altro scolaro inconsapevole: quasi un brivido di reverenza religiosa dinanzi a uno dei più terribili segni d'imperio stampato su creatura umana dal misterioso Destino che ci tiene in balia. È un quadernuccio di appunti di geografia di Napoleone ragazzo. Una carta azzurrina, a margini intonsi, una scrittura calma, piegata da un lato, decisa sebbene ancora infantile. La pagina che mi sta aperta davanti, l'ultima, è ammezzata. Leggo. Si tratta delle colonie degli Inglesi in Asia, in America, in Affrica. Poche parole che fanno capoverso, neanche un rigo intero, la chiudono. E quelle parole, dopo le quali altre non ce ne sono, vergate dal fanciullo ancora senza glorie nè colpe, dicono: *Sante Hélène petite isle.*

LUIGI DAMI.

PRIMAVERA IN SICILIA

Quale delizia maggiore d'un viaggio in Sicilia in questo mese di maggio olezzante di fiori sbocciati a nuova vita? Le imponenti rovine di Selinunte, i maestosi Templi di Girgenti, l'incantevole conca di Taormina, l'impronta degli arabi e dei normanni a Palermo, gli avanzi della civiltà greca a Siracusa dinnanzi ad un mare luminoso sotto un cielo pieno di incanti.... I ribassi ferroviari invitano a prendere il treno alla volta di questa isola, ma una precauzione occorre: quella di acquistare il volume della *Guida d'Italia* del T. C. I. che descrive la *Sicilia*. Ben 478 pagine, 30 carte e piante ed un prezzo che, quasi non ripaga il costo della rilegatura: L. 6 (per spediz. racc. aggiungere L. 2, Estero L. 3). Chi non ha la possibilità di compiere il viaggio verso la divina Trinacria acquisti il volume: egli potrà sognare l'isola di Cerere e Vulcano ed il sogno sarà vicino alla realtà come quelli che scendono sui nostri occhi presso al mattino.



UNA DELLE QUATTRO «CITROEN» CHE SARANNO SORTEGGIATE FRA I PROPAGANDISTI PER LA RACCOLTA DI ISCRIZIONI VITALIZIE AL TOURING.

L'AUTOMOBILE PER I SOCI DEL TOURING

La notizia che i Soci del Touring potranno possedere un'automobile ha suscitato una vivissima emozione. Caspita! Non è cosa da poco il possedere una macchina quando si è abituati ad... andare a piedi. E se questa automobile è di quelle che consuman poca benzina, meno olio e son colpite da modeste tasse, il pensiero di possederla fa venir l'acquolina in bocca anche ai più apatici. Per stuzzicare l'appetito pubblichiamo la fotografia di una delle quattro *Citroën* che verranno poste a disposizione dei Soci più attivi, più affezionati, più destri nel procurare nuovi Vitalizi al Touring.

Il Concorso non è dotato solamente di questi premi... semoventi, ma anche di somme in denaro e di collezioni complete della *Carta d'Italia al 250.000*. Per chi non le ricordasse ecco le categorie del *Concorso Vitalizi 1925:*

Premio tipo A - Collezione della Carta d'Italia — La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

alla Sede del Touring . .	a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
a domicilio mediante spedizione per posta raccoman. .	a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
alla Sede del Touring in elegante cartella custodia .	
a domicilio in elegante cartella custodia mediante spedizione per posta raccom. .	a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.

Premi tipo B - Premi in denaro per un ammontare di L. 15.000 — Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio potrà concorrere, con altrettanti punti quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire.*

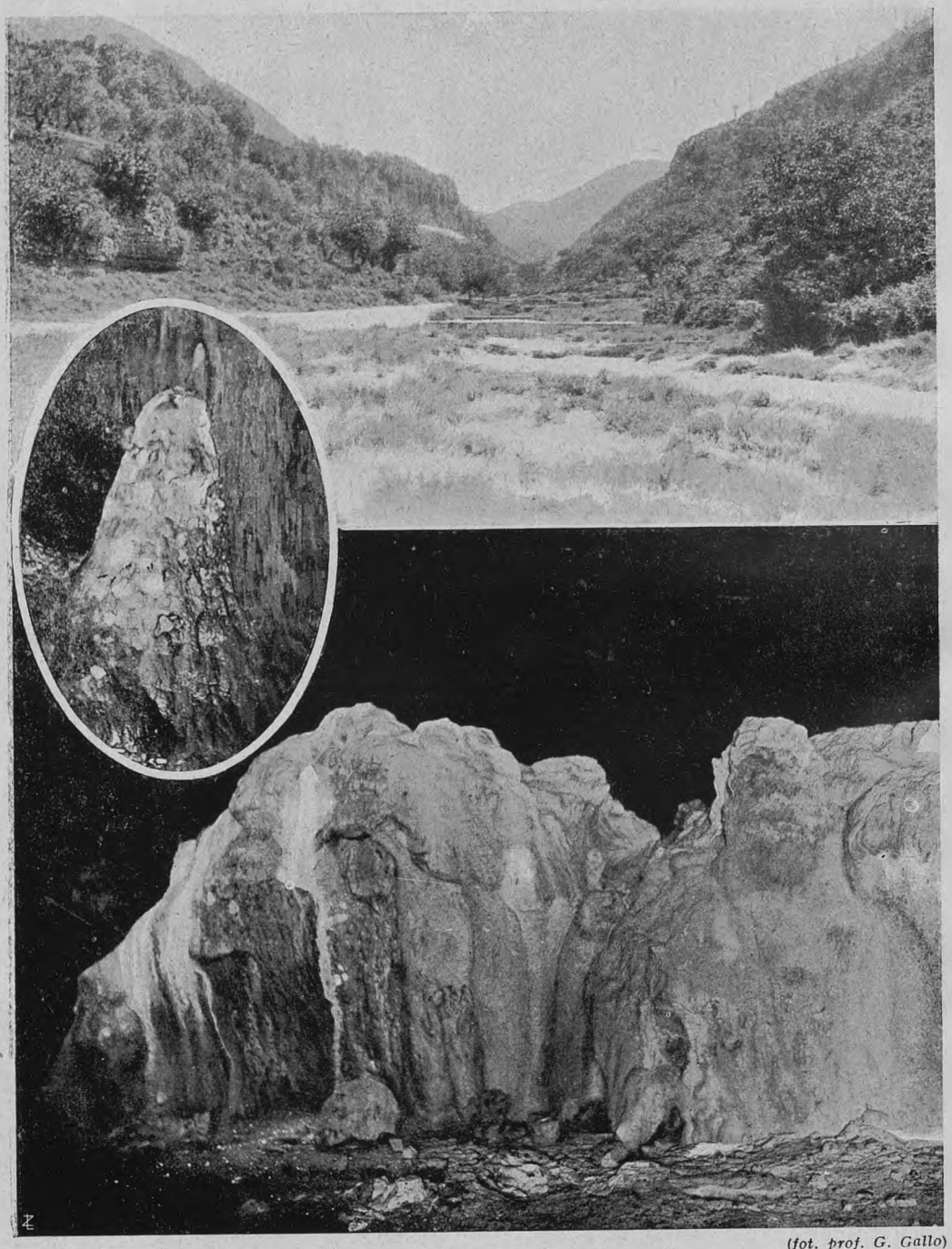
Premi tipo C - Premi di massimo assoluto per un totale di L. 15.000 — A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

L. *5000* a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

L. *1000* a ciascuno dei 10 successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

Premi tipo D - Quattro Autovetturette "Citroën" — Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

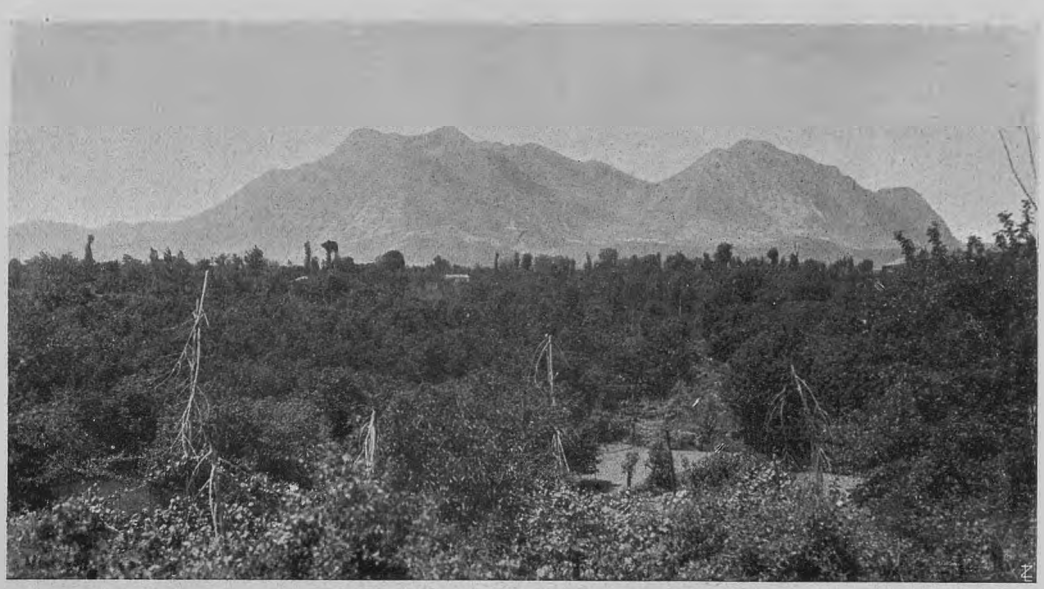
Le modalità per il Concorso furono pubblicate a pag. 425 de *Le Vie d'Italia* di aprile. Chiederle con biglietto da visita recante la sigla: *p. C. V.*



(fot. prof. G. Gallo)

BELLEZZE NASCOSTE

Nei pressi di Avella, nell'Appennino Campano, trovansi le *Grotte degli Sportiglioni*, che il Socio nostro Almerindo Napoletano esplorò recentemente. Formate da diverse caverne intercomunicanti misurano complessivamente circa trecento metri di lunghezza e sono larghe dai venti ai trenta metri. Contengono interessanti concrezioni. Le fotografie che pubblichiamo mostrano: *In alto:* l'amena valle del Clanio, dalla quale si accede alle grotte, *nel mezzo:* una stalagmite della quarta grotta; *in basso:* le due stalagmiti della seconda grotta.



MONTEVERGINE, CARATTERISTICO MONTE DELLA CAMPANIA.

LUNGO IL SELE

Italia negletta.

Pur che da Napoli si percorra una delle grandi strade che si irradiano dalla città verso la pianura, e si oltrepassi anche questa, e si penetri in mezzo ai monti per una delle valli che ne sfociano, — si entra subito, si può dire, nell'Italia sconosciuta. Dire sconosciuta credo non basti: bisogna forse dire anche negletta.

La mente nostra, — di uomini, cioè, abituati ad osservare, e che l'osservazione sogliono confortare e accompagnare con confronti e paragoni, perchè la visione dei fatti e dei caratteri osservati ne risulti più viva, e direi quasi più incisiva, — la mente nostra, dunque, corre spesso alla imagine che di altre regioni è rimasta impressa nei nostri ricordi e nelle nostre conoscenze, ogni volta che siamo tratti ad osservare una regione per noi nuova. A me, naturalmente, il paragone corre spontaneo, sempre, con la mia Toscana, prima che con le altre delle regioni d'Italia, tutte così ammirevoli nella loro varia bellezza. Ebbene, in verità: se Firenze è, indiscutibilmente, la « capitale » della intera Toscana, della Toscana pe-



BUFALI NELLA MACCHIA, PRESSO A PESTO.



IL BACINO DEL SELE.

rò io non conosco la « provincia ». Ogni altra sua città (Arezzo, Lucca, Siena, San Gimignano, Pienza, ecc.), ogni altro paese ha le sue tradizioni, le sue ricchezze d'arte, le sue bellezze di natura, ma ha anche la sua gente che è attaccata, quasi inconsapevolmente, a queste tradizioni, a queste ricchezze d'arte, a queste bellezze naturali. Non parlo — ben inteso — del popolo minuto; parlo della aristocrazia, nel senso etimologico e quindi più estensivo della parola. Gente, dunque, che è attaccata alla propria cittadina od al proprio paese, e vi abita, vi esercita la propria attività, vi studia anche magari, conservando e tramandando quei piccoli focolari di cultura locale, che talora rappresentano veri piccoli tesori di sapienza. E l'attaccamento, in chi vive il più dell'anno nelle città, è anche verso la campagna: che di primavera e più d'autunno si popola di cittadini.

Qua giù, invece, tutto il contrario: vi è una grande « capitale », Napoli, e tutto il resto, dagli Abruzzi alla estrema Calabria, è « provincia ». E a Napoli accorrono dalle piccole e grandi cittadine, dai paesotti tutti quelli che costituiscono l'aristocrazia del paese: del nome, del censo, della coltura, dell'intelligenza. Anche quando la stagione estiva li allontana dalla capitale, si affollano nei dintorni più immediati che ne sono le tradizionali località di villeggiatura, o addirittura vanno lontano, sugli Appennini nostri o sulle Alpi, o più lontano ancora: quasi mai nelle cittadine, nei paesi o nelle campagne donde sono originarî e con i quali hanno ancora legami se non altro di interessi.

Un'Italia, dunque, che quasi sembra disprezzata dai suoi. Ragioni storiche: lo so. Contentiamoci, però, di osservare i fatti, senza neanche ricercarne le cause, del resto facili a trovarsi. Un' Italia, comunque, che è certamente sconosciuta ai più degli Italiani.

Che ne conoscono, infatti, gli Italiani? Le bellezze azzurre del golfo che si compone tra il Miseno e la estrema punta sorrentina, Capri col suo profilo di sirena affiorante appena e le lunghe chiome galleggianti sul mare, il Vesuvio col suo pennacchio di fumo variamente disteso secondo il vario spirare dei venti. Sì: anche il Museo, anche Pompei; anche Piedigrotta, se volete, ed anche « Naso 'e cane » con gli spaghetti alle vòngole: giuro, che per i più dei forestieri, sono tutte quante meraviglie da mettersi ad un medesimo livello!

Ma per arrivare a Napoli, quando poco oltre Cajanello si sbocca nella grande pianura campana e la si percorre presso il suo margine, credo che ben pochi sappiano cosa vi sia oltre quei primi poggi, ora nudi ora verdeggianti di rada macchia, che la chiudono dalla parte di Oriente, ed ancor meno



CASTELNUOVO, NELL'ALTA VALLE DEL SELE.

si sentano punti dal desiderio di sapere. Di lì comincia, infatti, l'Italia sconosciuta.

I monti Picentini.

Vi è una zona, però, che ha una certa rinomanza: è la zona dei monti Picentini.

I monti, qui nella Campania, non sono come quelli che di solito ci mostrano le carte con quel loro solito disegno che direi convenzionale: una lunga cresta dalla quale si dipartono, di qua e di là, i contrafforti, e da questi poi contrafforti via via minori. Così è l'Appennino più settentrionale, così sono le Alpi, così sono tutti quei monti che si collegano e si dilungano in una vera e propria catena. Ed anche il reticolo dei torrenti e dei fiumi ha, in essi, un andamento regolare, che è la naturale conseguenza dell'andamento dei monti. Qua giù, no: qua giù, tra l'alto bacino del Volturno e l'alto corso del Sele, manca questa netta catena montuosa. La stessa cresta di spartiacque tra i due mari opposti, l'Adriatico e il Tirreno, non corre quasi mai lungo le maggiori alture; anzi, essa coincide spesso con zone pianeggianti, che sembran solo di tenui colline o poco più. Quelli che si possono chiamare veri monti, — per l'altezza raggiunta, per l'asprezza delle forme, per i caratteri della vegetazione, — sono tutti più o meno esterni rispetto allo spartiacque, cioè più vicini al margine della pianura. E non si collegano l'uno con l'altro; sembrano distaccati, come massicci indipendenti. Di qui deriva in gran parte l'andamento palesemente irregolare che vi hanno fiumi e torrenti.

Il più meridionale di questi massicci montuosi di Campania è quello dei monti Picentini. Sconosciuto, sì, anche esso, se non nelle tenui propaggini che tra Salerno ed Èboli scendono verso il mare e la piana costiera lambita dalla ferrovia di Calabria. Ma sconosciuto nelle asprezze rocciose del Cervialto (1809 m.), o dell'Accèllica (1657 m.) o del Polveracchio (1790 m.), o del Terminio (1786 m.), — o nella bellezza calma e pittoresca del lago di Laceno (1043 m.) o del lago del Dragone (700 m.), — o nel rigoglio dei suoi boschi di castagni, o nell'opulenza dei suoi campi e dei suoi vigneti. È un potente massiccio tutto di calcare; e per questo, nell'assolata e riarsa nudità delle sue groppe estreme, e nei bacini chiusi, e nei valloni, è come un gigantesco serbatoio, naturale e benefico, alle acque che i venti piovosi, giungendovi dal prossimo mare, vi scaricano sotto forma di pioggia, o che a poco a poco si sciolgono dal denso ammanto delle nevi invernali. E penetrano nella massa della montagna, e circolano per le sue vie sotterranee, e risorgono nel fondo delle valli più profondamente incise tutto attorno al massiccio. Dei monti Picentini sono infatti le sorgenti del



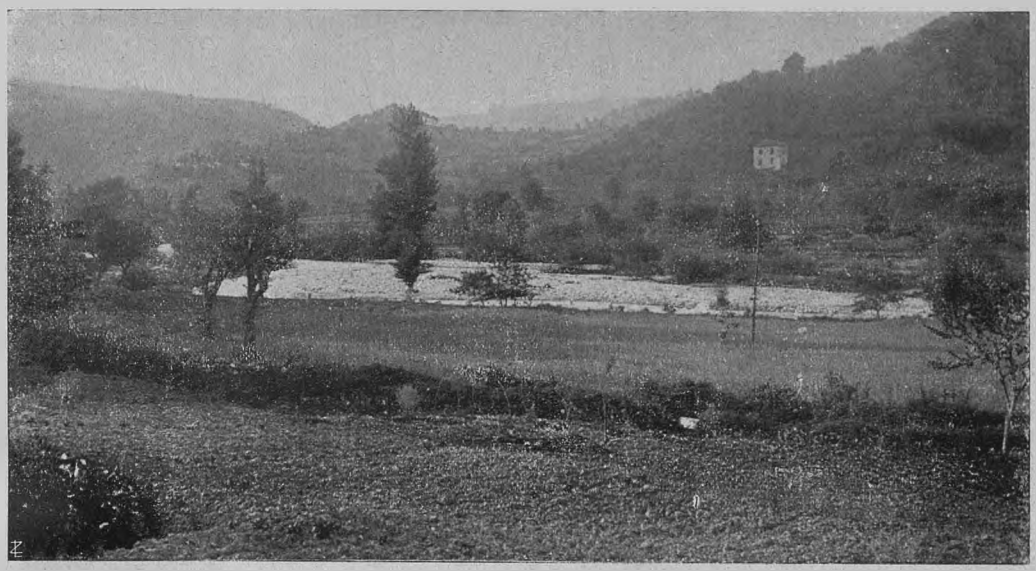
LA ROCCA ED IL PAESE DI QUAGLIETTA NELLA VAL DI SELE.

Calore, del Serino e del Sele. E Sele e Serino, da soli, dissetano gran parte dell'Italia meridionale: basterebbero quindi a dare rinomanza ai monti Picentini.

Il Sele.

Il Sele, — il più noto, per le sue sorgenti, tra i fiumi picentini, — è anche il più importante fra tutti. Gli altri, infatti, o hanno corso assai breve, o breve, per lo meno, lo hanno nel massiccio montuoso, dal quale poi proseguono, con andamento più o meno irregolare, nelle zone orografiche vicine. Il Sele, no: il Sele si può dire, fino ad un certo punto, che spetti tutto al gruppo dei monti Picentini. Non ne incide, veramente, la potente massa, come fanno nei loro corsi superiori il Serino ed il Calore; ma ne contorna tutto quanto il margine orientale, separandolo dai vicini primi monti di Lucania; poi sfocia sulla piana verso il mare, e qui limita, sempre dalla parte di Oriente, un nuovo e potente massiccio montuoso, quello del Cilento. Corre in direzione meridiana nel corso intermontano; poi verso sud-ovest, nella pianura, fino al suo ultimo destino. E dove esso nasce, a Caposele, lì sono evidenti quelle caratteristiche orografiche alle quali ho già dianzi accennato, come proprie, nella loro anomalìa, del rilievo campano: sorge infatti presso lo spartiacque principale dell'Appennino, oltre il quale corre già l'Ofanto verso l'Adriatico. Ma è uno spartiacque basso, intorno ai 700 metri, uniforme, quasi dolce e morbido nei suoi profili e nei suoi pendii: pienamente contrastante con le maggiori altezze e le forme aspre e talora selvagge dei monti Picentini, che da esso si protendono come potente spalto avanzato verso il Tirreno.

Arrivando da Napoli, si raggiunge la grande piana, prima che la valle, del Sele. Però, — siamo tra Battipaglia ed Èboli, — la pianura è qui definita, nettamente: tra tenui colline olivate nelle loro più basse pendici, ad Occidente, e, al di là, la massa ardita dell'Alburno (1742 m.). Bella visione di montagna alta, è questa dell'Alburno fin dal suo primo apparire all'orizzonte: chè esso precipita, da un lato, con una grande parete tutta di roccia nuda, sulla prossima valle del Tanagro. Non vi precipita però, con un salto solo; anzi, al piede della parete si vede come un gradino, e dove questo cade, nuovamente, sopra il fondo della valle, se ne vede elevarsi uno strano monticolo fatto a cono, dai fianchi dirupati. Dal lato opposto, cioè più verso il mare, un'altra, minore, schiena montuosa, che viene a spengersi proprio sul margine della pianura: quello è il M. Soprano (1084 m.), il primo



LA MORBIDA VALLETTA SORGENTIFERA DEL SELE.

monte del Cilento. E tra Alburno e Soprano è come una fascia di basse colline dalle groppe ampiamente arrotondate; e lì un paesello distende le sue case a solatìo: è Altavilla Silentina. Da ogni altra parte, la pianura che pare sconfinata.

Non sul davanti, però: sul davanti, monti e poggiate e colline si avvicinano da una parte e dall'altra, e la piana si restringe, opulenta ancora delle sue colture, intersecate da lunghe file di pioppi alti e affusolati. E via via che si restringe, si fa anche più mossa, e il Sele non scorre più tra rive basse di ghiaieti, ma già coi suoi meandri chiusi tra le scarpate brevi di terrazze. Da un lato, sulle ultime morbide pendici dei monti Picentini, in mezzo alla campagna tutta densa di olivi, Èboli pare voglia nascondersi col suo vecchio castello dei Colonna.

Fra sorprese e contrasti.

Ma poco dietro queste ultime pendici dolcemente inclinate e tutte dense di ulivi, si leva l'erto fianco dei monti, che in alto hanno sommità stranamente spianate: fianco erto e scosceso, su pel quale la macchia pare arrampicarsi a fatica, e compatto, quasi senza valloni che ne incidano la potente massa di calcari. Uno ve n'ha, però, che è tagliato di netto, giù profondamente, come una gola, e pare una bolgia orrida e selvaggia: lì dentro si nasconde il paese di Campagna.

Ma è un paesaggio, questo, pieno di sorprese e di contrasti. Forme aspre, di una asprezza primitiva, nei monti Picentini che incombono da un lato. Ma se si vuole raggiungere il Sele e rimontare il corso verso le sor-



L'ALTA VAL DI SELE.



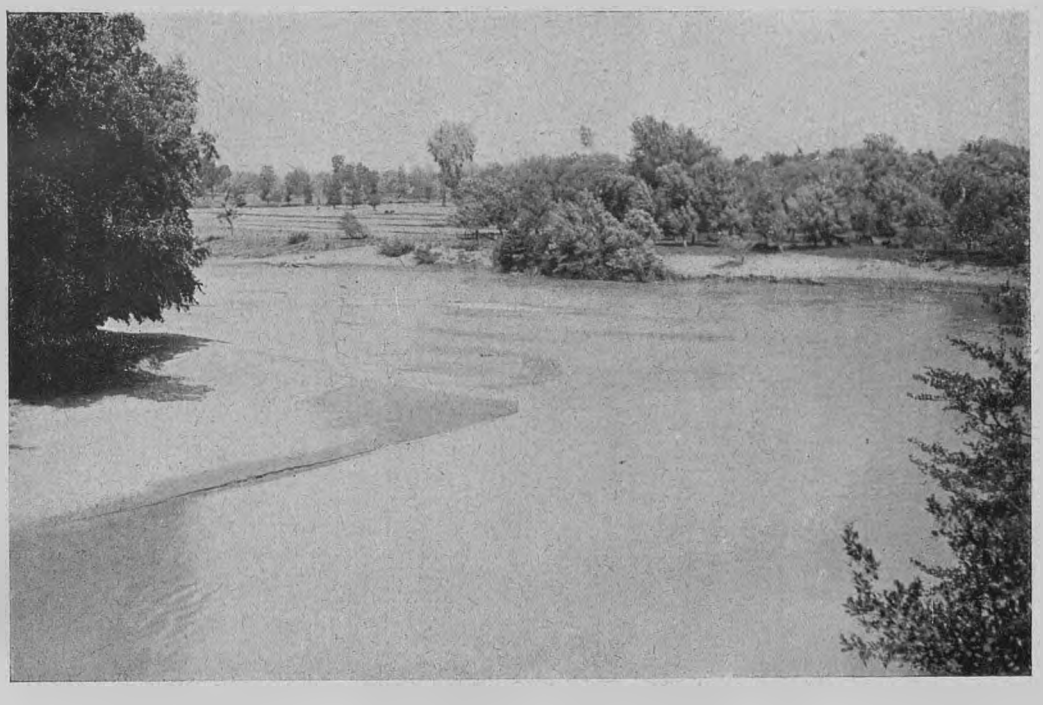
SANTOMENNA, NELLA VAL DEL SELE.

genti, bisogna raggiungere la sommità di una zona di piccole alture che sembra sbarrare la sua valle, e dentro le quali il fiume si affossa profondamente e sparisce dalla vista. Strane alture, in verità: chè, appena raggiunte, si mostrano quasi perfettamente spianate ad un medesimo livello; e nude e brulle, quasi soltanto a campi di granaglie ed a pascoli magri. Sono terminati, infatti, — durante la breve ascesa, — i bei boschi di olivi, un poco tristi con il loro grigiore uniforme, e sono terminati anche i così varî alberi da frutti, più gai con le loro diverse tonalità di verde. Siamo in un paesaggio aperto, spoglio, pianeggiante, che pare inviti alla calma ed al riposo. Ma non si ha che da guardare dalla parte opposta: fronteggiante ai fianchi erti e boscosi dei monti Picentini, si alza, adesso più vicina, la bella e maestosa massa dell'Alburno. E strapiomba veramente, con la sua alta parete di roccia, sull'ampio avvallamento del Tanagro. Ed al primo monticolo, strano monticolo fatto a cono, — che già si scorgeva sorgere dal margine del gradino inciso a mezzo il fianco, — ora se ne vede seguire tutta una serie, allineati come una fila di soldati: tra il primo e il successivo si scorge il biancheggiare di un paese, appollaiato quasi a guardia dello sbocco del Tanagro: è Sicignano.



LA PIANA DI PESTO, A STEPPA ED A MACCHIA.

Monti da ogni parte, del resto; e da ogni parte anche paesetti, alti alti, di solito, su per i pendii della montagna. Ma ve ne ha



IL SELE PRESSO LA FOCE.

uno anche vicino, che sembra distenda le sue case, come su una gradinata, su una lieve ondulazione di queste strane superfici pianeggianti, le quali sbarrano, quasi, e certo nascondono l'alta valle del Sele. Quello è Contursi.

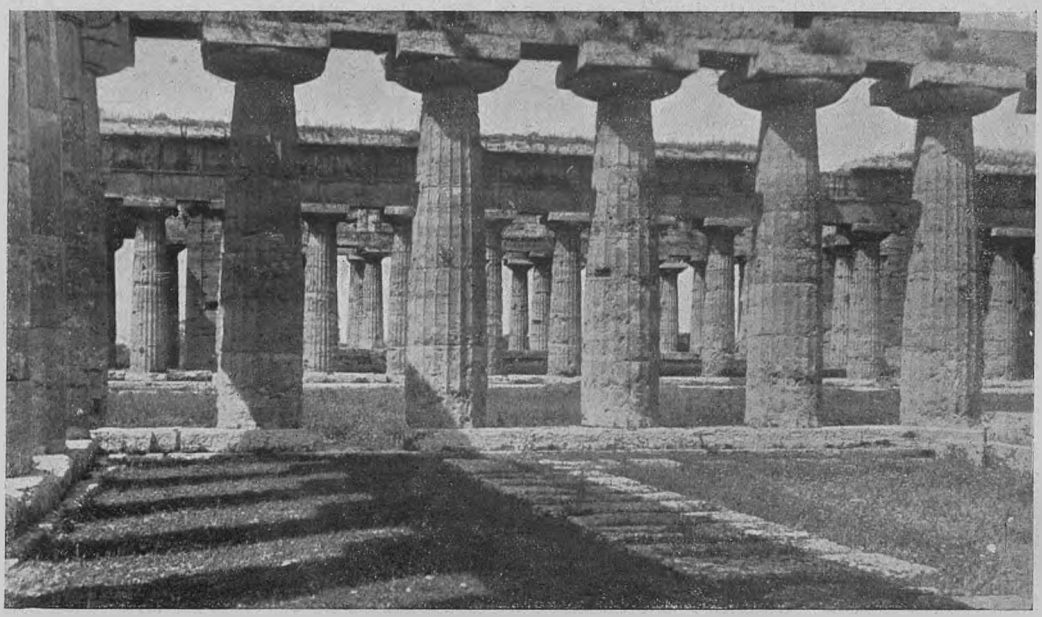
Ma si oltrepassa questa zona di alture spianate e spoglie, ed ecco la valle, che in esse era ridotta ad una specie di gola a meandri, si apre d'un tratto, quasi a bacino, ampia, dolce nelle tenui ondulazioni del suo fondo, contenuta dai più alti fianchi dei monti opposti: la massa dei Picentini ad Occidente, dove si levano le propaggini del Polveracchio e del Cervialto, — e la grande groppa del M. Marzano (1530 m.) ad Oriente, che ha pure certe sue durezze rocciose che gli conferiscono un aspetto di montagna alta.



BUFALI IN CERCA D'OMBRA, NELLA MACCHIA DI PESTO.

L'alto Sele.

Solo così si sbocca nell'alto Sele. Bello il paesaggio, con tutte le sue querci, o a bosco folto, od isolate in mezzo ai campi quasi a ricordo della maggiore estensione ch'ebbero le selve un tempo. E nel centro, proprio nel centro del fondo della valle, presso al fiume, un piccolo paese, Quaglietta; tutti gli altri, giro giro, più in alto, dove le più



FUGA DI COLONNATI A PESTO.

basse e dolci pendici si attaccano agli erti fianchi superiori: ecco Oliveto, che sembra dominato da una specie di grande rocca massiccia; ecco, dalla parte opposta, Colliano e poi, più in là, Valva, al piede della parete che precipita giù dalla lunga schiena del Marzano; più oltre ancora, di nuovo dalla parte di prima, ma già vicino alle sorgenti gorgoglianti del Sele, Calabritto. Su, tutti in alto, tutti dominatori della valle. Tutti, meno Quaglietta che è nel basso. Anche Quaglietta però è, a modo suo, in posizione eminente: il vecchio castello leva i suoi ruderi pittoreschi sulla vetta di una roccia, — l'unica che spunti dal fondo dolcemente mosso della valle, — e par protegga il paese che si distende ai suoi piedi.

Ma se si risale ancora la valle verso la sua testata, il paesaggio cambia caratteri: la vediamo, infatti, non rinserrarsi come è, solitamente, delle valli di montagna; ma, anzi, quasi aprirsi, dispiegarsi sempre più ampiamente. E sul davanti, dove i fianchi opposti si vanno incontro l'uno all'altro per conchiudere la cerchia che cinge tutto l'alto bacino del Sele, non vi è alcuna arditezza di cime e di crestoni; anzi, si vede il pendìo inalzarsi dolcemente fino ad una linea di spartiacque, non alta, ampia ed uniformemente livellata: in contrasto pieno con i monti Picentini e col Marzano, che lì sembrano spengere, abbassandosi, ogni rudezza di forma.

Dove scende il Sele dalle sue sorgenti, si è già in questo tipico paesaggio attenuato; un paesaggio, quasi, di colline. Guardiamo pure su per la valletta, nella quale le poggiatelle morbide si vanno alternatamente incontro da una parte e dall'altra: Caposele ci è nascosta da esse; ma sopra una altura spianata, culmina il massiccio edificio di un monastero, che domina l'apparente calma solitudine della piccola valle.

La testata del bel bacino non è, come si crederebbe, su per la valletta del Sele anche se questo, per la ricchezza delle sue sorgenti, gli dà il nome. No, il Sele è un affluente laterale del torrente che, pur più povero d'acqua, ha più lontane le sue scaturigini. E questo è il Tèmete. E se lo risaliamo, ci inalzeremo a poco a poco, quasi dolcemente, verso la linea dello spartiacque, così stranamente piano e livellato. Paesetti ancora qua su, a mezzo il fianco: Castelnuovo di Conza e Santomenna; ma tipico, sopra tutti, è poi Laviano, inerpicato sopra un'esile cresta di roccia, che strapiomba da un lato sopra una forra profonda e selvaggia.

Così, per continui contrasti, si svolge il corso superiore e montano del Sele, che alimenta d'acqua mezza la Italia meridionale: gola sul principio, poi ampio bacino; spianate regolari e spoglie di vegetazione là dove



UNO DEI TEMPLI GRECI DI PESTO.

il fiume sbocca verso la pianura, fondi e fianchi densamente alberati dove si apre il bacino; le due fiancate di monti, da una parte e dall'altra, alti e rudi di forme, ma una testata, allo spartiacque, come depressa ed ampia e livellata; nei fianchi, pareti anche di nuda roccia, tanto son aspri, ma nella testata, solo pendii dolcissimi, come piani inclinati regolari. E varia la vegetazione boschiva, che dalle querci passa ai castagni ed agli abeti; varia anche quella coltivata, intensa nel fondo del bacino, poi più rada e saltuaria ed uniforme tutto attorno via via che ci si eleva su pei fianchi, fino a raggiungere la macchia e il pascolo. Soltanto pochi, però, e talora quasi timidi, gli oliveti, al paragone di quelli che forman bosco subito fuori dello sbocco della valle montana, sulle tenui colline che sono intorno ad Èboli.

Verso il mare.

Con tutti i suoi contrasti, però, vera valle montana, questa del corso superiore del Sele. Ma il contrasto, lungo il fiume, è anche maggiore, appena esso sbocca fuor del limite dei monti Picentini e corre verso il mare. È un contrasto che si svolge, direi, per gradi, ma rapidissimo comunque. Dalla gola incisa nelle strane alture spianate e nude, si passa già fuori dei monti. Questi, cioè, si allontanano, divergono, da una parte e dall'altra, e lasciano tra mezzo una specie di imbuto depresso, che si allarga, si allarga sempre più nella direzione del mare. Ma sul principio, dal piede dei monti si vedono scendere verso le opposte rive del Sele delle grandi superficie regolarmente e dolcemente inclinate, — sono grandi conoidi, vecchie e recenti, — che pare vogliano quasi stringere, soffocare il fiume come tra due morse opposte; ed il fiume pare quasi abbia voluto sfuggire ora l'una ora l'altra, secondo che erano più invadenti ed avanzanti, e per questo abbia descritto quelle sue belle sinuosità a meandri, che poi, più tardi, con il continuo lavorìo erosivo delle acque, si sono approfonditi tra le scarpate delle basse terrazze.

Ma si discende ancora più lungo il Sele: sempre più i monti allontanano i loro fianchi opposti, finchè anche le grandi conòidi che scendono dolci e regolari dal loro piede non arrivano più a raggiungersi, da una parte e dall'altra, con le loro unghie estreme. Ed allora ai due lati del fiume comincia una duplice fascia di pianura. E lì sono le colture, e i campi, e le lunghe file di pioppi alti e affusolati. Non paesi, però, perchè qui è, comunque, terra, — se mi è permesso dire, — giovane, recentemente conquistata alle acque; ed i paesi hanno sempre rifuggito, quasi sino a tempi moderni, le bassure, quando

avevano vicini monti e poggiate a loro disposizione per sorgere e crescere con più facile difesa contro gli uomini e contro gli elementi. Ed ecco infatti, i primi monti del Cilento che son vicini, ancora, al Sele, — mentre i Picentini sfuggono lontano verso Occidente, — ci mostrano Altavilla Silentina ed Albanella, e poi Capaccio e Trentinara, allineati a mezza costa.

Poi la duplice fascia pianeggiante sulle rive del fiume si allarga, si allarga sempre più, finchè si stende in una grande pianura, alla quale l'occhio vede un limite quasi soltanto nei monti del Cilento. Questa è terra anche più giovane; la conquista sulle acque non è stata naturale, non è stata compiuta soltanto dal successivo deposito di ghiaieti e sabbia che fiume e torrenti abbiano abbandonato nel loro eterno lavoro. No, prima che l'opera, — che par cosciente, — della natura fosse compiuta, è intervenuto l'uomo. E non potendo, — nella lotta tra terra ed acqua, — elevare il livello della terra, ha cercato di abbassare, in certo modo, quello delle acque; ed ha scavato canali. Terra giovane, dunque; e quindi giovani anche le colture: più estensive, meno o punto alberate; e già l'allevamento del bestiame, cavalli e vacche, manzi e giovenchi, pascolanti nelle praterie senza fine. Poche case di coltivatori e di mandriani disperse nella piana, in solitudine quasi assoluta. Già comincia, qui, la malìa sottile che ha anche la pianura sconfinata e primitiva.

Ma si scenda ancora giù lungo il Sele, sempre serpeggiante quasi a dimostrare la incertezza delle acque, qui dove tutto era piano e nessun declivio poteva decisamente fissare il loro corso. Canali e grandi distese di granaglie, e case solitarie, anche qui, circondate di pagliai e di recinti dove rinserrare il bestiame.

Però, scendendo sempre più il corso del fiume, ecco che il terreno si eleva un poco. Poco veramente, ben inteso; ma ciò basta a far mutare ancora carattere al paesaggio. Siamo prossimi al mare, oramai; e forse è al giuoco combinato delle acque che trasportavano verso il mare i loro ghiaieti e le sabbie, e delle onde che cercavano quasi di respingerli, se qui si è formato un deposito un po' più intenso e potente, lungo una fascia parallela alla riva. Ed il terreno, un po' più elevato, è mosso in ondulazioni lievi e dolcissime. E su di esso, non colture: la macchia bassa, intramezzata da radure steppose. Anche il Sele corre tra rive che non sono completamente piatte, e che sono alberate; alberi fronzuti sembrano sorgere proprio dalle sue acque calme e silenziose e bellamente le adombrano. Paesaggio, veramente, suggestivo, perchè ha in sè qualcosa ancora di selvaggiamente primitivo, pur nella sua uniformità. Le ampie distese di erbe arieggianti la steppa, sono rotte dalle macchie di arbusti, qua e là anche alti e folti. Vi è un tratto, dove essi, radi, hanno una strana forma regolare, tondeggiante, quasi a difendersi, in questo loro raccoglimento, dalla violenza dei venti: forse ne deriva il nome, — *I Cioffi*, — che ha avuto dai paesani questa zona. E tra le erbe e gli arbusti, mandrie, qui, soprattutto di bufali, neri e sordidi e vellosi, che sembrano quasi pachidermi sopravvissuti a lontane età geologiche, ma che, quanto hanno selvatico l'aspetto, e tanto invece appaiono docili e mansueti quando si fanno presso alle staccionate, incontro a chi li osservi dalla via.

È lungo questa fascia più strettamente costiera e più sollevata rispetto alla pianura sottostante, che si allineano, oltre le masserie, anche poche case padronali, — i «casini», — e qualche villa. E ve ne ha di ombrate da belle macchie di alberi alti e fronzuti. Gran peccato che d'estate la malaria cacci paesani e proprietari verso sedi meno infide. Ma qui, comunque, nonostante l'aspetto primitivo che la natura ha e mantiene, quasi soltanto qui sono più fitte masserie e ville. Sono insediamenti recenti: così recenti che si posson dire veramente attuali. Ma sorti sulle tracce lasciate dai progenitori antichi. Ecco infatti che contro lo sfondo della steppa e dell'azzurro purissimo del cielo si profilano le colonnate maestose dei templi greci di Pesto: davanti ad essi corre, col suo lastrico informe ma saldo da cimentare i secoli, la via romana.

Che bellezza, trovarsi qui, in mezzo alla natura primitiva, tra le colonne indorate dal sole occiduo, e, almeno un poco, sognare in piena solitudine.

GIOTTO DAINELLI.



(fot. Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque)
ESTREMA RAMIFICAZIONE DI UN CANALE (GHEBO) NELLA LAGUNA DI PELLESTRINA.

LA MAREA NEI MARI ITALIANI

Le lagune di Venezia emule dell'Oceano.

In molti dei porti della Manica e del mare del Nord non si entra nè si esce con le navi senza tener conto delle ore in cui ha luogo il flusso ed il riflusso: non è quindi da maravigliarsi se ben prima che gli scienzati si occupassero del problema, i pratici se ne fossero vivamente interessati e avessero preparato tavole di predizione della marea costruite con metodi empirici che si mantenevano segreti e si tramandavano talora in eredità di padre in figlio per diverse generazioni. Su alcune di quelle spiagge il mare col suo ritmico fluire e rifluire seguendo il giro della Luna piuttosto che quello del Sole e quindi coll'alzarsi ed abbassarsi a ora diversa da giorno a giorno impone anche ai bagnanti il momento di entrare in acqua. Non si prende il bagno quando si vuole, ma quando la Luna lo consente.

Visitando quei mari nei quali le acque subiscono dislivelli di molti metri e alternativamente coprono o scoprono distese di chilometri e chilometri, profonda è l'impressione di coloro che conoscono soltanto le coste mediterranee, lungo le quali il fenomeno, pur non mancando in alcun punto, si misura tutt'al più a decimetri, e può essere trascurato nella pratica della navigazione.

I mari italiani presentano tutti deboli maree, formando una parziale eccezione soltanto l'Adriatico settentrionale che un antico poeta, Claudiano, con enfasi poetica diceva «emulo dell'Oceano». Dico una parziale eccezione perchè anche in esso le maree hanno una proporzione modestissima, quando si confronti con quella raggiunta nell'Atlantico. Ma anche queste modeste maree assumono tuttavia una grande importanza per la parte che esse hanno nella vita delle lagune: nella vita fisica, come in quella economica.

La marea è un fenomeno esclusivamente marittimo, e se si risente nelle lagune e nel corso inferiore dei fiumi ciò è dovuto solo ad azione riflessa. Azione che si esplica in due modi ben distinti, per quanto talora confusi, e cioè da un lato con la sollecita penetrazione, attraverso le bocche delle lagune e le foci dei fiumi, della vera e propria onda di flusso, dall'altra con la men rapida entrata ed uscita per le stesse aperture di masse d'acqua alternativamente marina e lagunare e fluviale. L'acqua che penetra dal mare è di solito limpida o quasi, quella che esce torbida. Questa constatazione pone sulla strada per svelare se non il segreto della origine, almeno quello della conservazione delle foci fluviali allargate e delle lagune. Le acque che escono nel riflusso dai bacini



I «SISTEMI» DI CANALI DELLA LAGUNA DI VENEZIA (SCALA 1:150.000).

lagunari hanno sufficiente velocità per trascinar via materiali terrosi, anzi addirittura per spazzare i fondi melmosi. Se non vi fosse questa quotidiana azione di naturale dragaggio le lagune in breve tempo impaluderebbero e scomparirebbero invase dalla vegetazione e colmate dai depositi dei fiumi. L'azione di scavo del riflusso non avviene però uniformemente su tutti gli ampi letti lagunari, ma si concentra lungo determinate linee, a ciascuna delle quali corrisponde un canale. I canali, a cominciare dai minimi (*coe, ghebi*) e venendo ai maggiori (*rii, canali*) sono coordinati in sistemi che furono paragonati a quelli delle vene e delle arterie del corpo umano il cui cuore sia in mare, ovvero ai rami di un albero che abbia in mare il proprio tronco.

Le bocche (*porti*) che interrompono i lidi e pongono il mare in comunicazione colle lagune sono effettivamente i punti più vitali di queste. Due massime apparentemente contradditorie riassumono al riguardo il risultato di una esperienza più volte secolare: *gran laguna fa gran porto* e *gran porto fa gran laguna*. Basta allargare una bocca perchè nella laguna penetri più acqua nel flusso e più violentemente ne esca nel riflusso, ma basta anche allargare lo specchio lagunare o togliere in esso gli ostacoli alla libera espansione delle acque perchè più se ne adunino nell'alta marea e ne risulti intensificata la corrente di uscita e quindi approfondita la bocca. Venezia, sempre preoccupata del proprio avvenire, sempre timorosa di morire, dopo lenta agonia, fra i canneti ed i miasmi delle paludi, prese soprattutto provvedimenti di questo ultimo genere e la sua laguna è ancora viva e viva è pur la città, insigne monumento marmoreo di glorie passate, attivo centro attuale di traffici marittimi.

Barene e velme.
Le gondole in piazza San Marco.

La laguna di Venezia ha certamente subita più intensa delle sue sorelle di Marano e di Grado, l'azione dell'uomo, ma questo ha potuto bensì trar profitto ed incanalare per così dire le forze naturali, ma non



(fot. l'Ufficio lavoranco del R. Magistrato alle acque)

SPAZI SCOPERTI A BASSA MAREA NELLA LAGUNA DI BURANO.

certo sminuirle e tanto meno distruggerle. Oggi noi assistiamo, come assistevano gli antichissimi Veneti, a tutti i fenomeni dovuti all'azione diretta e riflessa della marea. Vediamo, quando le acque sono più basse (*secca d'acqua*) i fondi lagunari per vasti spazî scoperti e presentantisi come prati d'erbe (*barene*), frangiati da zone melmose (*velme*), rimanendo l'acqua solo nei canali e in pochi altri spazî più profondi, poi vediamo col cominciare del flusso (*cevente*) a poco a poco ricoprirsi i suoli prima a secco e in *colma d'acqua,* dagli spazî lagunari quasi continui innalzarsi solo le isole, per lo più coperte di edifici e di altre opere umane e di alberi. Nel periodo di riflusso (*dosana*) le acque perdono poi sempre nuovi spazî che riguadagneranno nella fase opposta e così di seguito con alterna vicenda governata dal regolare moto dei corpi celesti e sovrattutto dalla Luna. Ma questa è capricciosa, e, in dipendenza con i suoi rapporti di posizione con la Terra ed il Sole, ora si presenta come disco tutto splendente, ora come disco illuminato per metà, ora come semplice falce, con le corna rivolte in alto (*Luna sentà*) o di fianco (*Luna in piè*); inoltre essa, nelle varie stagioni dell'anno, non nasce nè tramonta sempre nei medesimi punti dell'orizzonte, nè sale nel cielo sempre fino alla medesima altezza. In relazione con questa instabilità della pallida figlia di Latona e col soccorso maggiore o minore che riceve dal Sole, le maree non hanno sempre la medesima intensità. La Luna poi sembra (non è il caso qui di cercare come le cose stiano in realtà) eserciti la propria attrazione, non solo quando guarda verso una parte della Terra, ma anche quando guarda quella diametralmente contraria, per cui non una, ma due opposte grandiose onde di marea ne inseguono il corso e in ciascuna località e normalmente si osserva un doppio flusso e un doppio riflusso nel periodo di 24 ore e 50 minuti. Ma, per ragioni semplicissime, che tuttavia qui sarebbe lungo spiegare, le due maree diurne sono ineguali e in certi momenti l'ineguaglianza è così grande che una delle due maree risulta annullata e quindi si ha un solo flusso ed un solo riflusso durante il periodo diurno (*morto d'acqua,* secondo l'espressione veneziana). Un lungo discorso richiederebbe una completa esposizione del regime della marea nella laguna veneta ed anche una semplice spiegazione di alcuni detti volgari che formula-



(*fot. Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque*)

AREE EMERGENTI IN UNA BASSA MAREA ECCEZIONALE ATTORNO ALL'ISOLA DEL DESERTO (BURANO).

no regole che permettono previsioni sull'andamento del fenomeno, come ad esempio: « Sette, otto, nove, e l'acqua no se move; — Vinti, vinti un, vinti dò, — l'acqua no và nè sù, nè zò », oppure, « genaro, febraro, l'acqua cresce un'onza, e cala un miaro ».

La varietà nell'altezza e nelle modalità della marea è accresciuta dal fatto di ordine generale che le azioni attrattive non si esercitano su una massa d'acqua che inviluppi tutta la Terra con uno strato continuo e di grande spessore, ma su veli d'acqua frazionati da terre, per cui la propagazione delle onde di marea trova attriti ed ostacoli di ogni genere. Inoltre le acque marittime non subiscono solo gli influssi degli astri, ma altresì le spinte delle diverse pressioni atmosferiche e dei venti; lasciando anche da parte accidenti eccezionali quali quelli che provocano i maremoti. Queste azioni, specialmente in un mare come l'Adriatico conformato a guisa di seno lunghissimo, e dove le maree sono, come sappiamo, modeste, possono talora secondare queste, rafforzandole, tal altra contrastarle fin quasi ad annullarle praticamente. Ecco quindi da un lato le acque eccezionalmente depresse che si notano quando ai maggiori riflussi si aggiungano alte pressioni atmosferiche e la bora che spinge le acque dell'Adriatico verso il canale d'Otranto; ecco dall'altro le acque eccezionalmente elevate quando i maggiori riflussi sono accresciuti dalle basse pressioni e dallo scirocco che rinsacca le acque del golfo verso la sua estremità settentrionale. Ad intervalli di tempo alquanto lunghi, le acque della laguna salgono fino al livello delle vie di Venezia e si assiste allo spettacolo caratteristico della piazza S. Marco trasformata in un lago solcato da barche. Non è però da darne colpa alla Luna, ma a condizioni atmosferiche che poco o punto hanno da fare con la Luna; questa, per quanto capricciosa, ha i suoi capricci regolati con sicura periodicità. Ed è questa regolarità che la vince su tutte le circostanze occasionali e che governa la vita normale della laguna. Non v'è quasi bisogno che noi raccogliamo dati di osservazione e facciamo complicate medie, i valori medî sono segnati naturalmente sul suolo ed anche sulle pietre degli edifici. Si incaricano di segnarlo le piante, le alghe che vivono nella zona tra alta e bassa marea. La linea fra le barene erbose e le velme fangose indica evidentemente il livello consueto della più bassa marea. Una linea scura, verdastra, che si osserva sulle sponde dei canali di Venezia e sui marmi dei palazzi segna il così detto *comune alto marino,* cioè il livello a cui normalmente le acque arrivano nell'alta marea. Alcuni secoli prima che si parlasse di mareografi e di livello medio del mare, Venezia aveva la sua superficie di riferimento delle altezze e delle profondità: era circa 32 cm. superiore a quella usata ora.

I molini a marea ed il carbone argenteo.

L'oscillazione delle acque lagunari per effetto della marea, avendo un valore che di rado resta al di sotto di mezzo metro e spesso supera il metro, può considerarsi dal punto di vista della sua utilizzazione per lo sviluppo di forza motrice. Ciò non poteva sfuggire ai Veneziani, i quali, prima di avere un dominio di terraferma, non potevano disporre, per la macinazione del grano che importavano da paesi oltramarini, della energia di alcun corso d'acqua. Era facile recingere uno spazio lagunare con argini che lasciassero un'apertura per la quale l'acqua entrasse nel flusso e riempisse il bacino. L'acqua accumulata, fatta uscire per apposito condotto nel riflusso, poteva dar moto alla ruota di un mulino. I documenti attestano che fra il secolo X ed il XIV di siffatti mulini, ve ne erano molti, dispersi nella laguna. Accanto a tali mulini fissi, ve ne erano altri galleggianti sopra chiatte (sandoni), le quali erano disposte nei canali e precisamente nei punti nei quali questi presentavano più intense correnti di marea. E poichè queste correnti alternano di sei in sei ore il loro corso è probabile che fossero congegnati in modo che le ruote potessero muoversi nei due sensi opposti; pel resto questi mulini natanti dovevano somigliare a quelli che, spesso accoppiati o anche in schiere di tre o quattro, si osservano tutt'ora sul Po e sull'Adige. Sono, questi mulini destinati a sparire, come da più secoli (dal secolo XV) sono scomparsi quelli di Venezia, la quale con l'estendere i suoi possessi alla terraferma potè disporre della forza motrice più facilmente utilizzabile di molti fiumi, e in seguito ritenne inoltre suprema necessità per la conservazione della laguna, il bandire da essa mulini, saline, valli da pesca ed in genere tutte le opere artificiali che potessero rendere meno attiva la circolazione delle acque.



(fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia)
L'ACQUA DELLA LAGUNA IN PIAZZA S. MARCO.

L'opera più importante che da allora in poi si richiese alla marea fu quella di sgombro dai canali dei depositi naturali e delle immondizie di ogni specie. Opera, che come sappiamo, può essere resa più o meno gravosa e anche artificialmente accresciuta ed anche variamente guidata. È assai vecchia ad esempio la pratica per la quale volendo scavare un nuovo canale basta segnare la sua prima traccia lasciando che il resto facciano le correnti di marea. La rettifica di un canale ha poi la medesima efficacia della rettifica di un fiume.

Il secolo passato è stato il secolo del carbone nero, il presente si annuncia come quello del carbone bianco, ma già si preparano ad un prossimo avvenire le fortune del carbone rosso (calore interno della Terra), del carbone aranciato (calore dei raggi solari), del carbone azzurro (onde marine), del carbone argenteo (forza delle maree) e del carbone incoloro (vento). Talora il progresso corrisponde ad un ritorno ad utilizzare for-



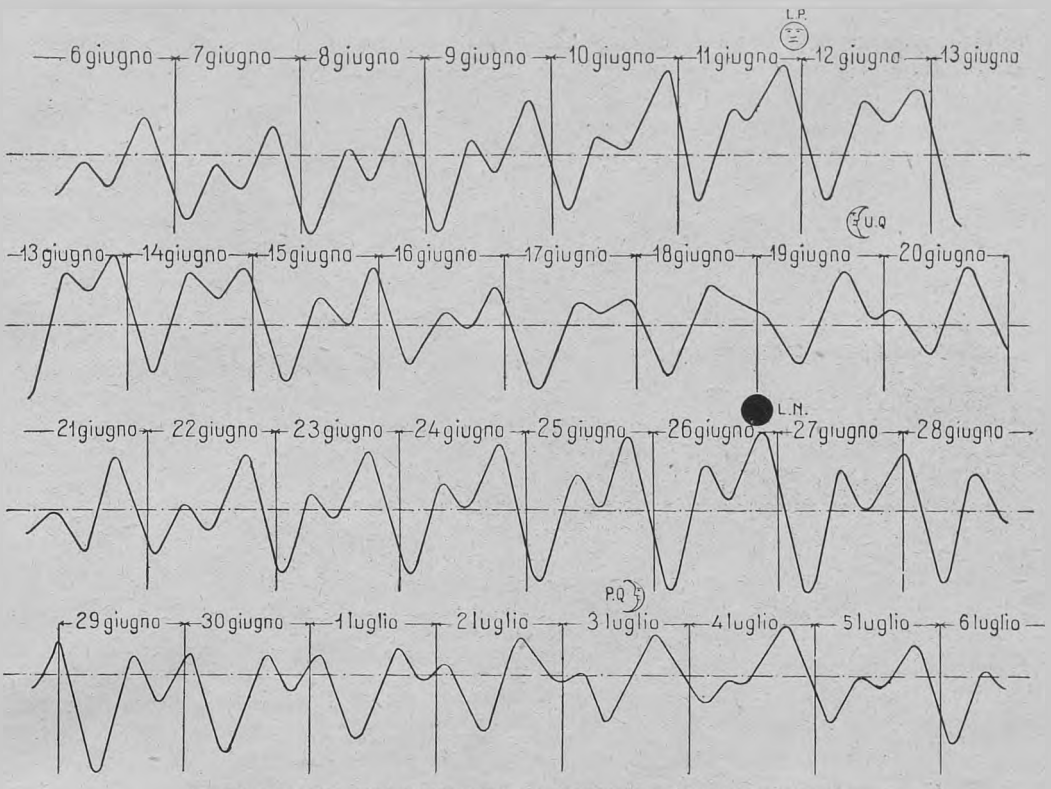
(fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia)

IN BARCA NELLA PIAZZA SAN MARCO.

ze che ebbero la loro importanza economica e furono poi per secoli neglette. Non è da far colpa a Venezia se abbandonò i mulini a marea, perchè volle che la forza di questa fosse tutta destinata ad un lavoro che le assicurava, quanto e più del grano, le basi stesse della propria esistenza. Mulini a marea sono menzionati per l'Euripo (Negroponte), per la costa di Dunquerque, per l'isola di Wight in Inghilterra e per l'Isola Lunga negli Stati Uniti. Forse tuttora qualcuno di quei mulini è in funzione. Ma oggi specialmente vi sono progetti di vasti impianti moderni nei quali le turbine dovrebbero sostituire le ruote e la forza della marea dovrebbe essere utilizzata molto più in grande e trasformata in energia elettrica. Particolarmente in Francia, che ha sulle coste atlantiche flussi assai alti ed una conformazione di suolo opportuna per la costruzione di ampî bacini di raccolta, alcuni di questi progetti hanno qualche probabilità di una sollecita realizzazione. L'Italia invece nel complesso è povera di carbone argenteo come di carbone nero, o meglio ne possiede di qualità scadente; nelle stesse lagune venete il dislivello della marea è troppo scarso e troppo ristretti gli spazi non utilizzati e quindi disponibili per i bacini di adunamento dell'acqua perchè si possa pensare ad uno di quei colossali impianti che oggi costituiscono una necessità tecnica e un presupposto necessario per un successo dal punto di vista economico. Venezia ci ha insegnato in qual modo noi possiamo più proficuamente utilizzare i movimenti ritmici della marea: sapendoli ben guidare noi risparmieremo i cavafango e meglio sapremo tener liberi i nostri porti dagli interrimenti.

L'orologio della marea nell'Adriatico.

Tutti i fenomeni qui considerati riguardano la zona lagunare veneta, quella zona litoranea cioè che con forma molto espressiva fu chiamata *estuario,* parola notoriamente derivata dalla voce *aestus,* significante marea. Soltanto in questo tratto della lunga costiera d'Italia la marea infatti ha una grande importanza sotto l'aspetto pratico, il che, come abbiamo notato, deriva dalla ampiezza relativamente notevole esistente nel livello delle acque fra le fasi estreme del fenomeno, ed inoltre dal fatto che in una regione così bassa, per oscillazioni degli specchi d'acqua relativamente piccole, vaste plaghe risultano alternativamente inondate od a secco. Basta infatti uscire dalla piatta zona alluvionale e procedere verso la costiera rocciosa di Trieste e dell'Istria, per notare come la minor considerazione che vi ha il fenomeno della marea, non corrisponda ad una minore sua entità. L'ampiezza media della marea che a Venezia è di 70 cm. a Trieste è quasi 90 e a Pirano tocca quasi il metro. Se invece da Venezia ci si sposta verso le spiagge romagnole si constata che la marea perde via via d'intensità, ma conserva notevole importanza. L'onda di marea



CURVA MAREOGRAFICA DI UN MESE A PORTO CALERI (A S. DI CHIOGGIA).

risale per 60 km. il Po. — Nelle lagune di Comacchio la pesca è sempre quella stessa delle «valli» venete, pesca regolata in misura non trascurabile dallo scambio delle acque dolci e salate connesso col fenomeno della marea. Anche al di là di Porto Corsini, dove l'amplitudine scende al di sotto del mezzo metro, il fenomeno conserva una certa efficacia: basterà ricordare come esso sia tutt'altro che trascurabile nell'impedire l'interrimento dei porti-canali e la loro chiusura per le barre di foce; si cerca anzi di favorire artificialmente le correnti di marea con la costruzione, come si fece recentemente nei porti-canale di Cesenatico e di Pesaro, di bacini di «espandimento» (o di «repulsa») laterali.

Ad Ancona la marea è già in media di poco superiore ai 20 cm. e ha ancora minore ampiezza a S. Benedetto del Tronto e ad Ortona. Riacquista invece rilevanza verso il Gargano, e a Vieste la sua ampiezza media di nuovo si avvicina al mezzo metro.

Il Gargano, le Tremiti, Cazza, Lagosta segnano non solo i pilastri del ponte italiano attraverso l'Adriatico, ma anche la frontiera dell'Adriatico Settentrionale, il quale costituisce un bacino marittimo che per molti dei suoi caratteri fisici, non escluso quello delle maree, ha una personalità sua propria. Se si esprimono graficamente i diversi valori che in questo bacino ha l'amplitudine della marea, completando in via ipotetica quanto non fu ancora constatato con l'osservazione diretta, si ottiene una rappresentazione assai singolare. Viene cioè a delinearsi una area centrale con maree insignificanti (nel bel mezzo forse anche nulle), le quali invece aumentano di intensità con l'allontanarsi dall'area stessa. Ciò non può essere posto in semplice relazione col diminuire delle profondità e con l'aumento di altezza che le onde tutte sogliono subire a causa dell'attrito di fondo.

Invece queste condizioni risultano un po' chiarite se si considerano i diversi momenti nei quali hanno luogo la massima e la minima altezza delle acque nelle varie parti del bacino e si nota allora come quando si ha alta marea al nord, si ha bassa al sud, e viceversa. La minima amplitudine nella parte media corrisponderebbe allora ad una specie di asse di una gigantesca altalena, le cui estremità sarebbero l'una verso Trieste, l'altra verso il Gargano. Ma la contrapposizio-

ne delle maree si nota non solo longitudinalmente, ma anche trasversalmente all'Adriatico, quindi piuttosto che di un asse di bilanciamento si tratterebbe di due, o meglio di un perno di librazione della superficie del mare. A meglio definire il movimento può giovare la considerazione della così detta « ora di porto » cioè del ritardo del flusso rispetto al passaggio della Luna al meridiano del luogo. Segnando su di una carta l'ora di porto dei vari punti della costiera Adriatica si viene a disegnare una specie di mostra di orologio, con le dodici ore che si succedono tutt'intorno al grande golfo, in direzione inversa a quella consueta e ad intervalli disuguali. Non si può senz'altro concluderne che l'onda di marea si muova come una lancetta di orologio, tanto meno che la forza motrice abbia sede nel pernio o presso a questo. Non si comprenderebbe proprio come la forza attrattiva della Luna possa esplicarsi in quel punto (che è ben lungi dal corrispondere alla massima profondità del bacino marittimo), e tanto meno ch'essa possa dar luogo ad un movimento rotatorio. È più semplice pensare ad un impulso periodico riflesso e proveniente dall'Ionio che ha le alte e le basse maree presso a poco simultaneamente con la metà meridionale dell'Adriatico (ora del porto III-IV) e pensare poi che le acque del bacino settentrionale assumano un movimento di librazione o bilanciamento che dir si voglia simile a quello che colpi di vento o squilibri di pressione imprimono alle acque dei laghi, il quale moto può trovare un coordinamento con quello del flusso e riflusso soltanto mediante il giro del golfo nel modo indicato dall'orologio della marea.



(fot. A. Frignani, Ficarolo)
UN MOLINO NATANTE SUL PO CHE RICORDA I MULINI A MAREA DELLA LAGUNA.

Scilla e Cariddi.

Del resto una contrapposizione nelle fasi di marea esiste, non solo fra l'Adriatico Settentrionale e quello Meridionale, ma anche fra Ionio e Tirreno, la cui ora di porto è rispettivamente III e IX. Nello stretto di Messina e nel Canale di Tunisi si ottiene forse il raccordo dei movimenti in modo simili a quanto avviene nell'Adriatico. Il che però non impedisce che accanto a fenomeni che restano nel campo dei moti ondosi (cioè di forma), si sviluppino anche correnti vere e proprie, che nello stretto di Messina assumono una grande importanza e notorietà.

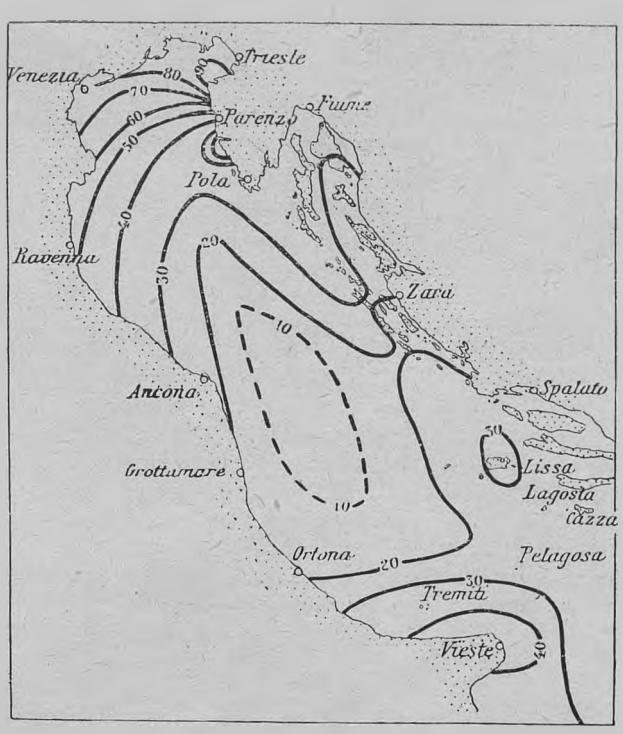
Il dislivello fra i due mari adiacenti che si trovano in opposta fase di marea, non è grande, ma sufficiente per provocare appunto forti correnti le quali alternano la loro direzione di 6 in 6 ore. La corrente che dal Tirreno passa all'Ionio vien detta sul luogo *rema scendente,* quella diretta dall'Ionio al Tirreno invece *rema montante,* e i pescatori parlano anche di *garofani,* cioè di vortici che si produrrebbero lateralmente. Si cercò però vanamente di identificare i due paurosi gorghi che il terrore dei naviganti e la fantasia dei poeti resero celebri con i nomi di Scilla e Cariddi.

Dante, nei noti versi:

> Come fa l'onda là sovra Cariddi
> che si frange con quella in cui s'intoppa,

accenna anche ad una spiegazione del fenomeno.

Tuttora lo stretto è una delle plaghe del Mediterraneo ove i naufragi sono più frequenti, ma poco questi hanno da fare con moti turbinosi delle acque e poco anche con le correnti dello stretto. Le quali tuttavia hanno una considerevole velocità, particolarmente quando alla causa consueta, cioè alla marea, si aggiunge nel rafforzarli qualche altro fattore, come il vento e gli squilibri di pressione. Le correnti abbracciano poi tutto lo spessore delle acque dello stretto e producono talora guasti nei cavi telegrafici sottomarini che congiungono la Calabria con la Sicilia e determinano pure risucchi di acque profonde che portano sulla spiaggia pesci abissali.

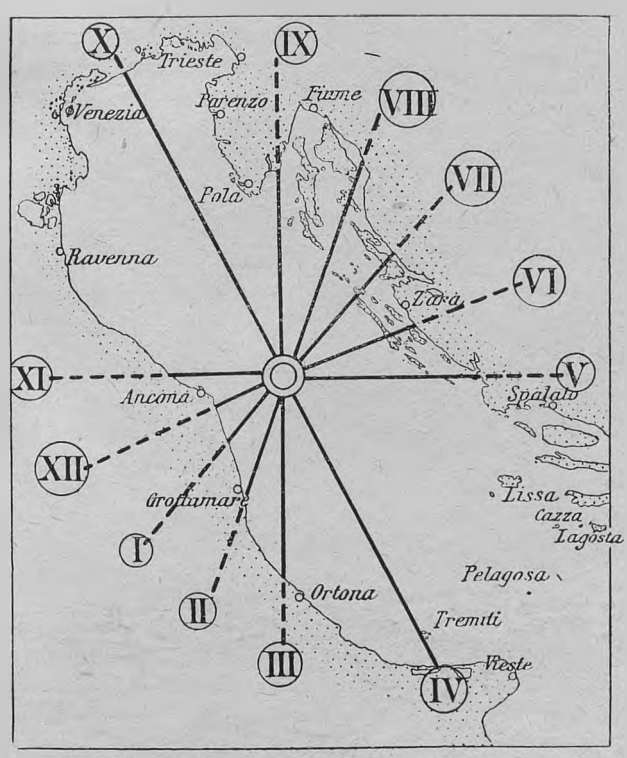


L'ALTEZZA MEDIA DELLA MAREA (IN CM.). NELL'ADRIATICO SETTENT.

Le maree nell'Ionio e nel Tirreno.

Anche a prescindere dalla zona così singolare dello Stretto, le maree costituiscono un fenomeno tutt'altro che trascurabile così nell'Ionio, come nel Tirreno, anche se presentano minore intensità che nell'Adriatico settentrionale e minore varietà di manifestazioni. L'ora del porto è infatti quasi eguale entro l'ambito di ciascun mare e l'ampiezza della marea di solito non eccede o eccede di poco i 30 cm., rimanendo anzi talora al di sotto dei 10, come avviene, ad esempio, nel Golfo di Taranto. Eppure questo periodico innalzarsi ed abbassarsi delle acque del mare, anche così limitato, viene ad acquistare importanza non appena ci si trovi in presenza di coste basse, orlate di stagni e lagune.

È noto ad esempio come il flusso ed il riflusso si facciano sentire nel Mare Piccolo di Taranto, dove anzi sono conosciuti con le denominazioni speciali di *chioma* e *serra*, e come in relazione con essi correnti periodiche alternino il loro moto nei due canali di congiunzione col Mare Grande. Anche nel-



L'OROLOGIO DELLA MAREA NELL'ADRIATICO.

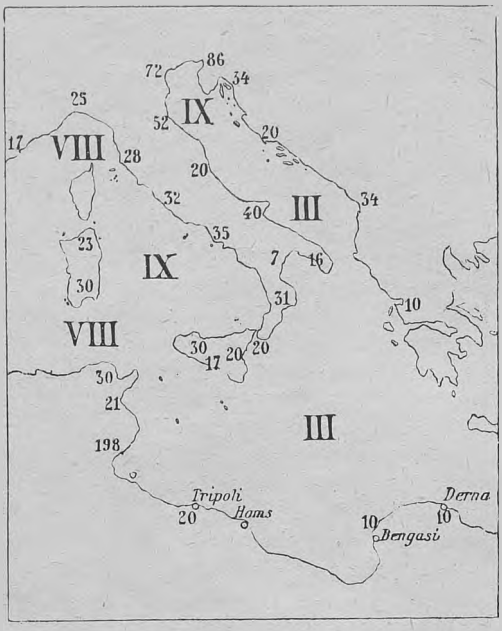
lo Stagno di Orbetello, che, nonostante la sua denominazione, è una vera laguna, si hanno fenomeni simili ed anche termini volgari per esprimerli: *empifondo* si dice il flusso, *stagnese* il riflusso. La marea però a Porto S. Stefano è più alta che altrove nel Tirreno, raggiungendo il mezzo metro. Anche a Livorno dove è meno intensa si parla ancora di un *empifondo della Luna*, oppure di un'*acqua piena*, che si contrappone ad un'*acqua secca*. Ne sanno qualcosa i barcaioli del fosso dei Navicellai che vedono ostacolato o facilitato il moto dei navicelli. Non vi sono marinai e pescatori su alcuna spiaggia d'Italia che non abbiano qualche denominazione volgare per la marea: si possono aggiungere a quelle già indicate le designazioni di *acque chiene* e *seccherecce* usate ad Ischia. Non si dà nome evidentemente a ciò che non desta interesse; l'interesse però è solitamente di natura pratica, cioè inerente alle condizioni della navigazione o della pesca o della piscicoltura.

La gente di mare difficilmente può provare anche una curiosità scientifica per i moti delle acque. D'altra parte i dotti che da secoli ricercano le leggi secondo le quali

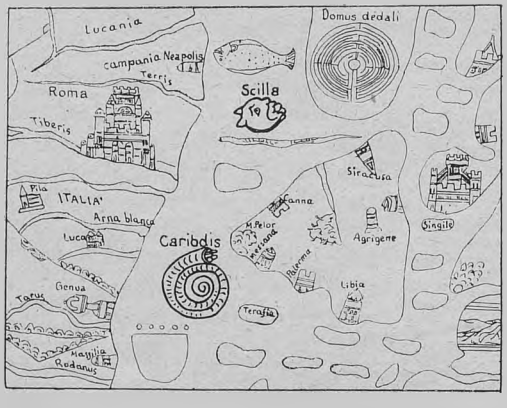
> ... il volger del ciel della Luna
> cuopre e discuopre i liti senza posa,

diressero la loro attenzione soprattutto alle spiagge oceaniche, dove il fenomeno assume maggiore imponenza ed anche maggiore facilità di indagine. La conoscenza delle maree del Mediterraneo è ancora piena di lacune e di misteri; manchiamo ancora di una sicura spiegazione dell'andamento del fenomeno nelle stesse sue grandi linee. Sono passati tre secoli dacchè Galileo Galilei, che pur disponeva di un numero oltremodo esiguo di dati, formulava la teoria secondo la quale la marea nel Mediterraneo dipendeva bensì dalla Luna, ma si esplicava sostanzialmente in moti di librazione delle acque che riempiono i singoli bacini nei quali quel mare è frazionato. Ancora oggi è forse quella che meglio si accorda con i fatti, sebbene non sia stata ancora suffragata da una sufficiente documentazione, nè da una dimostrazione decisiva. Osiamo sperare che il vanto di completare quella documentazione e di proporre questa dimostrazione debba spettare all'Italia, che nel Mediterraneo possiede i mari centrali e nei quali il fenomeno della marea assume gli aspetti più varî, ed agli scienziati italiani i quali allo studio di questo soggetto contribuirono già più di quelli di qualunque altra nazione.

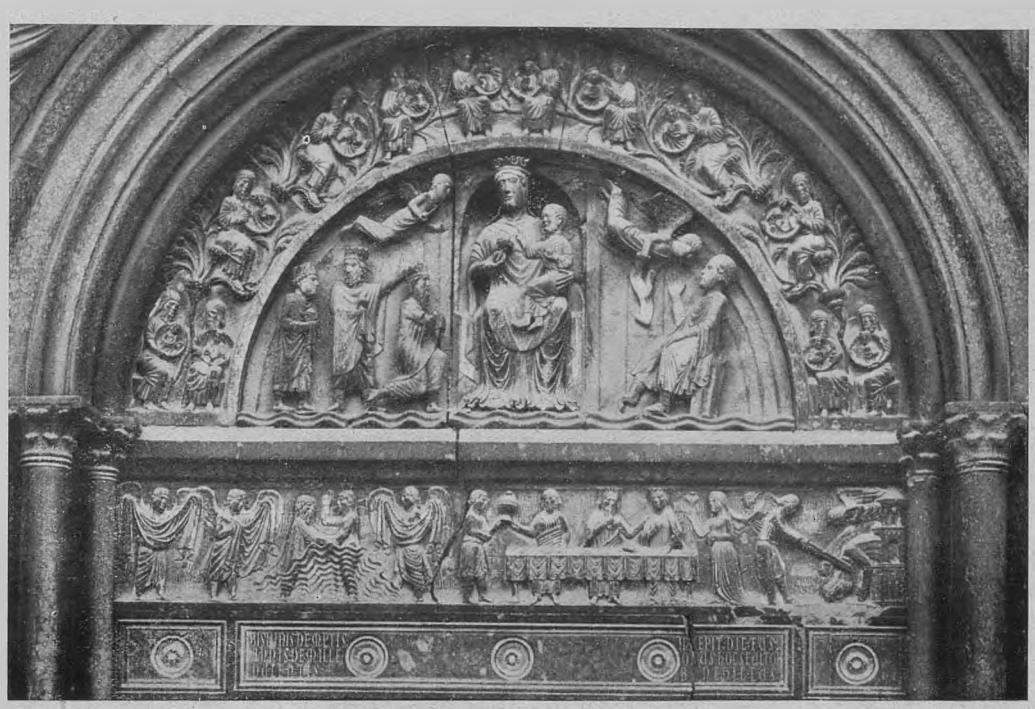
OLINTO MARINELLI.



L'ALTEZZA MEDIA DELLA MAREA.



SCILLA E CARIDDI SECONDO UNA CARTA MEDIOEVALE (SEC. XIII).



(*fot. Alinari*)

FIG. 1 - PARMA, BATTISTERO: LUNETTA DELLA PORTA DELLA VERGINE.

LE SCULTURE ESTERNE DEL BATTISTERO DI PARMA

Lo studioso d'arte suole considerare i capolavori del passato con occhio di esteta o con mente di erudito e quando ci ne parla, anche al pubblico dei meno colti, non si preoccupa tanto di sapere ciò che l'artista ha inteso rappresentare quanto di misurare l'importanza storica ad artistica dell'opera da quello creata. Il pubblico invece chiede d'essere introdotto nel mondo dell'interpretazione, specie quando si trova dinnanzi a monumenti di quella bizzarra ed oscura arte che fu la romanica. Ecco perchè abbiamo pregato un nostro collaboratore di scoprire il velame che ricopre alcune pregevolissime e curiose sculture che ornano esternamente quel gioiello d'arte che è il Battistero di Parma.

QUANDO i primi raggi del sole accendono di bagliori i fulvi marmi del Battistero di Parma, sembra che dalle infinite sculture, che ornano le porte ed i fianchi della mole (fig. 3), s'innalzi un coro di voci sommesse, piene di fervore artistico e di fede profonda. Sembra allora che la Fede e l'Arte cantino la stessa lode con le parole di frate Francesco: « *Laudatu si, mi signore, cum tucte le tue creature spetialmente messer lu frate sole, lu quale lu iorno allumeni per noi; e elli è bellu e radiante cum grande splendore; de te, altissimu porta significatione...* »

In quell'ora, mentre la luce tripudia nella parte più alta, là dove i marmi conservano intatto il loro originario colore, e mentre i portali romanici stanno ancora immersi in un'azzurrina penombra, sembra che da ogni rotolo, che si svolge fra le mani delle marmoree figure, parta l'avvertimento dantesco:

> Aguzza qui, lettor, ben gli occhi al vero,
> chè il velo è ora ben tanto sottile,
> certo, che 'l trapassar dentro è leggiero.

Le sculture del Battistero parmense costituiscono infatti un vasto poema, in cui il significato letterale spesso s'intreccia e si fonde con quello allegorico.

I tre magnifici portali, rivolti rispettivamente a settentrione, ad occidente e a mezzogiorno, pigliano il nome di *Porta della Vergine, Porta del Redentore* e *Porta della vita umana.*

Comincia a settentrione (fig. 3) la lode in

onore della *Vergine Madre, figlia del* suo *figlio*.

Lo scultore Benedetto, incidendo devotatamente il proprio nome e la data d'inizio del suo lavoro nel modo seguente:

BINS - BINIS - DEMPTIS - ANNIS - DE - MILLE - DVCENTIS - INCEPIT - DICTVS - OPVS - HOC - SCVLPTOR - BENEDICTVS (1).

volle forse porre il lavoro, che arditamente aveva intrapreso, sotto l'alta protezione di Maria.

Ma la lode in onore della Madonna s'intreccia ben presto, nello stesso portale, con quello del Cristo.

Lungo le due parti esterne degli stipiti si svolgono le genealogie di Gesù e della Vergine, le quali traggono origine da Giacobbe e da Jefte. Siede Giacobbe in basso e, dietro le sue spalle, si sviluppa l'albero che, ora bipartendo ed ora riallacciando i suoi due rami principali, porta a due a due i figli di Giacobbe; in alto troneggia Mosè profeta.

Sull'altro stipite (fig. 2), dal corpo di Jefte addormentato partono le radici dell'albero glorioso che, ornato i rami di dodici re, sale verso l'alto fino al vertice, dove signoreggia, fra due rose, il fiore più eletto di questa stirpe regia: Maria.

Nell'archivolto dodici profeti, in altrettante patere, sostengono i busti dei dodici apostoli. Nel centro della lunetta (fig. 1) giganteggia la Vergine, che, col Figlio sulle ginocchia, riceve l'omaggio dei Re Magi. Ma ecco, improvvisamente, turbare l'intima gioia dei genitori, un avvertimento: Giuseppe si volge e vede l'angelo, che, imperiosamente, gli ordina di fuggire. La doppia scena è simultanea: l'ansia umana distrugge la commozione dell'apoteosi.

Nel fregio orizzontale, che posa sopra l'architrave, lo scultore, con una chiarezza ed un'ingenuità che ricordano le più antiche leggende e novelle in volgare, narra la tragedia del Battista.



FIG. 2 - PARMA, BATTISTERO: LA GENEALOGIA DELLA VERGINE. (Particolare della porta della Vergine).

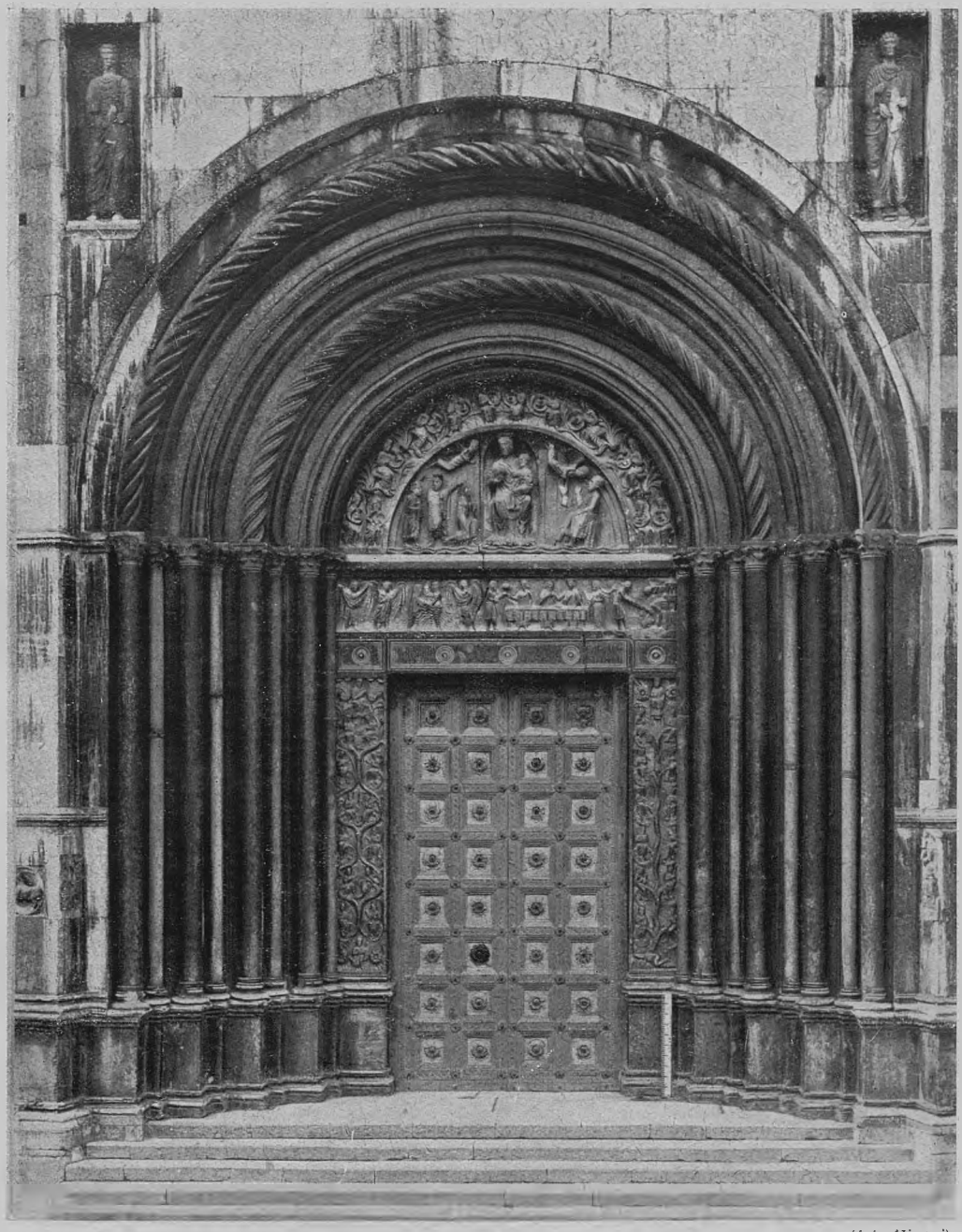
Tre angeli: Raffaele, Gabriele e Michele, assistono al Battesimo di Gesù. Questi, nudo, benedice il Precursore, mentre le acque del Giordano pudicamente si sollevano in ondulati semicerchi. Nel centro del fregio è la scena del banchetto di Erode. Mentre il consigliere regio riceve da un servo un vaso con le vivande, il re posa familiarmente la mano sinistra sopra la spalla destra dell'amante sua, Erodiade, e s'accarezza, in segno d'intimo compiacimento, la lunga barba: egli ha giurato solennemente di concedere qualsiasi cosa gli richiegga la vaghissima Salomè. La madre di questa, Erodiade, attende arcigna che la figlia parli. Satana intanto, dietro le spalle della danzatrice, suggerisce di chiedere la testa del Battista. Il fato si compie ed il capo di Giovanni ruzzola al suolo, reciso dal colpo terribile di spada che un sicario ha lasciato cadere. Immantinente l'arcangelo Michele appare e, turibolando, incensa il sangue versato dal martire.

Lungo le pareti interne degli stipiti si svolgono i graziosi meandri di due arbusti, entro cui svolazzano o dondolano vari uccelli; alla base dello stipite occidentale vigilano un gallo ed una pernice, alla base di quello orientale due draghi s'affannano a salire.

Il concetto simbolico, racchiuso nelle varie figurazioni di questo portale, è serrato e complesso. Giacobbe coi figli simboleggia il popolo eletto. Come Mosè ha liberato dalla schiavitù gli Ebrei, così Gesù, raffigurato nell'immagine del grande profeta, ha liberato i mortali dal peccato col battesimo. Dalla stirpe regia deriva Maria, simbolo della chiesa cristiana, contrapposta a quella giudaica, la quale è invece simboleggiata dalla prole di Giacobbe, che darà origine a Mosè.

Nelle pareti interne degli stipiti è, ad oriente, adombrata la vittoria del demonio sui mortali, ad occidente la vigilanza di Dio

(1) « Lo scultore, chiamato Benedetto, incominciò quest'opera nel 1196 ».



(*fot. Alinari*)

FIG. 3 - PARMA, BATTISTERO: LA PORTA DELLA VERGINE.

in vantaggio degli uomini dopo la liberazione dalla colpa originale per opera del sacrificio divino.

Esprimono i dodici profeti la lunga attesa fiduciosa nella venuta del Redentore, i dodici apostoli la fede tramutata in certezza, il vaticinio diventato realtà. Poichè la Chiesa cristiana festeggia l'*Epifania* ed il *Battesimo di Gesù* nello stesso giorno dell'anno, lo scultore ha effigiato sullo stesso portale entrambe le scene, le quali simboleggiano la *vocazione* e la *redenzione* delle genti. La

porta rivolta a settentrione era, secondo alcuni liturgisti, imagine del peccato: era naturale quindi ch'essa fosse dedicata a Colei che aveva nobilitato *l'umana natura*, a Colei che non aveva, come la druda di Erode e la stolta Salomè, ascoltato la voce di Satana.

Curiose sono le corrispondenze numeriche: dodici i figli di Giacobbe, dodici i re più illustri della stirpe di Jesse, dodici i profeti, dodici gli apostoli; occupano il tredicesimo posto Mosè, Maria e Gesù.

***

La porta occidentale (fig. 5) è quella dedicata al Redentore. Venne questi raffigurato nel giorno tremendo del Giudizio universale. Sta seduto il Cristo giudice, nel centro della lunetta, con le braccia ripiegate e le mani aperte, pauroso nel suo grave atteggiamento ieratico.

Lo fiancheggiano gli Angeli, che reggono la spugna, la lancia, le verghe, la croce e la sacra sindone.

Siedono sui rami dell'albero, che gira nell'archivolto attorno alla lunetta, i dodici apostoli, che, secondo S. Luca, assisteranno, in qualità di giudici, Gesù nel giorno finale. Sul vertice due angeli suonano a distesa; mentre in basso, nel fregio posto sopra l'architrave, altri due angeli fanno risorgere i morti con il rimbombo dei loro corni. Da un lato, con segni di esultanza, accorrono gli eletti, dall'altro s'avvicinano a malincuore i reprobi.



FIG. 4 - PARMA, BATTISTERO: LA PARABOLA DELLA VIGNA. (Particolare della porta del Redentore).

Sullo stipite settentrionale della porta stanno rappresentate sei delle sette opere di misericordia (manca la settima: *seppellire i morti*), illustrate ciascuna da vivaci iscrizioni latine, che, tradotte, suonano così:

Tu, stando presso la porta apri la casa ai pellegrini.

Questi lava con molta cura all'ammalato le piaghe.

Questi porge abbondantemente il cibo all'affamato.

Questi porge la coppa all'assetato, perchè (gli) aveva chiesto da bere.

Non disprezzando l'errore, questi si reca dal carcerato.

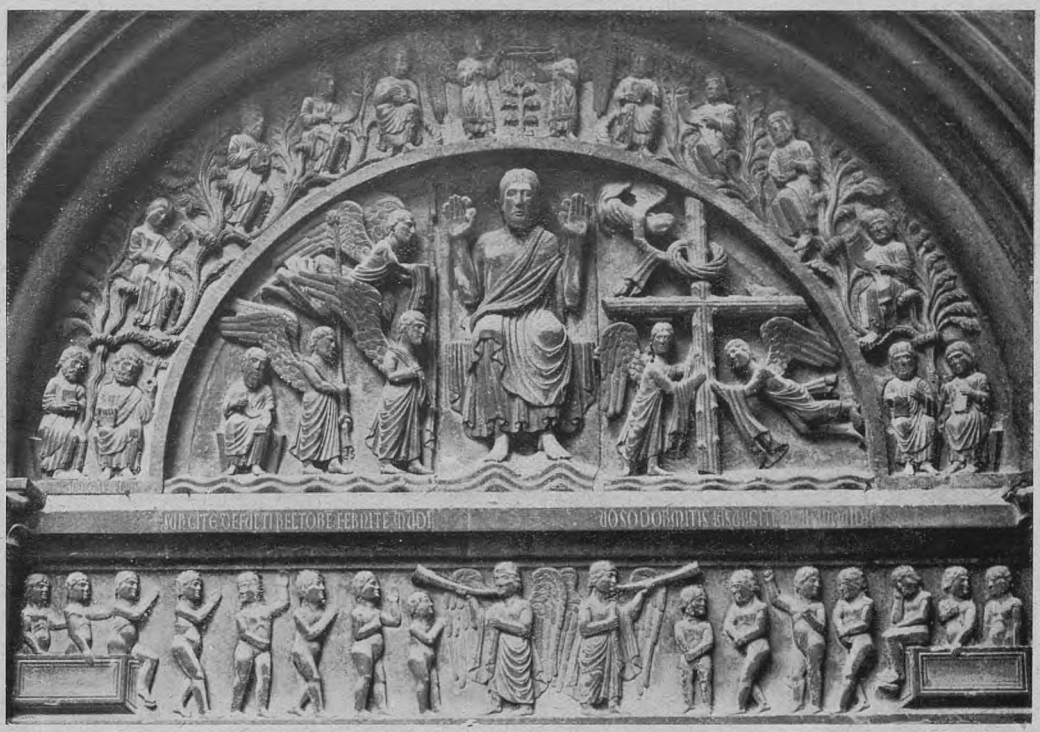
È questi uno spogliato che il beato vuol vestire.

Le scene si svolgono con una cara ingenuità, ciascuna sotto due arcatelle pensili.

Sull'altro stipite sta raffigurata la parabola della vigna nelle sue varie fasi (fig. 4). Una vite si attorce a spirale, racchiudendo nei vani le sette storie della composizione. Nell'inferiore il padrone della vigna assolda il primo operaio, nell'ora prima della giornata, nella soprastante scena il padrone assolda il secondo operaio e così via dicendo fino all'ultima ora. Nella parte più alta della composizione il padrone ricompensa con la stessa moneta tutti gli operai, fra lo stupore ed il mal dissimulato rammarico dei primi venuti, che si vedono rimunerati nel modo stesso dell'ultimo, il quale aveva lavorato non già un giorno intero ma una sola ora!

Anche queste raffigurazioni racchiudono un profondo significato allegorico. Gesù, apparendo in mezzo agli strumenti del suo martirio, rinfaccerà ai reprobi l'inutilità delle proprie sofferenze e farà palpitare di gioia gli eletti, per i quali il martirio divino sarà fonte di beatitudine eterna. I due angeli, posti alla sommità dell'archivolto, sono forse gli stessi che, nel giorno dell'Ascensione, scesero dall'alto per annunziare il ritorno in terra del Cristo nel dì del Giudizio finale. I compagni di Gesù nella sua missione terrena sono ben degni di assisterlo nel giorno terribile; essi infatti saranno incaricati di giudicare con lui le dodici tribù d'Israele.

Dell'opere di misericordia, disposte sotto i beati, terrà conto nel suo giudizio il Cristo, che si comporterà come il padrone della vigna; egli darà la stessa ricompensa a tutti coloro che saranno stati chiamati all'opere di giustizia in epoche diverse del mondo ed



(*fot. Alinari*)

FIG. 5 - PARMA, BATTISTERO: LUNETTA DELLA PORTA DEL REDENTORE.

in periodi diversi dell'esistenza umana. Il *pater familias* è infatti Dio, gli *operari* gli uomini chiamati alla salute eterna, la *vinea Domini* è l'anima che ha bisogno della guida dei comandamenti divini, l'obolo è la ricompensa eterna, il Paradiso.

***

La porta della vita umana (fig. 8), sebbene sia la più semplice, pure è quella che desta negli studiosi d'arte e d'iconografia medioevale il maggiore interesse.

Nella lunetta sta raffigurata, con alcune varianti, la curiosa leggenda dell'uomo inseguito dall'unicorno, desunta dal romanzo di Barlaam e Josafat.

Un giovine, nel fuggire le furie di un unicorno, precipitò in una fossa, dalla quale riuscì ad uscire aggrappandosi ad un albero. Salito sui rami di questo, gettò paurosamente lo sguardo in basso e vide un drago spaventoso vomitante fuoco dalle fauci spalancate, e quattro aspidi strisciare fino a lui tra foglia e foglia. L'abisso si spalancava ai piedi del disgraziato, la cui sorte dolorosa era imminente, tanto più che due topi, l'uno bianco e l'altro nero, rodevano senza posa l'albero, che già stava per schiantarsi e precipitare nella voragine. Ad un tratto il giovine scorse alcune gocce di miele stillare dall'albero ed allora, dimentico dell'imminente pericolo, prese a gustare bramosamente le dolci stille, che ebbero la virtù di fargli dileguare l'affanno della prossima fine.

Diversa è l'interpretazione data dagli studiosi alla leggenda: chi vede nel giovine l'anima umana salvata dall'eterna rovina per virtù del battesimo (il miele dell'alveare) e chi vede invece in lui il mortale allettato dalle lusinghe della vita terrena e perciò dimentico de' suoi naturali ed acerrimi nemici: la morte (l'unicorno), il tempo (i topi), i quattro elementi corruttibili del corpo umano (le aspidi) e l'inferno (il drago) (1).

La prima interpretazione è, nel caso della lunetta del Battistero di Parma, a mio parere, la più giusta; l'albero raffigura l'esisten-

(1) I sostenitori di questa interpretazione, si basano sopra una redazione quattrocentesca del cod. Chigiano L. V. 175. (Cfr.: PAOLO D'ANCONA, *L'uomo e le sue opere*, Firenze, 1923, pag. 7).

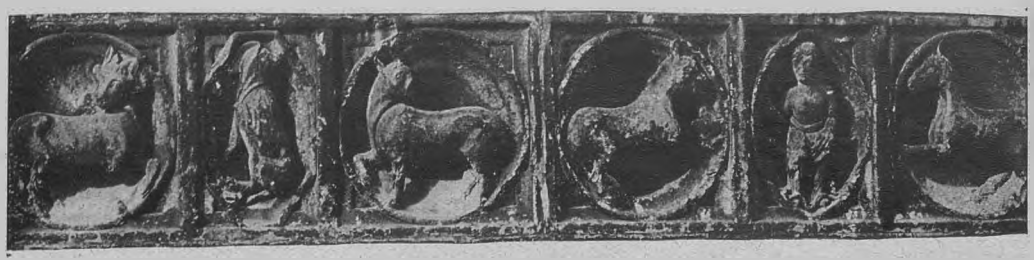


FIG. 6 - PARMA, BATTISTERO: LO ZOOFORO.

za umana, che il tempo insidia contiuamente con l'alternarsi dei giorni (topo bianco) e e delle notti (topo nero). Il giovine è il mortale che sta avvinghiato all'esistenza; il drago simboleggia l'inferno pronto ad ingoiare l'anima non ancora redenta dalla colpa originale, ed il miele che stilla dall'alveare è simbolo del battesimo che rende vane le insidie del tempo e dell'inferno.

L'ammonimento che parte da questa lunetta è in tal modo strettamente legato al concetto delle precedenti composizioni allegoriche. Ma lo scultore ha dato libero sfogo alla propria fantasia aggiungendo nuovi elementi simbolici e togliendone invece altri, a cui si fa cenno nella leggenda; egli ha tralasciato il particolare dell'unicorno, delle aspidi ed ha sviluppato il concetto del tempo, aggiungendo alle talpe (che stanno in luogo dei topi), le allegoriche raffigurazioni del Giorno e della Notte, del Sole e della Luna (Ecate).

Rappresentano il Giorno ed il Sole la luce eterna e la salvezza spirituale, la Notte e la Luna, le tenebre e la dannazione eterna. Invano la Notte sferza i buoi che trascinano il suo cocchio: il suo moto deve per forza arrestarsi: due putti con leve a gomito impediscono il corso, mentre altri due, sonando, danno il lieto annuncio della redenzione. Il neofito si è cibato del miele ed il Giorno, alzando la mano destra, arresta il corso della tenebra eterna. Invano ora le talpe rodono le radici dell'umana esistenza: il mortale si è redento col battesimo.

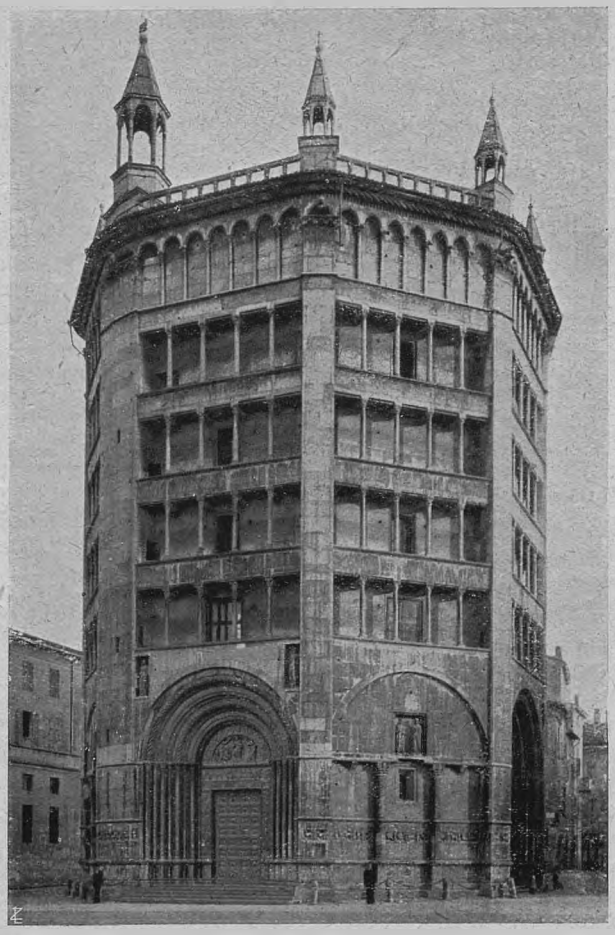


FIG. 7 - IL BATTISTERO DI PARMA.

Nell'architrave, entro tre patere, sembrano godere del lieto avvenimento il Creatore, fine e principio d'ogni cosa, l'*Agnus Dei* (raffigurazione simbolica di Gesù) ed il Precursore, al quale è dedicato il tempio.

***

Nè colla Porta della vita umana s'arresta la serie delle sculture. Cinge quasi per intero l'edificio uno *zooforo* costituito da una se-

rie decorativa di animali strani, fantastici, paurosi, alcuni dei quali grottescamente camuffati con mantelli. Nessuno ha saputo fino ad oggi svelare il significato recondito di questo bestiario (fig. 6). Probabilmente lo scultore ha voluto confusamente rappresentare sotto il velo dell'allegoria i vizi, le tentazioni, i pericoli e le spaventose allucinazioni dei mortali. Sembrano confermare questa ipotesi le marmoree tavolette che, all'altezza del bestiario, stanno infisse ai lati di ciascun portale. Rappresentano questi quattro bassorilievi quattro Virtù principali: la Fede, la Speranza, la Carità e la Castità, in aspetto di regine e sollevanti ciascuna due Virtù minori.



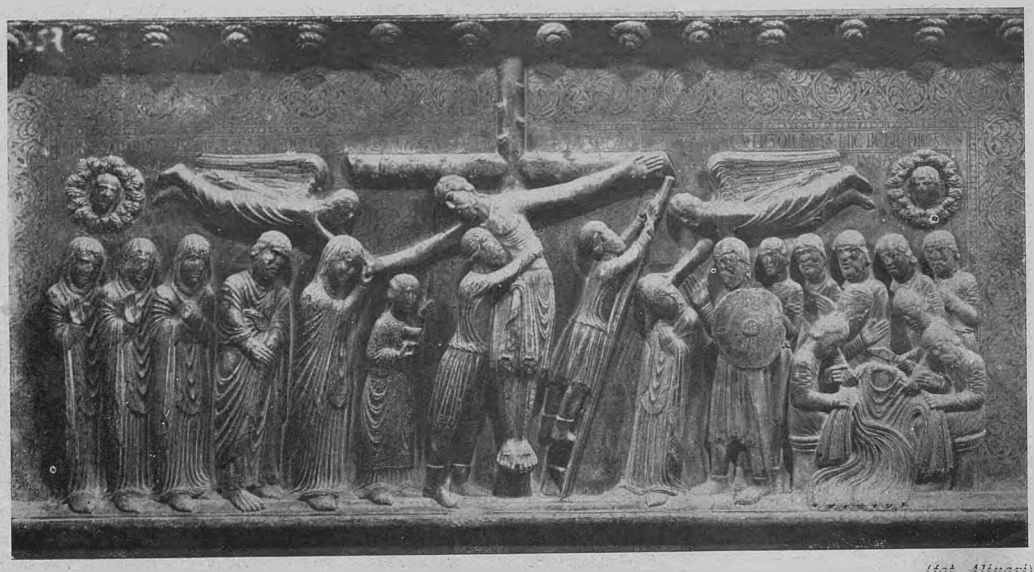
(*fot. Alinari*)

FIG. 8 - PARMA, BATTISTERO: LUNETTA DELLA PORTA DELLA VITA UMANA.

Nella grande nicchia rivolta ad oriente siedono Davide e Giacobbe ed in quella rivolta ad occidente stanno ritte le belle figure del re Salomone e della Regina Saba. Le due strette nicchie collocate sopra l'arco maggiore del portale della Vergine contengono due angeli: Gabriele e Raffaele. Simboleggiano Davide e Giacobbe il popolo eletto nel periodo dell'attesa, Salomone e Saba il regno del Cristo sulle genti. Sembrano dividere i due popoli, l'ebraico dal cristiano, i due severi angeli, cui sono affidati nello stesso tempo la custodia del tempio, la difesa dei fedeli dagli errori e dalle tentazioni, adombrate nel pauroso bestiario, e l'incarico di addirittare agli uomini le Virtù, mercè le quali essi potranno godere dei frutti di un divino sacrificio.

***

Le sculture del Battistero di Parma potrebbero fornire argomento ad uno spirito arguto e bizzarro per una caricaturale descrizione. Nulla di più comicamente terribile delle enormi mani spalancate del Redentore nella Porta occidentale, nulla di più... leggiadramente ineffabile dei defunti risorti: morbidi, tondi, lustri e paffutelli, avanzanti a saltellini al suono dei corni giganteschi, nulla di più goffo dei buoi lanciati a corsa sfrenata come corridori di pura razza nella lunetta della porta meridionale, nulla di più ridicolo della figura della Vergine, accoccolata come



(fot. Alinari)

FIG. 9 - PARMA, CATTEDRALE: LA DEPOSIZIONE (BENEDETTO ANTELAMI).

un gufo, a cui stranamente assomiglia, sulla vetta del suo albero genealogico!...

Gli spunti veramente non mancherebbero per una reazione al *feticismo romanico!*

Ma chi così facesse cadrebbe senza dubbio in un errore grande, poichè dimenticherebbe d'ignorare che la storia di ogni arte è, dalle sue prime rozze manifestazioni fino al culmine del suo periodo aureo, la storia di una ostinata lotta fra la intuizione lirica e la materia ostile per la conquista della forma e dell'espressione, la storia di un lento progresso conseguito giorno per giorno con indicibili sacrifici.

Le sculture quindi del Battistero di Parma devono essere collocate nel loro giusto tempo ed esaminate in rapporto alle precedenti ed alle contemporanee; si possono allora considerare come le migliori opere della scultura romanica nell'Italia settentrionale attorno al 1200.

Il visitatore, se guarda le sculture nella loro fantastica funzione decorativa, ne comprenderà subito l'alto valore. Gli elementi architettonici: logge, portali, colonne, lesene, cordonature, cornici, e le sculture: fregi, bassorilievi, altorilievi, statue, si sono fusi così armonicamente da costituire un capolavoro dell'Arte romanica.

L'armonia fra la scultura e l'architettura è così intima da indurre non pochi studiosi dell'arte a considerare Benedetto, che si firmò semplicemente *sculptor,* anche quale autore del disegno della mole.

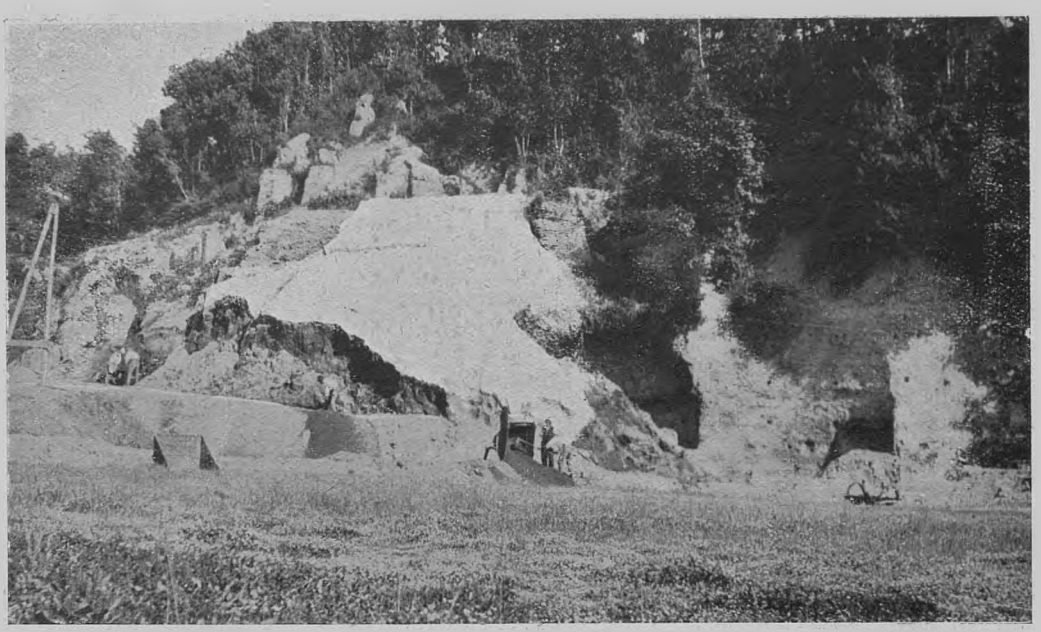
Che lo scultore Benedetto sia lo stesso che, diciotto anni prima, lavorava attorno al pontile del Duomo e che, nel bassorilievo della Deposizione (fig. 9) si chiamò Benedetto Antelami, mi pare assai probabile. Occorre ad ogni modo ammettere che questo artista ha modificato e migliorato la propria arte: al rigidismo delle figure bizantineggianti ha sostituito una maggiore ricerca del movimento e dell'espressione, alle figure alte e fasciate, e timidamente eseguite, ha sostituito figure più tozze, più piene, ma anche più robuste: i tipi però sono, tranne qualche naturale eccezione, gli stessi.

Certamente Benedetto non fu solo nel condurre a compimento la sua opera: parecchi scultori e marmorari lo aiutarono e, forse, si sostituirono a lui, dopo la sua morte.

La vasta concezione simbolica alla quale ho accennato, si deve forse ad un dottore teologico, poeta (1) nello stesso tempo, che ha saputo far vibrare gl'ingenui spiriti degli artefici suoi contemporanei nella gioia di poter dare forma visibile ad una mistica lode, alta e pura. La bella mole, vigorosa e leggiadra insieme, è il frutto di un sogno comune, vagheggiato da due spiriti gemelli: un poeta-teologo ed un architetto-scultore.

GIOVANNI COPERTINI.

(1) Spettano senza dubbio a questo poeta gli esametri ed i distici leonini sottoposti alle varie scene.



(fot. cav. Saccani)

LE TERME ROMANE DI AGNANO (NAPOLI): I LAVORI DI STERRO.

LE PIÙ CURIOSE TERME DEL MONDO

LE TERME ROMANE DI AGNANO

Continuità di vita.

Chi, arrivando da Napoli, sbocca dal gran vialone nella immensa conca di Agnano, si trova quasi preso e serrato tra due colossi: le moderne terme di Agnano a destra e le antiche terme romane a sinistra. Una semplice strada divide i due edifici che offrono, per chi ami filosofare, un contrasto dei più curiosi. A destra un edificio moderno, dove vanno e vengono i forestieri, pulsano le macchine e rombano i motori, vera imagine della volitiva ed energica civiltà moderna; a sinistra delle rovine semidirute, coperte di arbusti e di edere, sventrate dai terremoti, corrose dalle intemperie, che paiono il regno del silenzio e della morte. Eppure questi due edifici, così profondamente diversi, sono in realtà uniti da un'intima identità. Non solo sono tutti e due delle Terme, ma tutt'e due hanno la loro ragione di essere in un'unica causa: la costituzione vulcanica del suolo, la ricchezza enorme dei vapori sulfurei e delle acque calde che per ogni dove gorgogliano e prorompono da questo suolo tormentato. Gli è un'unica e sola energia quella che animava le terme antiche e anima oggi le terme moderne; gli è un'unica forza che animò un giorno il colosso romano e anima oggi il colosso italiano.

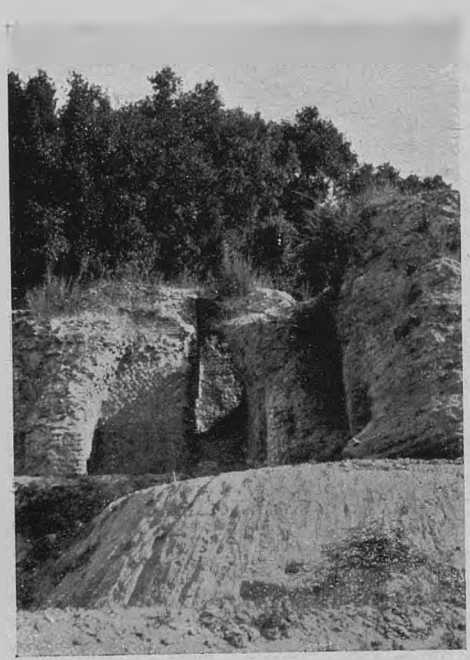
Così dunque, tra le Terme antiche e le Terme moderne, tra la morte che regna a sinistra e la vita che regna a destra, non vi è in realtà nè dissomiglianza nè discontinuità: le terme moderne sono la continuazione di quelle antiche. Oggi i malati cercano la salute in quello stesso calore in cui la cercavano i romani. Ma che dico? Vi sono nell'edificio moderno dei sudatorî che poggiano sulle rovine dei sudatorî antichi.

Poche volte vi fu nella storia una simile continuità di vita: si direbbe che le Terme ad Agnano siano capaci di trasformarsi, ma non di morire, e che esse cadranno in definitiva rovina solo quando l'ultimo sbuffo di vapore o di acqua termale sarà uscito da questo suolo. Cioè quando la terra sarà fredda e la vita sarà scomparsa da questo nostro globo.

Esse appaiono come una cosa necessaria che la storia non può distruggere perchè connessa con la stessa natura.



PANORAMA DEGLI SCAVI DELLE TERME.



(fot. cav. Saccani)
UNA DELLE SCALE DI ACCESSO DAL 2° AL 3° PIANO DELLE TERME ROMANE.

È un grave errore perciò considerare le rovine delle Terme romane come qualche cosa che è interessante ma che non ha alcuna reale importanza per la nostra vita: come potrebbe essere, ad esempio, il Colosseo e l'Arco di Tito. Esse sono invece tuttora vive per noi, ci insegnano qualche cosa che per noi può essere vitale, possono anche risolvere qualche nostro problema. Nessun direttore di stabilimento termale, nessun idrologo, nessun igienista, ha il diritto di ignorare questo singolarissimo edificio, e può trovare in questo studio non solo lo svago ma anche la cultura pratica, tanto somigliano ai metodi nostri quelli adottati con finissimo istinto dai romani. Molti procedimenti che la scienza odierna crede di aver lei inventato, erano già in uso presso gli antichi; in questo come in altre cose lo studio della classicità ci deve rendere modesti.

Terme uniche al mondo.

Vi sono altre ragioni, oltre queste puramente pratiche, per studiare le nostre ter-



RUDERI DELLE TERME.

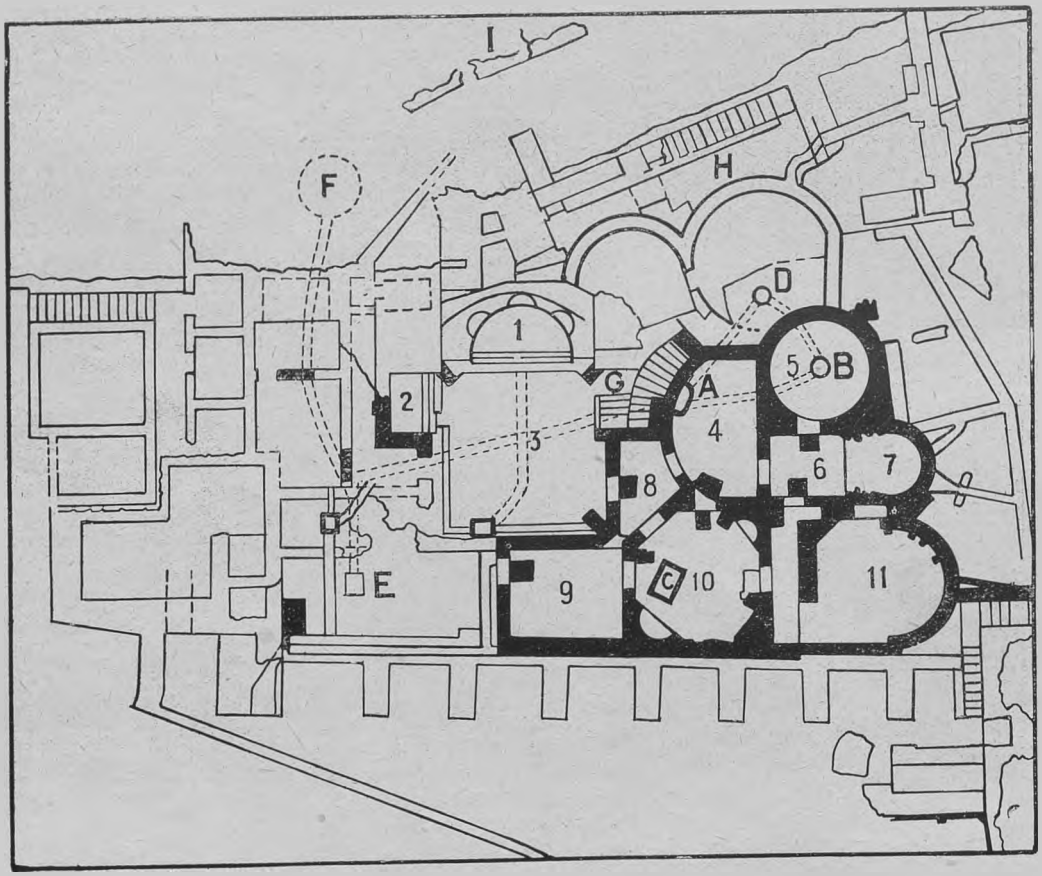
me: ragioni storiche e archeologiche. Esse sono infatti un monumento nel rispetto antiquario assolutamente eccezionale.

Si differenziano da tutte le altre terme romane che conosciamo (Velleia, Pompei, Roma) perchè invece di essere riscaldate col fuoco erano riscaldate dal vapore naturale che emanava dal suolo e che opportunamente circolava di vano in vano. Certamente i romani conoscevano la cura della sudazione e usavano, come noi, convogliare i vapori in un ambiente chiuso, naturale od artificiale. Ma qui si tratta di ben altro; qui non c'è ambiente seminaturale, come per esempio nelle così dette stufe di Nerone, adattato alla sudazione; qui abbiamo un intero stabilimento costruito in modo da sostituire il calore naturale a quello artificiale.

Ma il lettore si chiederà perchè mai, fra tanti edifici termali costruiti dai romani, proprio qui e solo qui si debba osservare questa meraviglia. La risposta è assai semplice: i romani adottarono solo nelle terme di Agnano questo sistema, perchè solo Agnano presenta le condizioni naturali vulcanologiche e idrologiche necessarie per un simile sistema: vale a dire non solo sorgenti naturali di vapori solforosi e di acque termali, come se ne trovano dovunque, ma un vero sistema naturale, se posso esprimermi così, di getti e di polle ai quali si aggiungono sorgenti di acqua potabile.

Chi conosce Agnano sa come vi si trovi, racchiusa in un breve spazio, la più grande varietà di sorgenti, diverse per calore e qualità, accanto a una non minore varietà di getti, così che basta raccogliere queste acque che sgorgano e affiorano e palpitano e bollono da ogni parte per avere tutta la varietà di calore e di acqua che occorre ad uno stabilimento termale. Basta isolare questi getti e distribuirli in tanti locali chiusi, ed abbiamo le terme.

Questo fecero con ingegno mirabile i romani. Essi costrussero l'edificio e, dentro il monte, un'intera rete di condotti e di tubi, mediante i quali il calor naturale, cercato nelle viscere del monte e raccolto, veniva



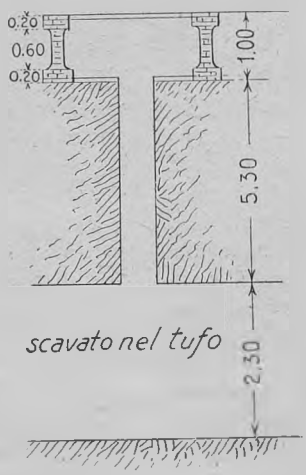
1. Piscina semicircolare, vasca da bagno, con tre nicchie contenenti statuette. In questo locale si vedono ancora gli attacchi dei marmi che ricoprivano le pareti.

2 Piscina rettangolare.

3. Gran salone (*laconicum*) ove è stata trovata la statua di Venere. Esso è attraversato da uno dei tanti scarichi sotterranei a cunicolo in cotto.

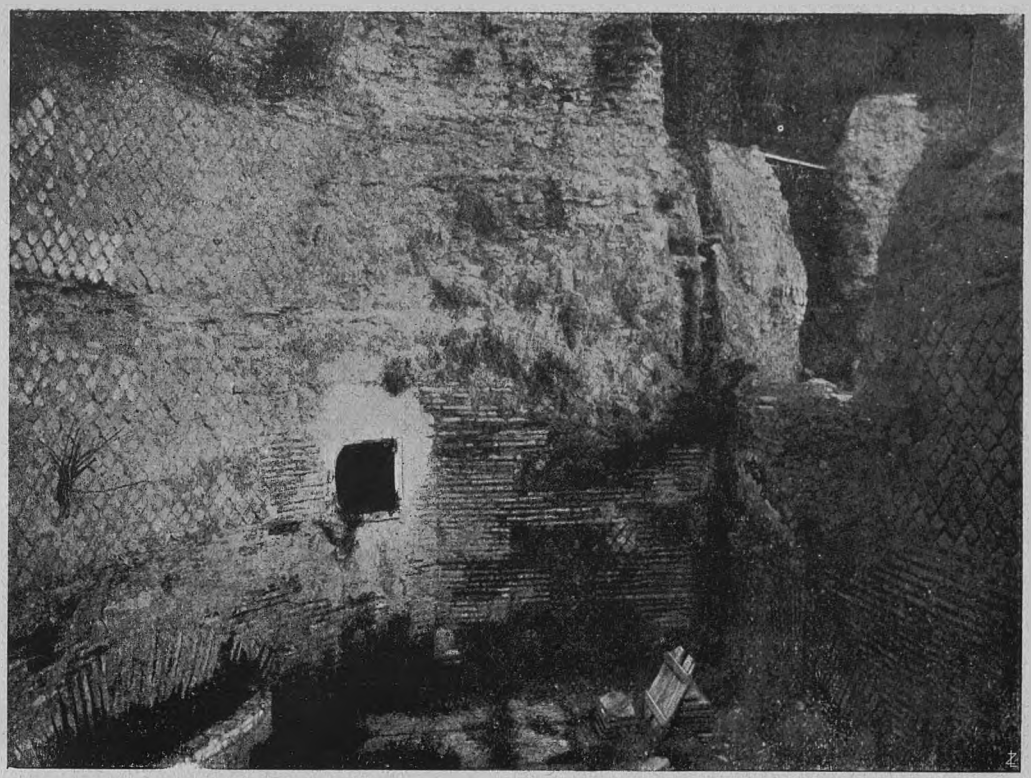
4-5-6-7. Complesso di una stufa del III piano; e cioè: *tepidarium* (4), *calidarium* (5), *laconicum* (6) e *piscina* (7).

8-9-10-11. Altro complesso di stufa del III piano, nel quale la grande piscina è al n. 11. In tutti i locali dal 4 all'11 vi era un doppio pavimento; dell'inferiore si vedono alcuni tratti a posto, costituiti da grandi tavelloni in cotto. Su questo piano poggiavano delle colonnette pure di cotto che sostenevano il pavimento superiore costituito forse da altri lastroni di cotto. L'intercapedine fra i due pavimenti era di circa un metro di altezza. Sotto al pavimento inferiore si aprivano delle trombe perpendicolari (A, B, C, D, E oltre molt'altre che debbono essere ancora aperte) che immettevano nell'intercapedine i gas ed il calore provenienti da grandi corridoi sotterranei scavati nel tufo che si congiungevano nel principale centro termico (piccolo cratere attivo) che press'a poco dovrebbe trovarsi nel punto F. (Vedi lo schema qui a fianco). Per una scaletta di marmo (G) si accedeva al IV piano e per altra scala (II) al V; di qui si raggiungeva il VI che è rappresentato dal rudero I. I pavimenti del III e IV piano erano a mosaico.



distribuito nei vari locali che venivano per ciò riscaldati con calore naturale. E accanto a questa rete ne costrussero un'altra per raccogliere e distribuire le acque. Questa doppia rete che ancor oggi, per quanto semidiruta, si può studiare, è una delle cose più notevoli che l'ingegneria antica ci abbia tramandato.

Eppure questo enorme, interessantissimo edificio è oggi quasi ignoto non solo al pubblico colto, ma agli scienziati stessi. Per varie ragioni che sarebbe inutile cercare qui, gli scienziati conoscono poco e male le vecchie terme e il pubblico le ignora del tutto, quando non le crede, sulle false notizie di alcune guide, le rovine di un « palazzo » romano.



IL SUDATORIO.

La mania del bagno.

Facciamone dunque la conoscenza.

Noi siamo, come ho detto, davanti a uno stabilimento termale. Le terme, come le chiamavano i romani, erano quel che oggi si direbbero comunemente « bagni » e rispondevano a uno dei più vivi bisogni della società romana. Occorre però, tener presente che l'uso del bagno non era originariamente romano ma greco, e si diffuse a Roma solo dopo la conquista della Grecia; confessiamo anzi che il romano del buon tempo antico non amava molto l'acqua: si lavava la mattina e faceva un bagno ogni otto giorni.

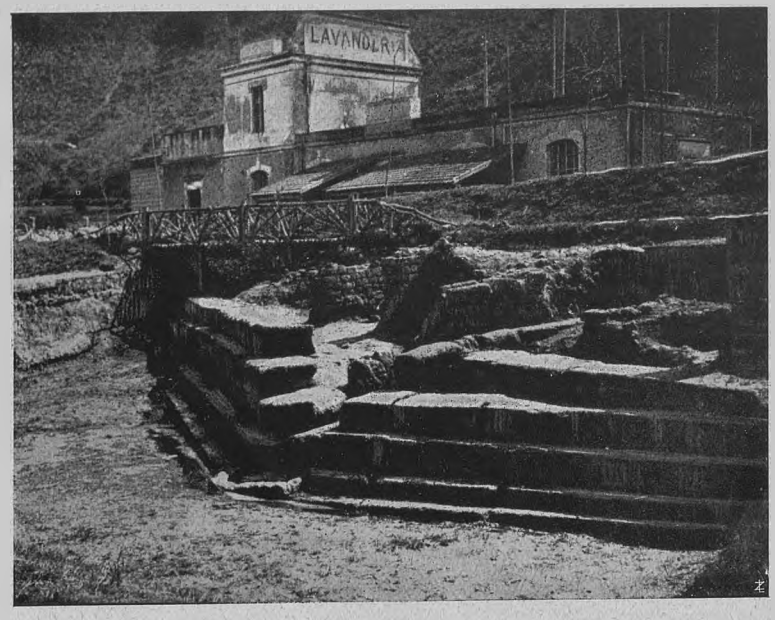
Ma sotto l'impero il bagno diventò una vera mania: i raffinati ne prendevano parecchi al giorno: Commodo ne faceva sette od otto al giorno: Gordiano da quattro a cinque, Gallieno da quattro a sette.

È logico che con simili costumanze il numero delle terme pubbliche crescesse continuamente: in tutta Roma, sotto l'impero, se ne contavano ben 952. Il solo Agrippa ne costruì, come edile, 170. E se si vuole avere un'idea dell'immensità e del lusso che spesso raggiungevano le terme, basti notare che il celeberrimo Pantheon non era se non uno dei locali di certe terme, che Agrippa progettava di costruire. Anche le enormi rovine delle terme di Caracalla danno un'idea di siffatti immensi edifici.

È vero però che le terme non rispondevano punto a ciò che noi intendiamo col termine « bagni »: esse erano per i romani non soltanto un luogo dove si prendeva il bagno, ma altresì un luogo di ritrovo dove si poteva trattenersi a conversare, ad ascoltare poeti e musicisti, a far ginnastica e via dicendo. Un elegante romano dell'età imperiale vi passava gran parte della sua giornata. Si può dunque facilmente immaginare quale sviluppo dovessero prendere questi edifici sotto l'impero, i quali dovendo accogliere il fiore della società e dovendo servire a tanti svariati usi, divennero anche i più sontuosi.

Gli elementi costitutivi delle Terme.

Anche le nostre terme dovettero similmente servire non solo al bagno ma ancora



GLI ULTIMI RUDERI A 400 METRI DALL'INGRESSO SULLA VIA APPIA.
LE TERME AVEVANO UNA LUNGHEZZA DI OLTRE 400 METRI E SI ELEVAVANO AD ANFITEATRO SULLA CONCA DI AGNANO (ANTICO CRATERE) SU SEI PIANI DI ALTEZZA A GRADINATA LUNGO IL PENDIO DELLA COLLINA DI S. GENNARO.

ai molteplici svaghi cari ai romani: ci dovevano essere delle palestre, dei portici, dei colonnati, dei giardini. Ma la parte che a noi più importa è quella dedicata propriamente ai bagni.

In tutte le terme questa parte constava principalmente di tre elementi: il *frigidarium*, che serviva per il bagno freddo; il *tepidarium*, che serviva per la sudazione; il *calidarium*, dove si prendeva il bagno caldo. Di regola si entrava nel tepidario dove, se mancava un vero spogliatoio, ci si svestiva per riscaldarsi prima di passare per il calidario, dove spesso si alternavano abluzioni fredde e calde: indi si pigliava il bagno freddo nel frigidario.

Il calidario e il frigidario erano sale circolari nel cui centro si apriva un bacino (*piscina*) per il bagno e i lavacri; il tepidario era una sala intorno alla quale giravano banchi, sui quali si sedeva aspettando che l'aria calda provocasse la sudazione. Il calore che riscaldava i vari ambienti proveniva da un apparecchio riscaldante (*hypocausis*) e circolava mediante condutture (tubi) sotto al pavimento — il quale non poggiava sul terreno ma era sostenuto da tanti pilastrini (*suspensurae*) — e s'infiltrava tra la doppia parete del tepidario, nel quale penetrava da appositi fori.

Il medesimo apparecchio riscaldava anche l'acqua che, con quella fredda, veniva da apposite caldaie.

Questo, schematicamente, era un «bagno» romano. Attorno ai tre ambienti essenziali, si aprivano altri locali più o meno indispensabili, come lo spogliatoio (*apodyterium*) e lo *unctorium* dove ci si ungeva prima degli esercizi ginnastici; il *destrictorium* dove ci si ripuliva dopo di essi; il *laconicum* per la sudazione ad alta temperatura, e via dicendo.

Gli scavi di Agnano.

Ora, nella parte già scoperta e studiata del nostro edificio è facile riconoscere per l'appunto questi locali. Se guardiamo nella pianta a pag. 528 i locali destinati ad uso termale, riconosciamo facilmente nella sala 3 un frigidario con due vasche 1 e 2, dal quale si passava al complesso degli ambienti 4, 5, 6-7 e 8, 9, 10, 11, i quali rappresentano, a così dire, la parte calda della terma.

Il n. 6-11, pare che fosse propriamente un calidario, con una vasca, e riscaldato oltre che dal colore naturale circolante sotto il pavimento, anche mediante un apparecchio riscaldatore; il n. 6-7 era certamente il tepidario rivelato per tale dal bacino riconoscibile; il n. 5 era certo un laconico, dato il grande calore che vi circolava; il n. 4 doveva servire alla sudazione. Più incerto è l'uso degli ambienti 8, 9, 10 che non possiamo denominare con precisione: probabilmente servivano a sudazioni varie successive, come anche oggi si fa nelle moderne terme di Agnano, a seconda del grado di calore raggiunto.

Tutti questi ambienti erano riscaldati col calore naturale, che sboccando da cunicoli e pozzetti talora assai profondi, si diffondeva sotto il pavimento. Di simili cunicoli che

oggi si possono esplorare senza pericolo, alcuni sono veramente meravigliosi, presentandosi addirittura come strette scalinate che sprofondano nel suolo e finiscono in condotti ampi, tanto da permettere il passaggio a un uomo, i quali vanno a raggiungere il calore nelle viscere del monte.

Ed è appunto in questo sistema di riscaldamento naturale la grande singolarità del nostro edificio.

L'imponenza delle Terme: 7 piani!

Le terme di Agnano dovettero essere un edificio importante anche per i romani che avevano la specialità degli edifici imponenti. Era, più che un unico edificio, una vera montagna di edifici, sovrapposti gli uni agli altri, che formavano sette piani distinti costruiti sul fianco del monte e tra loro comunicanti mediante scale, sì da dar quasi l'idea di una montagna architettonica. L'imponenza di questo complesso si può giudicare osservando la doppia serie di esedre che formano oggi il fronte dell'edificio.

Queste rovine non sfigurerebbero nel bel mezzo di Roma imperiale, ma noi dobbiamo immaginarle con la loro rivestitura marmorea, con le colonne e mezze colonne, con i capitelli e i cornicioni, per avere una idea esatta di quel che dovette essere questo fronte. E tutto l'edificio doveva essere ricchissimo di mosaici, di marmi, di statue. Al primo piano infatti furono trovati avanzi di pavimento a mosaico; vi erano numerose statue che decoravano variamente l'edificio, tra cui una di Venere marina, una di Afrodite con le armi di Ares, un Ganimede, un Ermes con Dioniso. L'edificio era dunque decorato con lo sfoggio della Roma imperiale e doveva costituire un centro di attrazione per la buona società non solo di Napoli ma di Roma stessa.

Dalla celebrità alla rovina.

Le terme romane di Agnano dovettero dunque essere celebri. Durante l'età imperiale non abbiamo, a dir vero, nessuna prova che fossero particolarmente famose, e ciò si spiega dal fatto che troppo vicino erano gli splendori di Baia e Pozzuoli; che oscuravano quelle. Ma nel medio evo, quando gli edifici puteolani e baiani erano già andati in rovina e sola resisteva al tempo la vecchia solenne terme, ecco che di un tratto la sua



VENERE MARINA, STATUA TROVATA NELLE TERME.

fama dilagò al punto da diventare quasi leggenda. Lungo tutti i secoli di questa età le Terme occupano le cronache locali. Al principio del V secolo un poeta chiamato Felice, vissuto al tempo del re dei Vandali, Trasamondo, decantava le virtù di queste acque; e circa nella stessa epoca a Germano, vescovo di Capua, fu prescritta una cura alle terme di Agnano; nel secolo XII Corrado di Querfurt, cancelliere di Arrigo VI e suo rappresentante a Napoli e in Sicilia, scrive una lettera al suo amico Arnaldo di Lubecca, nella quale definisce le Terme come il principale e massimo stabilimento balneare del tempo. Nel secolo XII le terme erano dunque ancora in piena funzione.

Ma in quel tempo, o poco prima, cominciò quel movimento bradisismico che lentamente trasformò l'antico cratere in un lago.

Certamente allora alcune, se non tutte le sorgenti che alimentavano l'edificio dovettero sviarsi, e le terme cessarono di funzionare come terme. Infatti Pietro da Eboli nel suo poemetto intorno ai bagni di Pozzuoli, scritto tra il 1212 e il 1221 non fa alcun cenno di esse nè più se ne parla negli scrittori posteriori. Le terme romane erano ormai un colosso estinto, erano una immensa rovina. Ma se non richiamavano più alcuno col beneficio dei bagni, imponevano ugualmente per la loro immensità. Infatti nella descrizione di una grandiosa caccia tenuta da Alfonso di Aragona negli Astroni nel 1443 si narra che la regale comitiva « camminando per lo lido del lago vide nella circostante pianura molti edifizi seminati di fabbriche antiche di calce, marcati di quadretti minuti, con alcuni grandi marmovi fabbricati come grandissimo Coliseo ». Qui si parla, evidentemente, delle nostre terme; gli edifizi marcati di quadretti minuti fabbricati come grandissimo Coliseo sono le rovine delle terme costrutte in reticolato; la frase « a mò di Coliseo » descrive bene la costruzione quale allora doveva apparire, ad arcate sovrapposte.

Da allora nessuno parlerà più delle terme che parranno ormai dimenticate. Senonchè, finita la loro vita balneare, cominciava, a dir così, una seconda vita archeologica e antiquaria perchè esse erano troppo notevoli per non attirare l'attenzione delle persone colte.

L'attività archeologica

Nel secolo XVI l'ingegnere Lettieri ebbe dal vicerè don Pedro di Toledo l'incarico di ricercare e studiare il percorso dell'acquedotto del Serino e stese una relazione nella quale sono menzionate le nostre terme. Poi, per altri quattro secoli, nessuno ne fa parola, finchè nel 1898 rinacquero a nuova vita.

In quell'anno il cav. Giuseppe Schneer, proprietario dell'edificio e fondatore della società delle Terme, volle sgombrare l'immane costruzione, e infatti ne rimise in luce una parte, scoprendo anche alcune statue che oggi sono conservate nelle nuove terme. Poi, nel 1911, lo scrivente eseguì la prima indagine scientifica e sistematica dell'edificiò, pubblicando una monografia e una pianta di esso secondo lo stato di allora; e finalmente mesi or sono, grazie alla pertinacia e alla intelligenza del cav. Saccani, attuale direttore generale della Società delle Terme (che non solo si interessa al miglioramento dei moderni impianti di cura, ma s'è fatto paladino delle ricerche archeologiche sul territorio di Agnano) è stato ripreso lo sgombero delle terre nella parte ancora sotterrata, e la energia con cui i lavori sono stati condotti, fa sperare che finalmente l'edificio, risorto dal lungo oblìo, non avrà più misteri per noi.

E allora finalmente si conoscerà completamente questo singolarissimo monumento. Auguriamo che ciò avvenga presto perchè lo scoprimento totale delle terme di Agnano viene a colmare una lacuna aperta finora nel patrimonio archeologico campano. La Campania possiede infatti nei templi di Pesto un documento della civilità greca classica, possiede in Pompei un monumento dell'età ellenistica, ma non possiede ancora un vero monumento di Roma imperiale, dal quale cioè si ricavi un'idea adeguata della sagacia e potenza architettonica e tecnica dei romani. Questo terzo monumento, che completa il ciclo, sarà tra poco offerto dalle terme di Agnano. Tra non molto il forestiero, ammirata la nobiltà dell'architettura greca a Pesto, le eleganze dell'arte ellenistica a Pompei, verrà ad Agnano a venerare i segni della grandezza di Roma.

VITTORIO MACCHIORO.

Un significativo consenso.

Voi sapete con quanto interessamento gli Augusti Membri della Famiglia Reale seguano le iniziative del Touring. Quando il nostro Presidente si reca a Roma per offrire in omaggio le prime copie delle guide o di altre importanti opere pubblicate dal Touring a S. M. il Re, questi desidera sempre di conoscere i lavori che il Sodalizio nostro sta compiendo, intorno ai quali però si dimostra assai bene informato. Egli è infatti un assiduo lettore di questa stessa nostra *Rivista*.

Con Lui ci onorano della propria attenzione anche gli altri Savoia. È oggi la volta di S. M. la Regina Madre che spontaneamente ci ha fatto pervenire l'importo di dieci quote di abbonamento a *La Sorgente*.

L'Augusta Sovrana ha inteso con tal gesto premiare lo sforzo da noi fatto per migliorare, rinnovare quella pubblicazione che tanto bene può compiere nella preparazione della nostra gioventù. Non dubitiamo che l'approvazione di Margherita di Savoia sarà d'incitamento a tutti quei padri e madri di famiglia che ancora non l'avessero fatto, ad abbonare i loro figlioli a *La Sorgente*. Esce ogni 15 giorni e l'abbonamento annuo costa sole L. 10 (estero L. 15).

La nuova ferrovia Bribano - Agordo

L'idea di costruire una ferrovia lungo la valle del Cordevole non è recente; parecchi anni prima che si iniziassero gli studi della linea Treviso-Feltre-Belluno, si parlava del progetto di una ferrovia che partendo da Conegliano e sottopassate in corrispondenza del valico di San Ubaldo le Prealpi Bellunesi, avrebbe dovuto risalire la valle del Cordevole e quindi quella del Gader scendere nella Pusteria ed allacciarsi a Fortezza con la ferrovia del Brennero.

Considerazioni ed esigenze di vario genere condussero invece alla costruzione della esistente linea Treviso-Feltre-Belluno, inaugurata nel 1886, che da Cornuda in avanti risale la valle della Piave mantenendosi sempre sulla sponda destra del fiume.

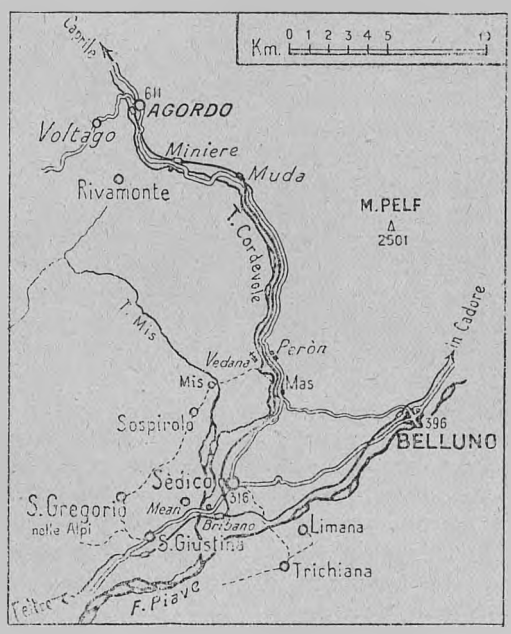
Per molti anni, stazione testa di linea di tale ferrovia fu Belluno. In seguito, sorta la necessità di collegare il Cadore alla ferrovia, invece di prolungare fino in Cadore la linea Conegliano-Vittorio e dare così al Cadore il suo sbocco naturale, per considerazioni di ordine economico, pochi anni prima della guerra veniva prolungata fino a Calalzo la ferrovia Treviso-Belluno.

Altri progetti di ferrovia lungo la valle del Cordevole vennero studiati nell'anteguerra e fra questi uno per una linea a scartamento normale in sede propria Bribano - Agordo e successivamente un altro di linea a scartamento ridotto.

La necessità di collegare l'Agordino alla ferrovia Treviso-Belluno si rendeva sempre più manifesta specialmente per il servizio del trasporto del minerale estratto dalla miniera di Val Imperina situata presso Agordo. Il minerale che un tempo si lavorava sul posto per ricavarne il rame, trovato più rimunerativo impiego nella fabbricazione dell'acido solforico, veniva da parecchi anni, dopo essere stato sottoposto a macinazione, trasportato mediante carri a cavalli dalla miniera alla stazione ferroviaria di Sedico-Bribano e da questa inoltrato alle fabbriche di prodotti chimici. Il costo però di tale trasporto per mezzo di carri a cavalli, che un tempo si aggirava sui cinquanta centesimi di lira al quintale, andò di continuo aumentando fino a raggiungere altezze notevoli che oggidì si possono, senza esagerare, ritenere proibitive.

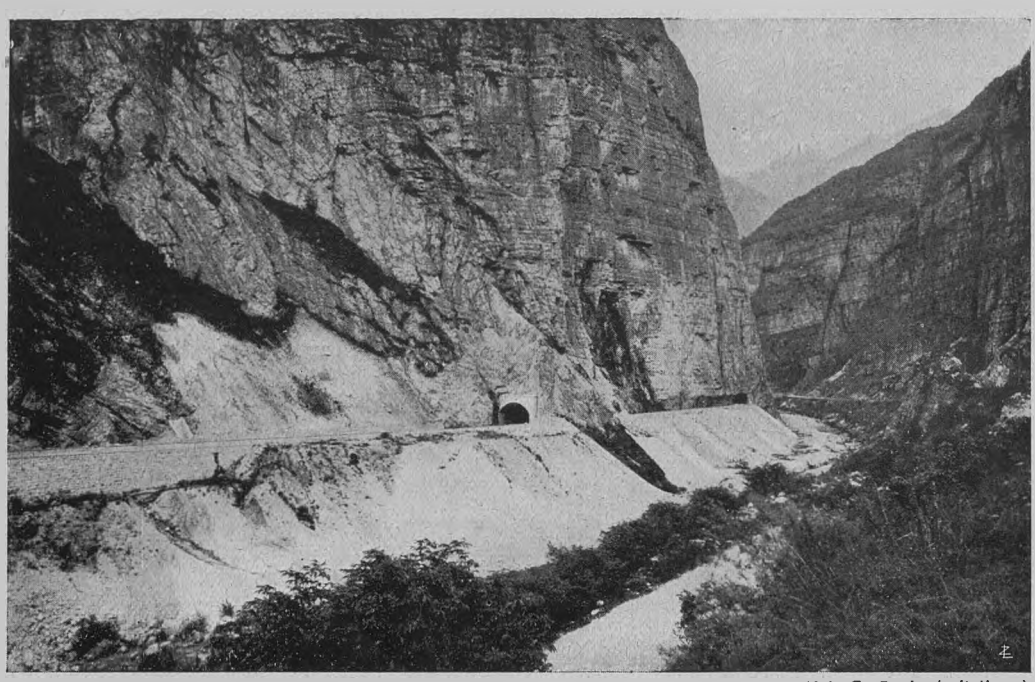
Durante il periodo di tempo che va dall'inizio delle ostilità al ripiegamento della 4ª Armata, effettuato in dipendenza degli eventi di Caporetto, l'alta valle del Cordevole fu teatro delle operazioni del IX Corpo d'Armata, il quale era rifornito quasi completamente per mezzo della unica strada rotabile di Val Cordevole. Per sopperire alla deficiente portata logistica di tale importante via di comunicazione, l'Intendenza della 4ª Armata provvide all'impianto di un binario *Decauville* in margine alla strada provinciale da Bribano ad Agordo, percorso da trenini trainati da piccole locomotive e da quadrupedi. E siccome anche tale provvedimento si era dimostrato insufficiente, poco prima del ripiegamento veniva iniziata la costruzione di una filovia elettrica (1) usufruendo della stessa strada provinciale, che rimase però incompiuta.

Subito dopo l'armistizio, nel concretare e nell'eseguire gli importanti lavori di riattamento della stra-



LA NUOVA FERROVIA BRIBANO-AGORDO.

(1) Autocarri a motore elettrico con energia fornita da linea aerea mediante trolley e senza rotaie.



(fot. G. Burloni, Belluno)

UN PUNTO PITTORESCO LUNGO LA FERROVIA BRIBANO-AGORDO: L'IMBOCCO DELLA GALLERIA FRA CASTEI E MUDA.

da provinciale Agordina, i cui ponti principali erano stati fatti saltare e notevoli interruzioni si erano praticate all'atto del ripiegamento per ritardare l'avanzata del nemico, il Genio militare incaricato di tali lavori di riattamento, tenne conto della possibilità e della convenienza di eseguire i lavori stessi in modo da poter utilizzare la sede stradale anche quale sede di una tranvia elettrica a scartamento ridotto la quale avrebbe dovuto servire sia pel trasporto dei viaggiatori e delle merci ordinarie, come per il trasporto del minerale ricavato dalla miniera di Agordo rendendo così possibile la pronta ripresa del lavoro nella miniera stessa.

Ma la *Società Montecatini,* proprietaria delle miniere, constatato che le correzioni e le varianti apportate al tracciato della strada provinciale avrebbero consentito il finanziamento della costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario fra la stazione di Sedico-Bribano ed Agordo, anzichè quella di una tranvia a scartamento ridotto, la quale ultima pel trasporto del minerale ricavato dalla miniera di Agordo avrebbe richiesto un trasbordo alla stazione di Sedico-Bribano delle FF. SS. od altri provvedimenti sempre dispendiosi, fece studiare un progetto di massima di ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica fra la stazione delle FF. SS. di Sedico-Bribano ed Agordo.

In base a tale progetto la *Società Industriale Ferroviaria* di Milano, appositamente costituita dalla Società Montecatini, chiese ed ottenne dal Governo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia in parola. I lavori di apprestamento della sede stradale, la costruzione delle stazioni e di tutte le opere d'arte stabilite per detta ferrovia, venivano assunti dalla *Società Anonima Bellunese Costruzioni Civili* che nel giugno 1922 iniziava i lavori portandoli a compimento nell'autunno del 1924.

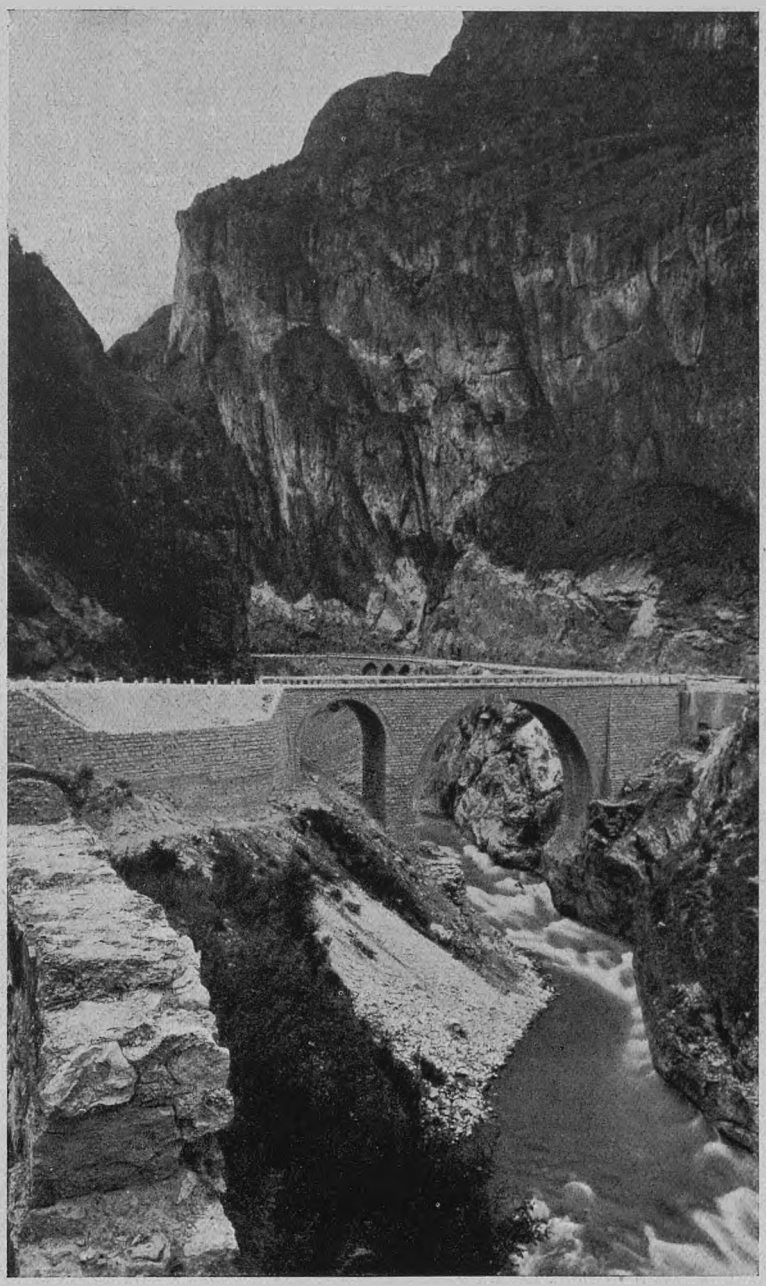
***

La nuova linea ferroviaria ha uno sviluppo di km. 28.500 e dalla stazione delle FF. SS. di Sedico-Bribano alla stazione di Mas, dalla Muda ai Castei, e dalla stazione delle Miniere ad Agordo, per km. 14.800 circa complessivamente, corre in sede propria; nelle rimanenti tratte, la ferrovia ha sede in margine verso torrente della strada provin-

ciale ed è da questa separata mediante apposita barriera di legname. Inoltre nel tratto da la Muda ai Castei, per ovvie ragioni di sicurezza del transito lungo la strada provinciale, furono destinate ad esclusivo uso della ferrovia le nuove gallerie che erano state ricavate nell'immediato dopo guerra per la strada provinciale e vennero ricostruiti i due ponti sul Cordevole di *la Muda* e de *i Castei,* riportando così, in detto tratto, la strada rotabile nella sua antica sede sulla destra del Cordevole.

Gli elettromotori della nuova linea, del peso di 35 tonnellate, funzionano a corrente continua a 2200 Volt. Questa è una delle prime applicazioni della corrente continua pel funzionamento di ferrovie, che viene eseguita in Italia.

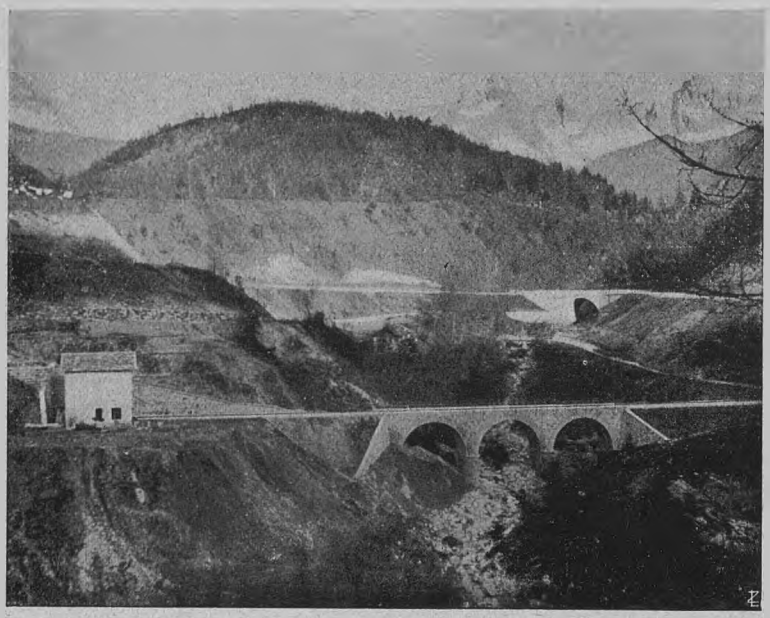
La pendenza massima che detti elettromotori devono superare è quella del 32 per mille in rettifilo e del 28 per mille in curva; le curve hanno m. 1,50 di raggio minimo; la larghezza della piattaforma stradale è di m. 4,30; l'armamento è da kg. 30 al metro.



(fot. G. Burloni, Belluno)
FERROVIA BRIBANO-AGORDO: PONTE SUL CORDEVOLE AI CASTEI.

***

Con ampia curva la nuova linea si stacca dalla stazione di Sedico-Bribano e, in sede propria, si dirige verso settentrione attraverso la campagna intensamente coltivata posta fra Bribano e Sedico; lasciata sulla sinistra la collina su cui sorge la villa dei Patt, già proprietà della nob. famiglia De Manzoni di Agordo, poscia ridotta ad uso albergo di lusso, sede durante la guerra della Intendenza della 4ª Armata, gravemente



(fot. Ing. Cian, Belluno)
FERROVIA BRIBANO-AGORDO: PONTE SUL TORRENTE MISSIAGO, IN FONDO LE CIME DI S. SEBASTIANO.

danneggiata durante l'invasione e non ancora restaurata, la ferrovia attraversa la strada nazionale che da Feltre mette a Belluno ed al km. 2,500 raggiunge la stazione di *Sedico-Landris,* situata a settentrione dell'abitato, di fronte allo sbocco delle valli del Mis e del Cordevole nella convalle Bellunese.

Dalla stazione di Sedico-Landris la linea, sempre in sede propria, prosegue avvicinandosi alla sponda sinistra del Cordevole, ed abbandona la pianura per entrare nella zona collinosa delle *masière,* enorme deposito morenico lasciato dal ghiacciaio che, uscito dalla valle del Cordevole, si è arrestato contro i corrugamenti marnosi che costituiscono una serie di basse alture distendentisi fra i torrenti Cordevole ed Ardo ai piedi del gruppo dolomitico delle Alpi Bellunesi comprendenti i massicci del M. Peron, del M. Schiara e del M. Pelf (1).

Di fronte alla *stazione di Roe* (km. 6,700), sull'altra sponda del Cordevole, vedonsi la centrale elettrica che fornisce la forza alla linea ferroviaria e lo stabilimento per la fabbricazione sintetica dell'ammoniaca mediante l'utilizzazione dell'azoto atmosferico.

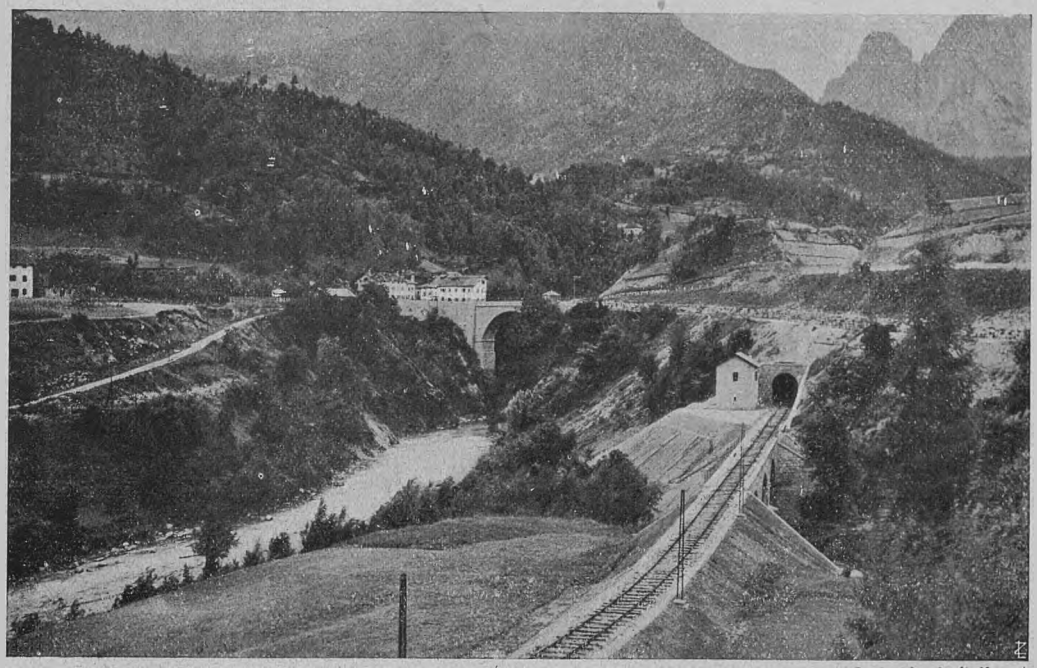
(1) Vedasi l'articolo *La nuova strada del Canale del Mis* - nel n. 9 del settembre 1922 della Rivista *Le Vie d'Italia.*

Proseguendo, la linea ferroviaria si inoltra ancora fra le *masière* avvicinandosi sempre più alle falde del M. Peron le cui pareti nude formano uno sfondo maestoso al paesaggio. A Vignole si scorge la casa sul cui focolare, nei giorni della ritirata del novembre 1917, vennero bruciati il drappo e l'asta della bandiera del 46 Fanteria (Brigata Reggio) perchè non cadessero in mano al nemico; la lancia fu nascosta dagli abitanti e gelosamente custodita durante tutto il periodo dell'invasione; salvata dalle continue perquisizioni, venne restituita e solennemente riconsegnata al Reggimento nei giorni della liberazione.

Con ampia curva la linea piega a sinistra e si dirige verso lo sbocco della valle del Cordevole che si scorge profilarsi al piede del fianco occidentale del M. Peron; raggiunta la provinciale, appare subito la *stazione di Mas* (km. 8).

Situato nel punto dove alla provinciale Belluno-Mas-Agordo si congiunge la strada proveniente da Sedico, e si dipartono quelle che, attraversato il Cordevole sul nuovo ponte ricostruito dopo la guerra, conducono l'una a Gron e Mean mantenendosi sempre sulla sinistra del Cordevole e l'altra alla Certosa di Vedana, nella Valle del Mis, a Mis e Sospirolo, il piccolo gruppo di case del Mas è destinato a diventare un centro di smistamento che acquisterà dalla ferrovia sempre maggiore importanza.

Oltrepassato il *Peròn,* gruppo di case che ha preso il nome da un enorme masso (pietrone) rotolato dalla retrostante parete rocciosa del M. Peròn, si scorge sulla destra del Cordevole la Certosa di Vedana le cui bianche costruzioni si adagiano al centro di una zona verdeggiante posta ai piedi dell'aguzzo M. Vedana, tutta recinta da alto muro.



(fot. G. Burloni, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: GALLERIA DI PONTE ALTO, IMBOCCO SUD.

Nelle vicinanze e più prossima al Cordevole giace la chiesetta di *S. Gottardo,* il cui campanile ha ricoperta la piccola cuspide rigonfia col primo rame stato colato nei forni che un tempo erano annessi alla miniera di Val Imperina. Forse perchè si tratta di una piccola quantità di metallo, detto rivestimento sfuggì alle depredazioni fatte dagli austriaci durante l'anno d'invasione ed in seguito alle quali furono asportati anche i rivestimenti di rame di tutti i campanili.

A questo punto la ferrovia infila in curva lo sbocco della valle del Cordevole ed il panorama muta improvvisamente di aspetto. Alla valle larga, spaziosa, dal fondo leggermente ondulato e circondata dalla chiostra dei monti lontani, subentra senza transizione una immane fenditura limitata lateralmente da impervie pareti rocciose sul cui fondo per lunghi tratti non v'è spazio che pel torrente, per la ferrovia e per la strada ordinaria. Questo caratteristico passaggio del Cordevole attraverso il massiccio delle Alpi Bellunesi, nel tratto dall'imbocco sopra menzionato ai *Castei,* viene denominato *Canale di Agordo.*

Di tanto in tanto, specialmente in corrispondenza degli sbocchi dei brevi valloncelli laterali, si notano degli allargamenti della vallata principale talvolta coltivati, come a *Candàten,* ai Salèt, ai Pinèi. Le rocce dominano imponenti il paesaggio il cui aspetto cambia continuamente col variare della luce. Le balze rocciose hanno i ripiani coperti di verde; i cespugli, il pino mugo, il pino rosso e l'abete invadono ogni più lieve spazio in cui vi sia possibilità di vita; presso il fondo valle si notano delle piantagioni regolari per rimboschimento e nelle adiacenze della strada piante latifoglie e qualche albero da frutto.

In breve si raggiunge la *fermata di La Stanga* (km. 14.800) che ricorda le soste obbligatorie di tutte le vetture, diligenze e carri davanti il vicino albergo dove era disposta la *stanga,* sbarra mobile di legno che chiudeva il transito e che non si apriva al passaggio delle vetture e dei carri che dietro pagamento del pedaggio.

La località è rinomata quale punto di ritrovo per gite assai interessanti e per la caccia al camoscio ed al capriolo.

Proseguendo, la valle si restringe sempre più ed acquista tutti i caratteri dell'alta valle alpina; le rocce dolomitiche che la rinserrano offrono una successione di visioni



(*fot. G. Burloni, Belluno*)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: AGORDO COI M. AGNER (m. 2872) E LE PALE SI S. LUCANO (m. 2409). IN FONDO A DESTRA APPARE LA MARMOLADA.

di vera e propria alta montagna. La imponenza delle strutture rocciose che successivamente si svolgono in panorami sempre variati ma sempre avvincenti, di balze, di pareti e di picchi talora nudi e talora fasciati di verde che si profilano in mille sagome una differente dall'altra sulla stretta fascia di cielo, la mancanza di abitazioni, il silenzio tipico che su tutto incombe, e l'aria fresca frizzante anche in pieno estate, fanno dimenticare che si è appena lasciata la pianura e danno l'impressione di essere lontani, molto lontani, dalle città rumorose e movimentate.

A monte della Stanga, ed a destra della strada, da una spaccatura della roccia a picco precipita un polverio d'acqua (*la pissa*) che in tempi di pioggia e durante lo scioglimento delle nevi si trasforma in una pittoresca cascata che giunge talvolta fino alla strada e che in certe ore del giorno dà origine a vaghi effetti di arcobaleno.

Interessante è osservare, attraverso le strette fenditure delle brevi valli laterali, le pareti ed i picchi che le rinserrano. Più importante delle altre, la *valle Pegolera,* sulla destra del torrente, lascia scorgere sullo sfondo un accatastamento di rocce che si lanciano ardite verso il cielo.

La valle si allarga alquanto *ai Pinèi,* gruppo di poche case situate su di un piccolo cono di deiezione proveniente da una valletta di sinistra che scende dal M. Vescovà e posta quasi di fronte alla valle Pegolera dianzi menzionata.

Il *canale* si restringe nuovamente alla *stazione di La Muda* (km. 20.600). Poche case, che un tempo erano luogo di tappa per le salmerie alle quali, prima della costruzione della strada rotabile, erano affidati tutti i trasporti da e per l'Agordino.

Subito dopo, la valle si restringe nuovamente e si riduce ad una angusta forra chiusa fra pareti rocciose a picco. La strada ordinaria, sopra un ponte in muratura, passa ora sulla destra del torrente mentre la ferrovia entra in tre gallerie successive, mantenendosi in sede propria sulla sinistra del Cordevole.

Poco avanti si scorge il nuovo ponte in muratura dei Castei e le rovine della *Tagliata del Sasso S. Martino,* opera di sbarramento fatta saltare dai nostri insieme al ponte ed alla interruzione stradale apprestata al



(fot. G. Burloni, Belluno)

UN PUNTO PITTORESCO LUNGO LA FERROVIA BRIBANO-AGORDO: LA TAGLIATA DI S. MARTINO.

muraglione di sostegno della strada sulla sinistra del torrente di fronte alla Tagliata, all'atto del ripiegamento del novembre 1917.

Superata la stretta, sul fondo della quale le acque del torrente scorrono sempre impetuose spumeggiando fra i massi, la valle si allarga alquanto e le pareti rocciose laterali si allontanano.

La valle si allarga sempre più e si cominciano a scorgere da lungi le vette dei monti della conca Agordina, e sulla destra del Cordevole una piccola centrale elettrica ed un gruppo di fabbricati che appartengono alla Miniera di Val Imperina.

Ecco infatti la *Stazione delle Miniere* (km. 25.500) posta di fronte allo sbocco nel Cordevole della Val Imperina nella quale sono situate le miniere.

Il giacimento molto esteso, incluso fra calcari e scisti carboniosi, era conosciuto fino dal 1420 e fu proprietà della Repubblica Veneta e dei governi Francese, Austriaco ed Italiano; dal 1893 è di proprietà privata.

Anticamente dalla miniera si estraeva calcopirite, galena argentifera e blenda. La calcopirite veniva lavorata sul posto e forniva rame metallico. Dalla miniera di Val Imperina la Repubblica Veneta traeva il rame necessario pel rivestimento esterno del fasciame dei bastimenti.

Oggidì si estrae dalla miniera soltanto calcopirite che viene spedita agli stabilimenti per la fabbricazione dell'acido solforico e la produzione annua si aggira sulle 50.000 tonn. di pirite mercantile.

Numerosi livelli di coltivazione adducono il minerale a due pozzi di estrazione il principale dei quali è profondo circa 200 m. L'estrazione è effettuata con mezzi elettromeccanici ed il materiale estratto viene frantumato e ridotto commerciale in appositi impianti esterni, situati nelle immediate vicinanze dei pozzi e costituiti da frantumatori, cilindraie e sfangatori. Con essi il minerale proveniente dalla miniera viene ridotto nelle due categorie di dimensioni commerciali la prima delle quali comprende grani fino a m/m. 9 di diametro e costituisce il tipo denominato « *fino* »; la seconda categoria comprende spezzatura fra m/m. 60 e m/m. 190 di diametro e costituisce il tipo detto « *grosso* ». Dagli impianti anzidetti il minerale, per mezzo di una teleferica viene trasportato alla *stazione* « *Miniere* » e mediante tramogge caricato sui vagoni.

Proseguendo, la valle si apre sempre più

e perde completamente le caratteristiche di paesaggio orrido che prima aveva. La ferrovia abbandona ora la strada e si mantiene più in basso vicino al torrente.

Attraversato sopra un ponte in muratura il torrente Bordina e superato in curva un breve sperone, si scorge di fronte *il Ponte Alto* che attraversa il Cordevole per dar passaggio alla strada di Rivamonte e Tiser. Anche questo ponte è stato ricostruito in muratura nel dopo guerra e sostituisce un vecchio e caratteristico ponte in legname.

Superati un altro ponte in muratura sul torrente Missiaga ed una galleria in curva di 180 m. il panorama delle montagne che cingono la conca Agordina si manifesta in tutta la sua imponente bellezza. Le Pale di S. Lucano, il Framont, le Cime di S. Sebastiano, la Moiazza ecc. in superba corona lanciano al cielo le loro creste rocciose illuminate dal sole; sullo sfondo, lontana, si scorge la sommità della Marmolada.

Ancora un viadotto in muratura che sorpassa il torrente Rova, e dopo una breve trincea si raggiunge la *stazione capolinea di Agordo* (km. 28,300), che è situata a mezzogiorno dell'abitato, nelle vicinanze della caratteristica piazza del Broi e del Municipio.

La nuova ferrovia migliora sensibilmente le condizioni economiche della vallata Agordina; essa agevola in modo notevole l'affluire delle merci e delle derrate delle quali la vallata è priva e permette di intensificare l'esportazione dalla val Cordevole del legname da costruzione e da lavoro, della legna da ardere, burro e di altri pochi prodotti locali. Inoltre la ferrovia nel mentre soddisfa nel modo più conveniente e definitivo le esigenze inerenti allo sfruttamento della miniera, migliora anche notevolmente le condizioni turistiche della regione.

A quest'ultimo riguardo si osserva che la via che risale la valle del Cordevole è quella dalla quale più agevolmente si può raggiungere dalla pianura veneta la grande strada delle Dolomiti, Bolzano-Cortina-Misurina, in un punto intermedio del suo percorso prossimo al Pordoi (m. 2242) il più alto passo della regione dolomitica e quello che offre maggior vastità di imponenti vedute. Agordo è, del resto, da molto tempo un centro turistico assai frequentato e sede fino dal 1868 della seconda sezione, in ordine di tempo, costituita dal Club Alpino Italiano.

Migliorate durante e subito dopo la guerra le comunicazioni stradali dell'Agordino con Livinallongo e col Passo del Pordoi che mette in Val di Fassa e pel Passo di Costalunga a Bolzano; col passo di Campolongo da cui si scende in Valle Badia e di qui in Val Gardena od a Brunico in Pusteria; col Passo di Falzarego che mette a Cortina d'Ampezzo (1); con Passo di S. Pellegrino dal quale si scende a Moena in Val di Fassa; col Passo di Valles che da Falcade mette in Val Travignolo; con Gosaldo e Passo Cereda da dove si scende a Primiero; col Passo della Staulanza che mette in Val di Zoldo, la valle del Cordevole può ora considerarsi come uno dei più importanti centri turistici della regione delle Dolomiti.

La nuova ferrovia che risparmia 30 chilometri circa di strada ordinaria per raggiungere Agordo viene ora a rendere più comode e facili le comunicazioni con la vallata.

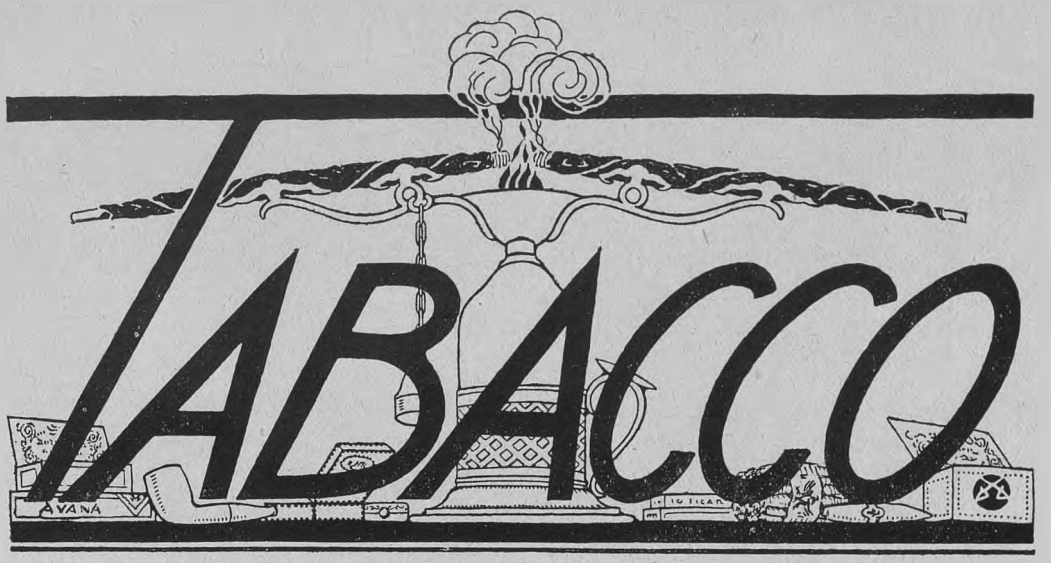
Completate, coll'estenderle a tutte le strade di allacciamento con le vallate adiacenti sopra menzionate, le esistenti linee automobilistiche pubbliche, le condizioni della regione Agordina per quanto riguarda il turismo saranno ancora notevolmente migliorate, specialmente se verranno convenientemente integrate, proseguendo il miglioramento già iniziato dei mezzi atti ad assicurare ed a moltiplicare buone comodità di soggiorno nei vari centri abitati dell'Agordino e lungo gli itinerari dianzi nominati

A. DAL FABBRO.

(1) Un'altra più diretta comunicazione fra l'Agordino e Cortina d'Ampezzo si avrà quando sarà riattata la strada fra Selva di Cadore ed il Passo di Giau. Ma di ciò parleremo in un prossimo numero giacchè in quel meraviglioso ambiente si svolgerà il IV Grande Campeggio del Touring. (*Nota d. R.*)

LA PIU ECONOMICA CARTA D'ITALIA

Credete possibile che si possa acquistare per sole L. 5 una carta geografica stampata su sei colori, comprendente il territorio del Regno e la costa della Dalmazia, con l'indicazione delle ferrovie, delle principali rotabili, misurante cm. 87×105? Eppure questo miracolo è possibile. Richiedete la *Carta d'Italia coi nuovi confini* alla scala 1:1.250.000 edita dal Touring. Essa non costa che L. 5. Chi la voglia ricevere per posta raccomandata aggiunga L. 7 per il Regno e Colonie; per l'Estero le spese per il pacco postale a seconda dei paesi di destinazione.



(continuazione di pag. 424).

La lavorazione del tabacco.

Per quanto diversi siano i processi di lavorazione a cui viene sottoposto il tabacco per soddisfare le esigenze del fumatore, sostanzialmente però tali processi nelle manifatture dello Stato, sono basati sul *bagnamento, lavaggio, macerazione, fermentazione, torrefazione, essiccazione e stagionatura del tabacco.*

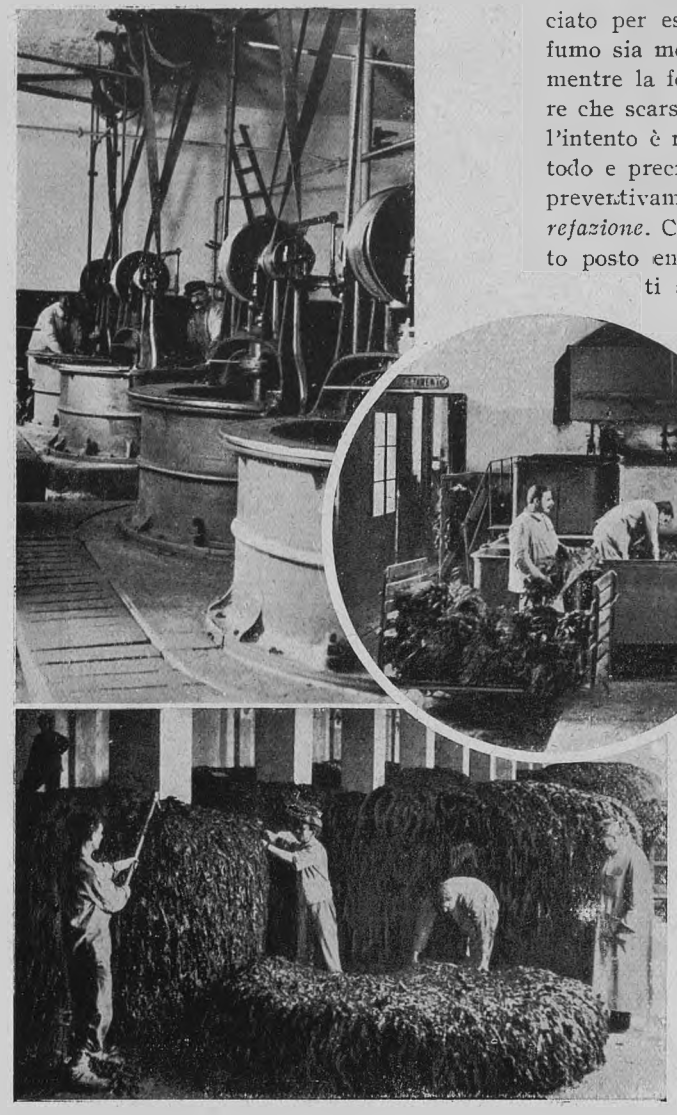
Per alcune lavorazioni (trinciati forti e sigari comuni) le foglie giacenti al deposito spulardate, non possono procedere oltre nel loro ciclo trasformativo, se prima non vengono scostolate, cioè liberate dalla nervatura mediana (costola) e questo senza che la foglia stessa sia minimamente danneggiata nella sua integrità. Ma poichè l'acqua allo stato di vapore non renderebbe sufficientemente pastoso il tessuto grossolano e poco assorbente della foglia adatta a tali lavorazioni, così si rende possibile l'operazione di *scostolatura* ponendo il tabacco ad immediato contatto dell'acqua allo stato liquido. A seconda dell'umidità che gli si vuol impartire, tale operazione che prende nome di *bagnamento,* viene eseguita o col far cadere dell'acqua in pioggia al momento in cui si stratifica la foglia per edificare con essa delle piccole massette, oppure colla parziale o totale immersione d'essa, e per una durata di pochi secondi fino a dieci minuti, entro apposite vasche ripiene d'acqua pura.

Qualunque sia però il sistema usato, la quantità d'acqua che può penetrare nella foglia, non è mai tale da permettere il menomo esaurimento della medesima per perdita di materiali solubili, perchè quando si vuole che ciò avvenga, allora si ricorre al *lavaggio,* trattamento questo che si rende alle volte indispensabile per attenuare in alcuni tipi di tabacco l'alto grado di nicotina, oppure per esaurirlo di certi materiali che recano disgusto al fumatore.

Quando poi si debba unificare le caratteristiche di diverse varietà di foglie che presentino un tessuto cellulare soverchiamente rigido, anche il lavaggio riesce inefficace. Allora ad esso si fa seguire la *macerazione,* mediante la quale le foglie, sottoposte entro appositi apparecchi (idroiniettori) ad una pressione di otto atmosfere, vengono completamente esaurite e nel tessuto così disorganizzato, si reintegrano certi materiali resi liberi dall'alta pressione, con succo di tabacco appositamente preparato.

I trattamenti fino ad ora descritti, non apportano però alterazione alcuna alla composizione chimica dei componenti il tabacco, mentre vi sono lavorazioni (sigari forti, fermentati, alcune qualità di trinciato e rapato) le quali esigono invece che il tabacco modifichi sostanzialmente sia il profumo che il gusto. Il processo che determina queste sensibili trasformazioni di alcune delle principali caratteristiche, prende nome di *fermentazione.*

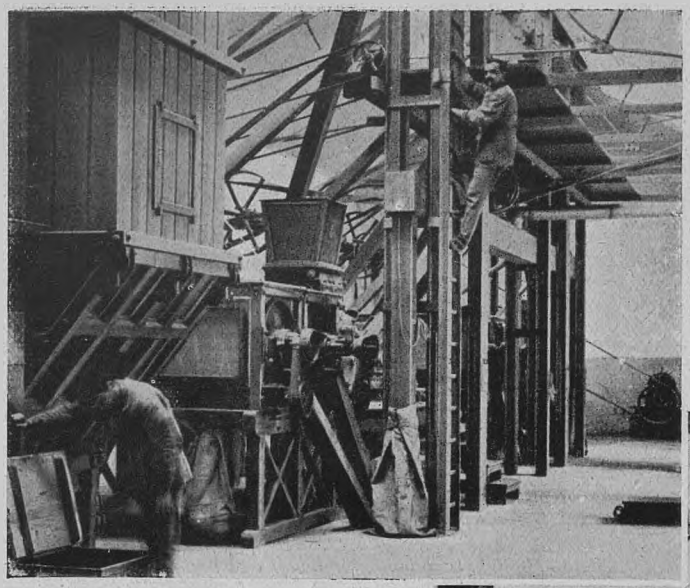
La foglia, ammassata che sia, non tarda a riscaldarsi per opera dei fermenti o per effetto delle reazioni che hanno luogo nella me-

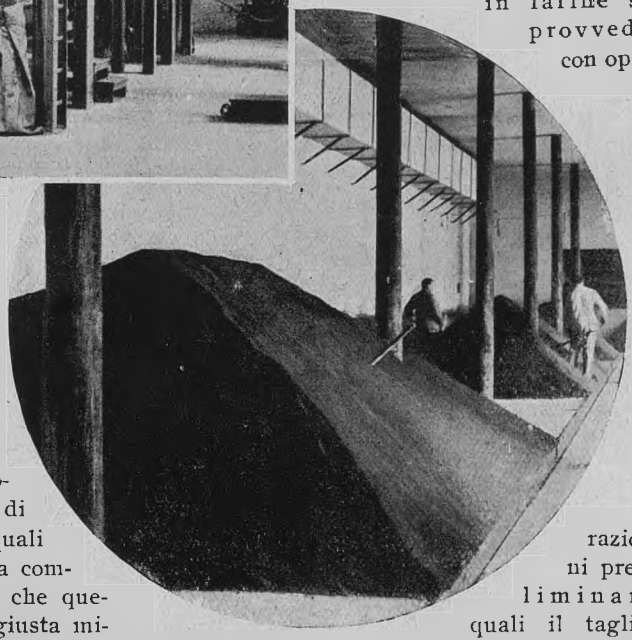


In alto: Lavaggio: con appositi apparecchi « idroestrattori » si attenua in alcuni tipi di tabacco l'alto grado di nicotina. - *Al centro:* Bagnamento: le foglie riunite in fascicoli vengono immerse entro vasche piene di acqua pura. - *In basso:* Fermentazione: le foglie ancora umide e scostolate, vengono poste in cumulo ed ivi lasciate a fermentare.

desima ed a seconda del vario grado di umidità da essa foglia contenuta e del vario comportarsi di alcuni materiali componenti il tabacco, si svilupperà la fermentazione *alcoolica* (sigari napoletani) oppure quella *ammoniacale* (sigari toscani) durante le quali il tabacco, oltre a modificare colore e profumo, riduce in modo speciale la forza per la perdita che subisce di circa la metà della nicotina preesistente. Questo pei sigari, perchè per la lavorazione di alcuni tipi di trinciato per esempio, è necessario che il profumo sia modificato ed il colore uniformato, mentre la forza del prodotto non deve essere che scarsamente attenuata. In simili casi l'intento è raggiunto seguendo un altro metodo e precisamente sottoponendo il tabacco preventivamente bagnato e trinciato alla *torrefazione*. Con questo trattamento, il trinciato posto entro apparecchi speciali riscaldati a moderato calore (torrefattori), viene prosciugato e reso più leggero mercè l'intervento dei due soliti agenti: umidità e calore.

Qualsiasi tipo di lavorato, ottenuto con foglie sottoposte ad un sensibile bagnamento richiede una conveniente *essiccazione* onde potersi conservare, ma a seconda del sistema di essiccazione che viene usato, il prodotto può o meno modificare le caratteristiche. Così, quando l'essiccazione debba effettuarsi al solo scopo di eliminare l'eccesso di umidità (sigari alla paglia), allora conviene che essa avvenga assai rapidamente (in due o tre giorni al massimo) esponendo il prodotto ad una corrente d'aria secca o ponendolo in stufe a temperatura elevata (90°). In tal modo, il profumo, il gusto, il colore non vengono modificati. Quando invece coll'eliminazione dell'umidità si voglia ottenere un miglioramento del gusto e delle qualità profumanti (sigari toscani), allora l'essiccazione deve effettuarsi a modesto calore (32°), coll'uso di stufe a facile cambio d'aria e durerà almeno due settimane. In ogni caso bisogna che i sigari sottoposti a tale trattamento, non si essicchino troppo, poichè allora oltre ad essere fragili come vetro, bruciano troppo rapidamente ed il fumo prodotto in maggior copia, non avendo modo di attenuare la sua temperatura prima di giungere alla bocca del fumatore, provoca sensazioni moleste





In alto: Alla riduzione delle foglie in « farine » si provvede a mezzo di modernissimi mulini a cilindri. - *In basso: Le* « farine » convenientemente stagionate, inumidite e salate, vengono poste in massa a fermentare.

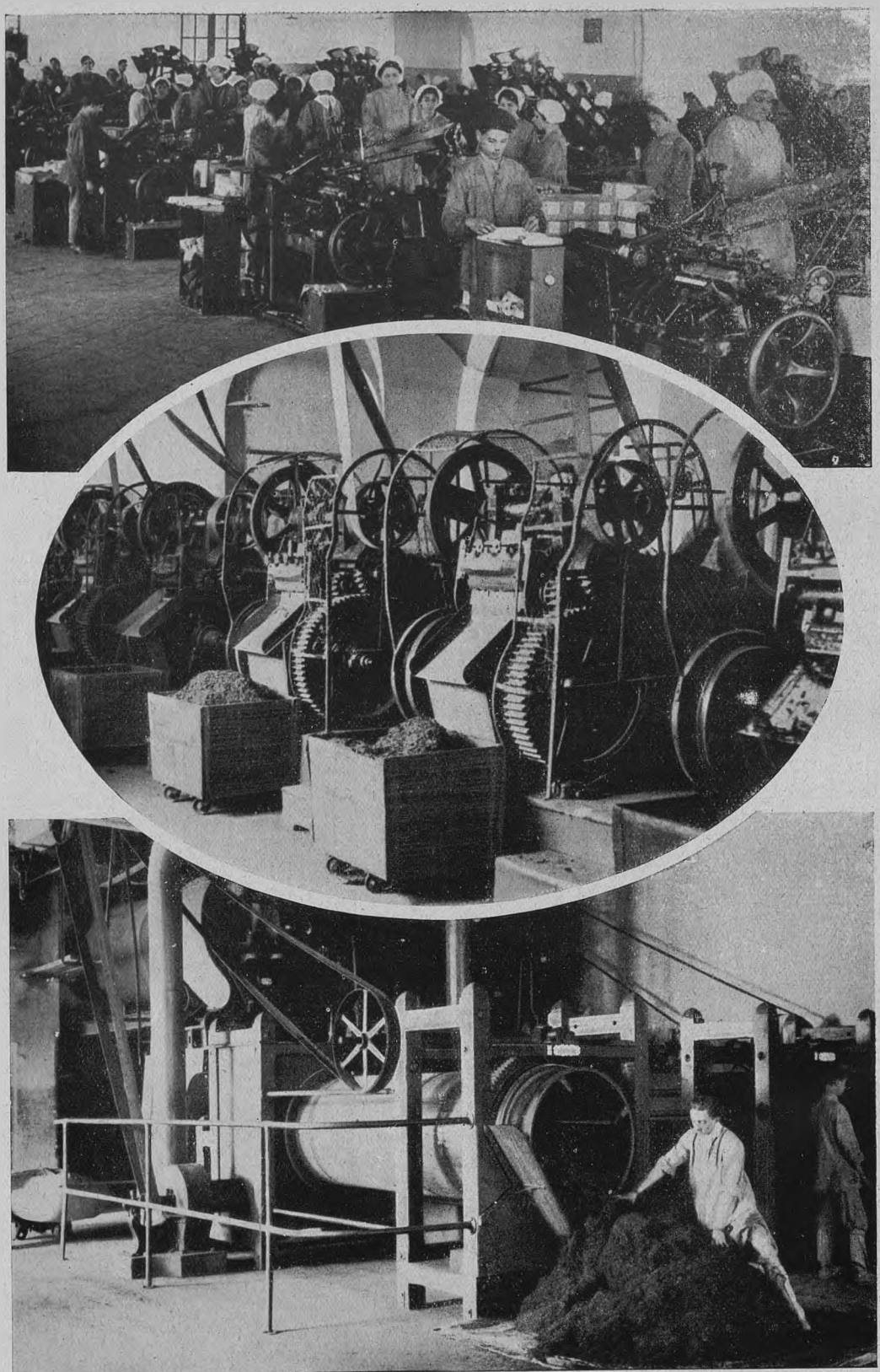
specialmente nella lingua. Ugualmente devesi evitare una incompleta essiccazione, perchè i sigari oltre a correre il pericolo di ammuffire, bruciano male e si spengono con facilità, dato che l'eccesso di umidità ostruisce gli spazi pei quali deve circolare l'aria necessaria alla combustione. È indispensabile quindi che questa umidità sia mantenuta nella giusta misura, e ciò anche perchè essa è necessaria al regolare andamento della stagionatura, la quale altro non è che un miglioramento di alcune caratteristiche del lavorato, dovuto a quel processo di fermentazione che si sviluppa in esso durante il periodo in cui, chiuso entro appositi locali, resta in attesa di essere consumato. Mentre pei tabacchi da fiuto la stagionatura si compie, a seconda del tipo, da sei mesi a cinque anni, questa giacenza pei sigari non è mai maggiore di qualche mese, periodo ancora minore pei trinciati forti i quali stagionano in 50 o al massimo 60 giorni. I prodotti invece ottenuti con foglie delicate e leggere (trinciati e spagnolette di tipo orientali) non richiedono stagionatura alcuna, anzi con la lunga giacenza peggiorano le loro caratteristiche.

I tabacchi da fiuto.

La lavorazione dei tabacchi da fiuto, pur essendo oggi in progressiva diminuzione, merita tuttavia un rapido cenno.

Bisogna anzitutto distinguere la trasformazione del tabacco in farine, dalla fabbricazione propriamente detta dei diversi prodotti. Alla riduzione delle foglie in farine si provvede con operazioni preliminari quali il taglio delle testate, la separazione della nervatura mediana della foglia (scostolatura), la tagliatura della medesima a piccoli listelli (trinciatura), ed infine una rapida essiccazione del tabacco così sommariamente suddiviso o frantumato.

A tutto questo lavoro preparatorio, segue la *macinazione* delle materie prime. A seconda della varia umidità delle foglie, delle costole, dei frasami e dei residui più o meno frantumati e della maggiore o minore finezza richiesta dai prodotti, vengono oggi usati nelle manifatture dello Stato i più moderni sistemi di macinazione, così per le polveri ed i zenzigli si ottengono farine *sottili* usando perfezionatissimi molini a cilindri, per le farine *granite* adatte per Rapati, si impiegano colossali macine verticali ed orizzonta-



In alto: Impacco trinciati: il trinciato viene rinchiuso in pacchettini con le perfettissime macchine « Rose ». - *Al centro:* Trinciatura: le foglie fortemente compresse passano alle macchine trinciatrici, dalle quali esce il trinciato in fili lunghi e sottili come capelli. - *In basso:* Torrefazione: i trinciati eccessivamente umidi vengono prosciugati a mezzo di grandiosi torrefattori.



Scostolatura: con grande destrezza la « scostolatrice » separa la nervatura mediana della foglia dai due lembi.

li, infine con speciali *trituratori* si producono farine *scagliate*, necessarie alla fabbricazione dei caradà. I prodotti della macinazione e della triturazione sono quindi, attraverso apparecchi ermeticamente chiusi per impedire la diffusione della polvere, condotti automaticamente a dei buratti, da cui sortono le farine perfette delle diverse grane. Raccolte in sacchi, distintamente per ciascuna materia di cui si sono ottenute, le farine vengono poste in massa entro locali freschi e poco ventilati, ed ivi rimangono a *stagionare* per non meno di un anno e non oltre due. Passato tale periodo, nel quale le polveri sviluppano una leggera fermentazione che ne migliora l'aroma, si procede alla fabbricazione dei vari tipi di tabacchi da fiuto, distinti dal Monopolio italiano in polveri, zenzigli, rapati e caradà.

Le diverse farine poste entro speciali apparecchi meccanici, vengono *mescolate* e poi *bagnate* con acqua salata ed infine poste in massa (di 6000 kg.) a *fermentare*. Ultimata entro due mesi la fermentazione, riattivata ed uniformata da vari rivolgimenti, i prodotti sono posti a *maturare* entro celle o cassoni, ove restano per un tempo più o meno lungo (da sei mesi a qualche anno). Il tabacco è così pronto ad essere posto in boette.

Il condizionamento viene oggi eseguito, con facilità e precisione, da speciali macchine *imboettatrici*, le quali pesano ed introducono il tabacco entro appositi involucri, di carta ceresinata e lamiera di stagno, in quantità di 1/2 kg. e poi lo assoggettano a pressione. Le boette da un ettogrammo, vengono approntate con speciali macchinette a mano.

La produzione annuale dei tabacchi da fiuto in Italia si aggira sui kg. 2.300.000.

I trinciati.

Al terzo riparto spetta il compito della lavorazione dei trinciati, compito che è da esso completamente assolto per i tabacchi destinati ad essere fumati nella pipa, in parte soltanto per quelli impiegati nella lavorazione delle spagnolette.

Per i *trinciati forti* le foglie spulardate, bagnate ed in qualche caso anche scostolate, vengono poste entro cesti ove, allo scopo di uniformarne l'umidità, restano due o tre giorni; per quelli *dolci o leggeri* invece, si formano con le foglie, lievissimamente inumidite, delle piccole massette ed ivi restano

per non più di ventiquattro ore onde poter, senza il minimo danno, essere tagliate in minutissimi fili di spessore variabile dal mezzo millimetro ad un millimetro e un quarto e volendo anche più.

Questa operazione, denominata *trinciatura*, un tempo fatta esclusivamente a mano, è oggi eseguita da macchine sotto ogni rapporto perfette: sia per costanza del taglio, che per forte produzione. Le moderne trinciatrici Legg e Quester, nonchè un recentissimo tipo di costruzione nazionale, permettono all'operaio addettovi di passare, e senza la minima fatica, le foglie di tabacco attraverso una serie di possenti cilindri scanalati. Le foglie fortemente compresse sono automaticamente portate ad una bocchetta davanti alla quale, a guisa di ghigliottina, scende con calcolata precisione un affilatissimo coltello. Si ottengono in tal modo quei meravigliosi trinciati (Serraglio e Sceltissimo) dal filo lungo e sottile come capelli che ognuno può ammirare nelle rivendite dello Stato.





I trinciati dolci e quelli destinati alla lavorazione delle spagnolette, non subiscono, dopo la trinciatura, alcun ulteriore trattamento; raccolti in piccole cassette di legno con le pareti di tela, vengono collocati entro speciali locali chiusi (deposito trinciati sciolti) ed ivi mantenuti ad uno stato costante di igroscopicità e calore. I trinciati forti invece, dato che conservano dopo la trinciatura una eccessiva umidità, vengono pas-

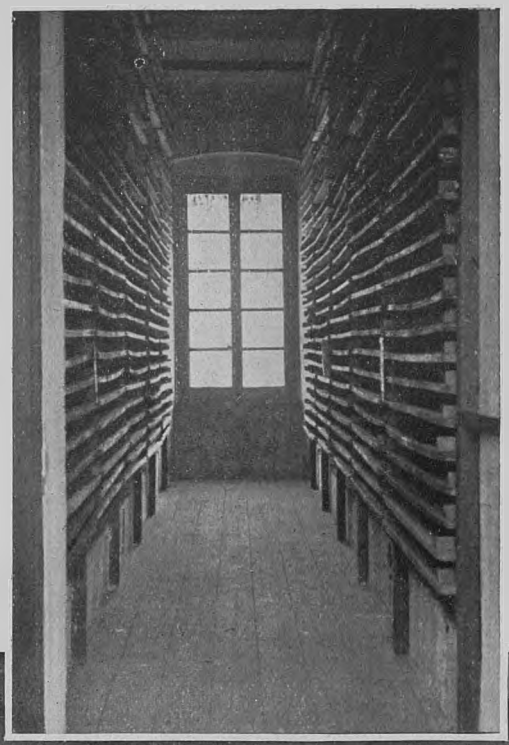


In alto: I sigari comuni vengono confezionati a mano in ampi e luminosi laboratori. - *Al centro:* La lavorazione dei sigari a « foggia estera » consente l'impiego di mezzi meccanici. - *In basso:* Sigaraia intenta ad infilare la delicata paglia di alicante nella fragile cannuccia di segale.

sati alla *torrefazione*, mediante la quale il tabacco viene ricondotto alla sua naturale umidità, rendendolo nel contempo alquanto più leggero. Entro grandiosi apparecchi a rotazione (torrefattori Adt) il trinciato, messo a contatto di tubi di vapore surriscaldato, abbandona l'eccesso di umidità che contiene. Dispositivi speciali permettono al tabacco di essere condotto automaticamente, a misura che esce dalle trinciatrici, ai torrefattori per poi passare, dopo aver scaricato all'esterno vapore acqueo impregnato di nicotina, in un secondo cilindro esso pure a rotazione continua, il quale ha la funzione di raffreddare il trinciato mercè l'immissione in esso cilindro di una corrente di aria fredda.

Ma mentre i trinciati non torrefatti dopo un periodo di riposo di qualche giorno, passano direttamente all'impacco oppure alle macchine che confezionano spagnolette, i trinciati sottoposti alla torrefazione, hanno bisogno di un ulteriore periodo di *maturazione*, la quale si ottiene edificando col trinciato appena uscito dai torrefattori delle grandi masse cubiche del peso dai 10 ai ventimila chili. Nel periodo di uno o due mesi, una lenta e continua fermentazione matura il trinciato migliorandone l'aroma ed il gusto.

Passato il sopraddetto periodo di tempo, le masse vengo-





In alto: Interno di cella di essiccazione per sigari fermentati. - *In basso:* I sigari riuniti in mazzi e ravvolti in carta «bibula» vengono posti in vastissimi depositi nei quali si compie la cosiddetta «stagionatura».



I mazzi stagionati vengono spogliati della carta bibula e ravvolti in quella di uso per la vendita.

no demolite ed il trinciato è pronto ad essere messo in pacchi. Soltanto per i *turchi superiori* il condizionamento viene eseguito a mano, essendo pressochè impossibile con altro mezzo disporre i fili del trinciato entro le scatole metalliche; per tutte le altre specie, si ricorre all'ausilio di macchine: con la *Goupil* si fanno i pacchi da mezzo chilogramma, con le *Rose* i pacchettini da 10, 20 e 25 grammi. È quest'ultima una macchina meravigliosa poichè, ad eccezione della pesatura del trinciato, automaticamente fa tutto: stampa e taglia la carta a misura, forma l'involucro, lo sovrappone al trinciato, chiude con la massima precisione il pacchetto, ne incolla i bordi. Ogni pacchettino vien verificato da una bilancia elettrica a mano a mano che esce dalla macchina. Tutto ciò accade con una velocità vertiginosa. Decine e decine di migliaia di pacchetti vengono confezionati al giorno.

La produzione annuale in Italia è di circa kg. 8.500.000.

I sigari.

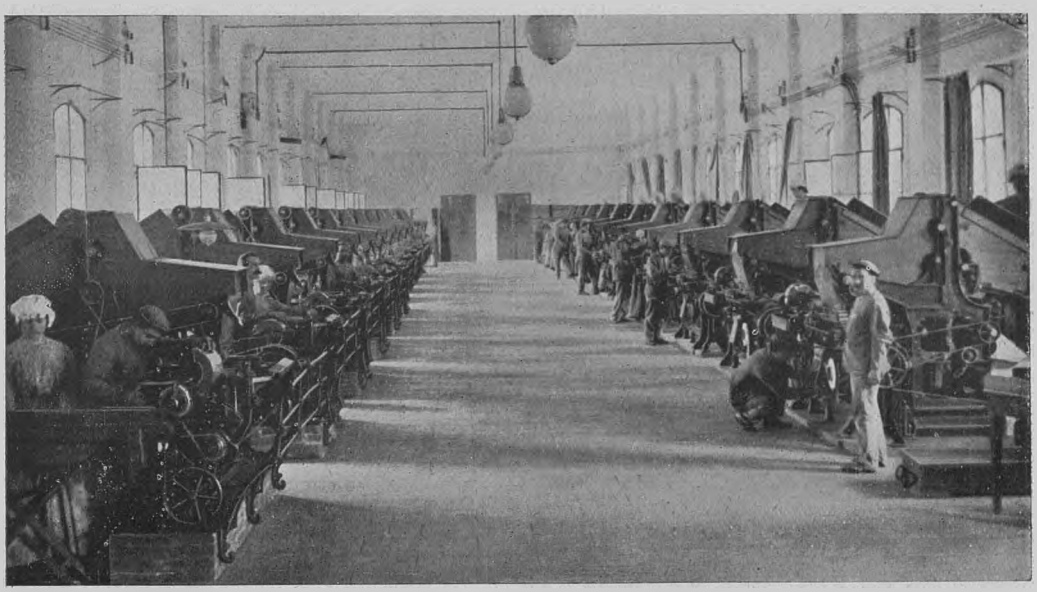
Al quarto riparto si fabbricano i sigari.

Malgrado la spietata concorrenza che ad essi muovono le spagnolette, il posto che questo riparto occupa nell'intera lavorazione dei tabacchi, è pur sempre importantissimo non solo per il numero del personale addettovi e per i differenti processi cui si assoggetta la materia prima, ma anche per la rilevante varietà dei prodotti in esso fabbricati.

Le foglie leggere che entrano a far parte dei sigari di lusso, quali i Regalia Londres, i Trabucos, Medianitos ecc., vengono soltanto semplicemente inumidite; quelle più pesanti invece che vanno a costituire i sigari superiori e comuni, come i sigari alla paglia, foggia svizzera (Cavour), i forti (Napoletani) ed i fermentati (Toscani), richiedono rispettivamente il bagnamento ed il lavaggio, la scostolatura, la fermentazione, la idroiniezione, il prosciugamento: processi da cui dipendono le caratteristiche particolari ai singoli manufatti e dei quali abbiamo già dato nozione.

Fa poi seguito a queste operazioni preliminari, la confezione vera e propria del sigaro, immediatamente preceduta dalla *scostolatura e cernita fogliare,* operazione questa fra le più importanti e per la quale è necessaria alle maestranze una speciale pratica e destrezza. Le scostolatrici, che operano sempre in grandi laboratori, ben arieggiati e meglio illuminati, debbono privare la foglia della nervatura mediana e distinguere di primo acchito i lembi integri, di tessuto fine, elastico e di bel colore, da quelli laceri, grossolani od immaturi: i primi destinati alla *fasciatura* del sigaro vengono passati senza ulteriori manipolazioni alle sigaraie, i secondi invece utilizzati per *ripieno,* o parte interna del sigaro, vengono posti in grandi masse ed ivi lasciate a fermentare.

La nervatura mediana, detta altrimenti *costola,* non va perduta perchè, debitamente inumidita, viene laminata mediante speciali laminatoi (Lauhoff) ed allo stato pressochè fogliare viene miscelata ai tabacchi destinati



Laboratorio confezione spagnolette: queste macchine fabbricano cadauna e giornalmente 150.000 spagnolette. La produzione annuale complessiva si aggira sopra la cifra fantastica di 12 miliardi di pezzi!

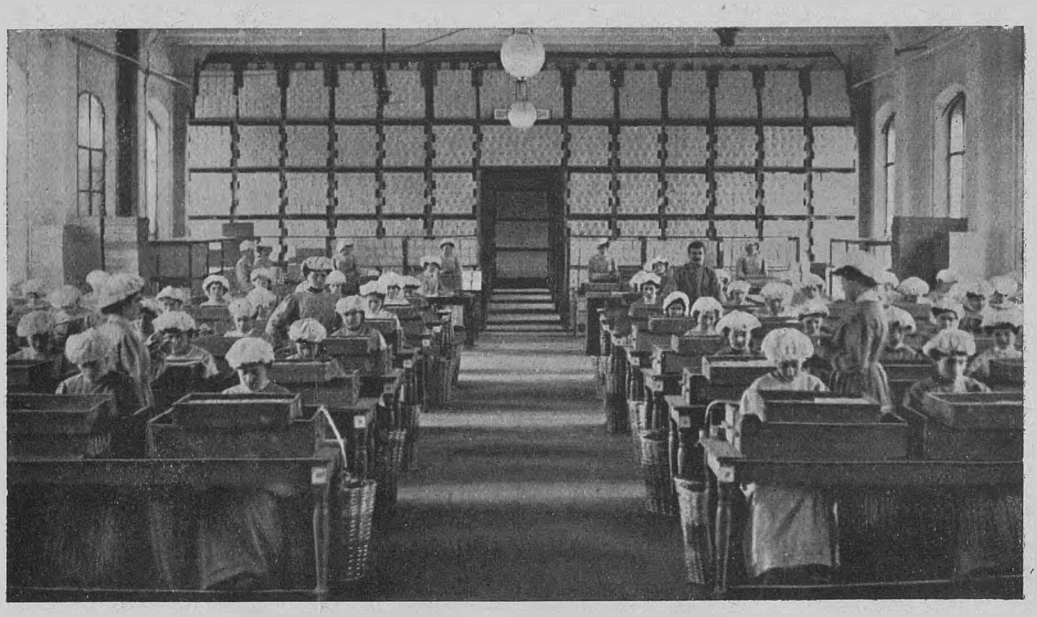
ai trinciati inferiori. Quando non trovi tale impiego, si macina per gli ozi del naso, oppure se ne estrae nicotina, usata per combattere malattie delle piante e del bestiame.

Per quanti studi e tentativi siano stati fatti per trovare il mezzo di confezionare meccanicamente i sigari comuni, che formano la grande massa, lo scopo non è stato mai raggiunto perchè nessuna macchina, per quanto perfetta, può in questo campo sostituire con vantaggio la mano della sigaraia.

La formazione del sigaro, pur essendo nel suo assieme metodica, varia con il continuo variare della materia prima che l'operaia ha sottomano e colla quale essa deve *costruire* un tipo costante e sempre rispondente alla foggia richiesta. Ed è il ripieno che deve essere di volta in volta cernito, spezzettato e riunito in pugno in un modo piuttosto che in un altro, affinchè la parte interna del sigaro venga ad assumere quella determinata forma e dimensione; ed è la sottofascia che deve ricoprire il ripieno, la quale va adattata e variamente disposta; ed è il taglio della fascia aderente alla tavoletta da lavoro, che deve essere operato ora a trapezio, ora a rombo ed alle volte a nastro; ed è la quantità della colla d'amido occorrente alla fasciatura del sigaro che va giustamente proporzionata; ed è l'applicazione della paglia di alicante, infilata nella fragile cannuccia di segale, la quale deve essere fatta con grande delicatezza; ed è il taglio delle punte del sigaro che deve effettuarsi a quelle determinate misure. Insomma una serie di piccoli atti che lo spirito di osservazione e la continua attenzione della sigaraia coordina e la lunga pratica perfeziona. Nè devesi credere che malgrado tutto ciò, la confezione manuale del comune sigaro proceda lentamente, poichè in media ogni operaia ne fabbrica da settecento ad ottocento al giorno.

La produzione totale giornaliera nelle diverse manifatture, si aggira oggi sopra i 3.800.000 pezzi, dei quali ben 3.200.000 di « toscani ».

Ma se per i sigari comuni il contemporaneo lavoro di formazione del ripieno e fasciatura richiede esclusivamente opera manuale, nella confezione dei sigari a *foggia estera,* la netta divisione di queste due operazioni permette l'impiego di mezzi meccanici. I ripieni predisposti a mano, vengono introdotti in speciali forme di legno, le quali nel precisare esattamente le dimensioni del ripieno, danno ad esso la perfetta e definitiva foggia richiesta dal sigaro. Questo spiega la matematica uguaglianza di aspetto che presentano i sigari di lusso. In un secondo tempo, con il sussido di piani aspiranti, che taglia-



Laboratorio di imbustinamento spagnolette.

no automaticamente le fasce di lembo destro o sinistro, si compie la fasciatura. Tutti i sigari indistintamente vengono poi presi in esame da operaie verificatrici, le quali ne riscontrano le dimensioni e ne constatano il peso, il quale deve essere sempre compreso entro limiti prescritti.

Alla formazione del sigaro fa seguito il cosiddetto *perfezionamento* dei prodotti comprendente i laboratori di *essiccazione e stagionatura* nonchè il *condizionamento*.

I sigari a foggia estera contenuti in piccole cassette prosciugano in pochi giorni all'aria libera, tutti gli altri posti in telai, vengono introdotti entro capaci essiccatoi: legati in mazzi avvolti in carta bibula i sigari alla paglia, allo stato sciolto i *Cavour*, i *napoletani*, i *toscani*. Dopo una giacenza, che varia da pochi giorni ad una decade a seconda dei tipi, e durante la quale l'umidità dei sigari viene fortemente ridotta, si ritirano i telai e si esegue una prima cernita; i sigari difettosi vengono eliminati, i buoni contati e riuniti in mazzi di 25, e avvolti due a due in carta assorbente, posti di nuovo su telai passano a dei depositi ove restano per lunghi mesi a stagionare. La produzione in Italia è in continuo aumento, oggi si fabbricano annualmente kg. 8.500.000, pari a 1 miliardo e 700.000 pezzi!

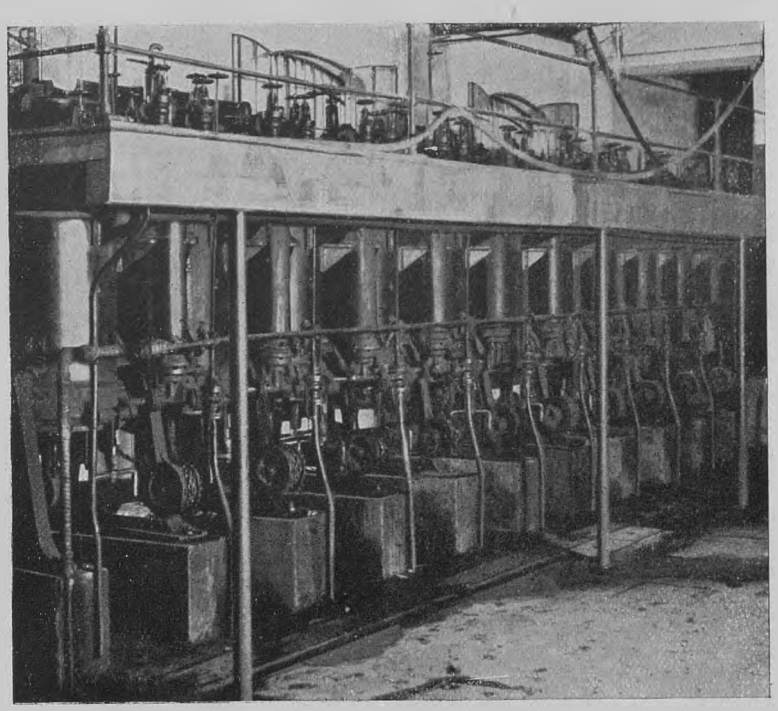
Le spagnolette.

Ed eccoci finalmente alla fabbricazione della « spagnoletta » che oggi domina qualsiasi altro prodotto del Monopolio.

Il consumo che nel 1891 era limitato a poche specie eseguite interamente a mano, è andato di anno in anno aumentando e, mercè la introduzione della lavorazione meccanica, la esigua produzione di un tempo di 50.000 chili all'anno è salita a quella odierna di circa 12.000.000 di chili. Cifra veramente fantastica e che da sola vale a dimostrare lo sforzo immane sostenuto dallo Stato per fronteggiare il crescente consumo.

Le operazioni preparatorie per fabbricare le spagnolette sono analoghe a quelle in uso per i trinciati: le foglie orientali e quelle indigene di seme levante e seme nostrale che nelle varie specie ed a norma di ricettari entrano nelle diverse miscele, si inumidiscono o si bagnano a seconda i casi con acqua pura o con acqua salata, poi dopo averle poste in piccole massette vengono trinciate. I prodotti ai quali viene impartita una eccessiva umettazione, vanno sottoposti al prosciugamento a mezzo del ricordato torrefattore Adt. I trinciati raccolti in casse, sono tenuti in deposito per qualche giorno prima di passarli al laboratorio ove si confezionano le spagnolette, con macchine che ne producono

400 al minuto, macchine di produzione nazionale, costituite da una tramoggia automatica per la alimentazione e cardatura del trinciato, da un dispositivo per la formazione del cosiddetto *baco* a cui è annessa una minuscola stamperia per timbratura della carta ed infine un apparecchio munito di coltelli circolari per il taglio a misura delle spagnolette.



Estrazione dei sughi di tabacco: una « batteria di diffusori ».

Di grande interesse è la chiusura della carta velina che avvolge il trinciato, mentre un tempo tale chiusura era fatta con colla d'amido, oggi, per maggior rispetto all'igiene, viene effettuata meccanicamente per la sola pressione della piegatura dei lembi.

Malgrado l'industria nazionale abbia oggi saputo creare qualità superiori alle migliori e più igieniche carte veline straniere, purtuttavia le bobine non passano in lavorazione se non dopo essere state collaudate da competente laboratorio chimico annesso alle manifatture. Non tutte le spagnolette però vengono fabbricate con macchine che contemporaneamente formino il baco e lo taglino alle lunghezze stabilite, perchè per certi tipi, quali ad esempio le spagnolette con bocchino, si preferisce la formazione preventiva del tubetto di carta velina ed il successivo riempimento con tabacco.

Ma per quanto grande sia l'attenzione che le maestranze addette alle macchine « confezionatrici » pongono nell'esercizio delle loro occupazioni, non è possibile evitare in capo al giorno qualche chilogrammo di spagnolette di scarto. Il tabacco non va però perduto, poichè altre macchine tagliano la carta velina del baco o della spagnoletta mal riuscita o comunque difettosa, separano automaticamente la carta dal tabacco, il quale viene, previa crivellatura automatica, nuovamente immesso nelle tramogge delle confezionatrici e miscelato al trinciato.

Le spagnolette, sommariamente cernite dall'operaia addetta al raccoglitore delle macchine, vengono distese su appositi telarini che ne contengono circa cinque mila, indi trasportate al *deposito spagnolette sciolte*, ove rimangono, a seconda delle esigenze della lavorazione, da due ad otto giorni. Dopo di che le spagnolette passano al laboratorio di *condizionamento* nel quale vengono introdotte nelle ben note bustine da 10 e da 50 pezzi e per i tipi superiori entro scatole da 20; operazioni queste eseguite a mano.

Anche alla formazione della bustina ha provveduto l'industria nazionale con una genialissima macchina (Staderini) la quale, con movimento semplice e continuo, provvede alla formazione ed incollatura a caldo dell'involucro. La produzione di queste macchine è veramente prodigiosa poichè in sette ore di lavoro ognuna di esse produce bustine per oltre 400.000 spagnolette!

Infine le scatole e le bustine, riunite in pacchi da 500 o 1000 pezzi entro involucri di carta muniti di etichette diverse a secon-



Sala di maternità: dormitori.

da delle diverse qualità, vanno accatastate su appositi scaffali, entro ambienti mantenuti ad un grado di calore e di umidità costante ed ivi rimangono pochi giorni in attesa di esser poste entro casse e spedite ai competenti magazzini per la distribuzione alle rivendite.

I sughi.

Nel sesto riparto, « cenerentola » della lavorazione dei tabacchi, si cura l'estrazione dei sali di nicotina dagli avanzi inutilizzabili nelle lavorazioni. A tale scopo si usano i cosiddetti *diffusori*. Le acque contenenti in soluzione le sostanze del tabacco e quelle che si ottengono dai « lavaggi » delle foglie per sigari, vengono concentrate a vuoto in apparecchi speciali fino a portarle alla densità di 42° Beaumé.

I succhi od estratto di tabacco non trovano nel monopolio italiano che un limitatissimo impiego: servono soltanto, disciolti nell'acqua, a migliorare rapati, trinciati, sigari inferiori. Essi invece acquistano un grande valore commerciale presso quei paesi nei quali è largamente diffuso l'uso di masticare il tabacco e poichè questa abitudine voluttuaria è pressochè da noi sconosciuta, così il Monopolio li ha valorizzati sfruttando la loro azione antisettica. Condizionati entro apposite latte, da uno o più chili, vengono venduti in Italia e più ancora all'estero, per gli usi dell'agricoltura e per combattere i parassiti del bestiame bovino.

Non si può però degnamente apprezzare la vastità dei concetti del Monopolio italiano in questo speciale ramo industriale, se non quando si è a conoscenza delle opere di assistenza al personale operaio. Anzitutto, sia esso maschile che femminile, riveste una unica divisa data gratuitamente; per le donne poi è obbligatoria la cuffia che protegge il capo dalla polvere ed il fumatore da qualche spiacevole sorpresa. Inoltre da lungo tempo è estesa l'applicazione della forza motrice ai trasporti più faticosi.

L'orario di lavoro effettivo si riduce a 8 ore al giorno, interrotto da un'ora di colazione, consumata entro le manifatture, in ampi e ben arieggiati refettori. Ed affinchè gli operai abbiano il cibo caldo, ogni edificio è provvisto di cucine economiche gestite dagli stessi operai. Anche nei capaci spogliatoi, luce ed aria in abbondanza, così pure nei luoghi di decenza. Ovunque, semplicità, ordine, pulizia.

Presso tutti gli stabilimenti trovansi pure stanze di infermeria, corredate di antisettici, medicinali ed articoli di pronto soccorso per casi di improvviso malore o di lesione. Un medico, stipendiato dallo Stato, ogni giorno si reca nello stabilimento pei provvedimenti sanitari, le cure d'urgenza e le prescrizioni agli operai d'ambo i sessi eventualmente indisposti. Ed affinchè le operaie madri abbiano a lavorare serene, sono pure istituite sale di maternità, nelle quali al mattino personale apposito prende dalle braccia delle mamme il piccolo bimbo, che non solo vi riposa e vien nutrito ma impara anche a muovere i suoi primi passi.

Nè tutto ciò bastasse, pei bisogni dell'intelletto, nelle manifatture esistono pure piccole biblioteche circolanti.

Così trionfa il lavoro e con esso una delle industrie che fan, per quanto mal conosciuta ed il più delle volte denigrata, onore allo Stato italiano.

MARIO DE LUCCA.

Un Convegno Ciclistico Nazionale a Milano (7 giugno 1925)

La «Commissione Sportiva Industria Gomma», che ha cessato di esistere per quanto riguarda la sua ragione industriale, non ha interrotto la vigile attività nel campo sportivo, che ne ha caratterizzato l'esistenza.

Essa ha preso, d'accordo col Touring, che ha concesso alla manifestazione il proprio patronato, una iniziativa che certamente sarà accolta con la più viva simpatia da tutti i nostri Soci ciclisti. Vi sono ancora dei veterani dei Convegni Ciclistici del Touring capaci di inforcare una bicicletta per partecipare con onore alla manifestazione indetta per il 7 giugno; vi sono poi numerosissime schiere di giovani che non si lasceranno certo sfuggire l'occasione per poter mostrare quanti siano in Italia gli amanti dello sport ciclistico.

Diamo qui il Regolamento della manifestazione ed invitiamo i Soci ad iscriversi numerosi, spronando le Società Sportive locali perchè partecipino compatte ed ordinate.

REGOLAMENTO DEL CONVEGNO

La «Commissione Sportiva Industria Gomma» e la «Società Unione Ciclo Auto Moto» (U.C.A.M.) di Milano, con l'alto patronato del Touring Club Italiano, organizzano un Convegno Ciclistico Nazionale, in occasione dell'arrivo a Milano del Giro d'Italia del 7 giugno 1925.

Al Convegno possono iscriversi tutte le Società regolarmente costituite con l'obbligo che i partecipanti dovranno arrivare in bicicletta direttamente dalla Sede Sociale.

Le iscrizioni, accompagnate dalla tassa di L. 5 dovranno essere inviate alla Sede del Touring Club Italiano, in Corso Italia 10, oppure alla Sede dell'UCAM in corso P. Nuova 40, Milano.

Ogni Società che intende iscriversi deve comunicare il nome del Capo Squadra e dell'eventuale Vice-Capo, nonchè nome e cognome di tutti i partecipanti entro il giorno 5 giugno 1925.

Le squadre partecipanti affluiranno nelle prime ore del mattino del 7 giugno.

Ad ogni barriera un Commissario riceverà i convenuti e ne controllerà il numero che sarà il solo valido agli effetti della classifica.

Le squadre raggiungeranno il Parco ove saranno riunite non oltre le ore 10 per partecipare alla sfilata al Parco stesso che avverrà alle ore 11.

Nel pomeriggio si presenzierà all'arrivo del Giro d'Italia in pista e si passerà alla distribuzione dei premi che sono i seguenti:

Ricco gonfalone alla squadra più numerosa
Ricco gonfalone alla squadra proveniente più da lontano.
Ricco gonfalone alla squadra più ordinata e nella migliore tenuta sportiva.
Ad ogni partecipante sarà distribuito un artistico distintivo d'argento smaltato a ricordo del Convegno.
Medaglia d'oro del Touring alla Squadra composta del maggior numero di Soci del Touring.
Altri numerosi premi verranno offerti dagli stessi e da altri Enti.

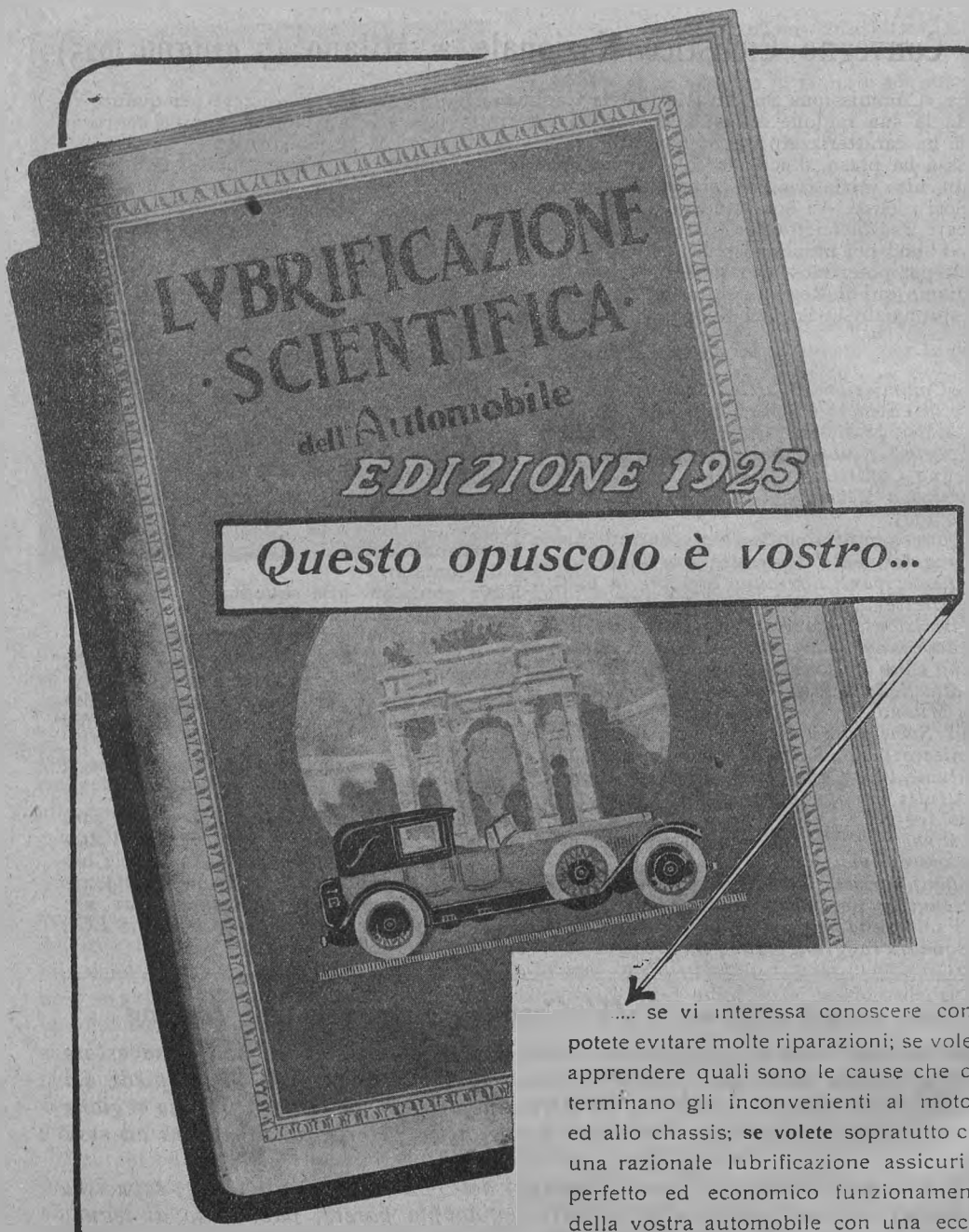
La giuria aggiudicatrice dei premi sarà composta dai signori: gr. cord. Luigi Vittorio Bertarelli, Presidente del Touring Club Italiano; comm. Geo Davidson, Presidente dell'Unione Velocipedistica Italiana; cav. uff. Giuseppe Vigorelli, Presidente della C.S.I.G.; cav. uff. Leonardo Acquati.

Una buona notizia: Il IV Grande Campeggio del Touring

Anche quest'anno la vasta città di tende del Touring sorgerà nell'afosa estate in un suggestivo ambiente d'alta montagna. La località prescelta è ai piedi del Nuvolau, sopra Selva di Cadore, all'altitudine di 1800 metri circa, in una regione di grande interesse turistico, alpinistico e patriottico pei ricordi di guerra ad essa legati.

Tutti sanno di che tipo siano i campeggi del Touring: grandi tende, capaci di dieci lettini ciascuna, alte più di 2 metri, con doppia parete, pavimento di legno. Sui lettini, dei materassi di lana e due coperte di lana... Insomma molte e molte di quelle comodità che anche in alta montagna non appaiono disprezzabili. E la organizzazione dei servizi di cucina, di trasporto, delle escursioni, dei divertimenti ha ogni nostra cura. Per informazioni rivolgersi ai nostri... clienti, a coloro cioè che frequentarono i campeggi di Val Contrin, di By e di Postumia.

Il programma del IV Campeggio si sta delineando. Ne informeremo nel prossimo numero. Intanto i Soci ne prendano nota e spargano la buona novella. Chi vuol avere inviato il programma appena verrà pubblicato (bando alle impazienze, però!) si prenoti mandando biglietto da visita o cartolina con la sigla: p. P. C.



..... se vi interessa conoscere come potete evitare molte riparazioni; se volete apprendere quali sono le cause che determinano gli inconvenienti al motore ed allo chassis; **se volete** sopratutto che una razionale lubrificazione assicuri il perfetto ed economico funzionamento della vostra automobile con una eccellente manutenzione

Non avete che a farcene richiesta - l'invio è gratis e franco di porto.

Sede di GENOVA Via Corsica, 21-P

VACUUM OIL COMPANY . S.A.I.

VITA DEL TOURING

335.000 lire pel Villaggio Alpino.

L'azione iniziata, su proposta del Presidente della Commissione Amministratrice del Villaggio Alpino del Touring, comm. Marco De Marchi, allo scopo di creare con le quote dei Soci Patroni una base finanziaria tale da assicurare la gestione annuale del Villaggio, senza dover ricorrere continuamente alla generosità di tanti cortesi benefattori, ha avuto un successo superiore ad ogni aspettativa.

Fu da un lato la serietà dell'istituzione che non può non ispirare fiducia e sincera ammirazione in chi la conosca, e fu d'altronde la bontà dell'idea in se stessa che fecero trionfare l'iniziativa.

Un paio di cifre spiegano più di lunghi discorsi: sul finire del 1924 erano state sottoscritte e versate N. 36 quote da L. 5000 per la somma di L. 180.000.

Ai primi di aprile si erano ormai aggiunte ben altre 31 quote, di maniera che il capitale era salito a 335.000 lire. Circa un terzo della somma che sarà necessaria per la gestione del Villaggio nella sua attuale formazione. Notiamo, per esprimere loro la nostra più viva riconoscenza, i nomi degli oblatori:

Acciaierie e Ferrerie Lombarde: Istituzione « Giuseppina Goisis Buonamici », Milano, N. 12 quote per	L.	60.000
Calzaturificio Polli, Milano, N. 7 quote per	»	35.000
Banca Commerciale Italiana, Milano, N. 5 quote per	»	25.000
Grioni cav. uff. Umberto, Milano, N. 2 quote per	»	10.000
Queirazza comm. Francesco, Milano, N. 1 quota per	»	5.000
Fontana Roux Dora, in memoria del padre cav. Pietro, Milano, N. 1 quota per	»	5.000
Dora, Anna, Ruth, Erica Höchel, in memoria del nonno cav. Pietro Fontana Roux, Milano, N. 1 quota per	»	5.000
Comoni Ghezzi Iginio, in memoria di Ermellina Ghezzi ved. Comoni e di Luigi Comoni ved. Gadola, N. 1 quota per . . .	»	5.000
Bertuletti Bruna e Guido, Milano	»	5.000
	L.	155.000

Benchè si sia provvisto a diffondere largamente il riuscitissimo volumetto intitolato *Un asilo di carità e di letizia* che illustra minutamente il Villaggio Alpino, questo è ancora troppo poco conosciuto tra i Soci. Infatti non ci è ancora occorso di vedere un visitatore che non fosse rimasto commosso dalla bellezza del luogo e dalla santità dell'opera che vi si svolge e che non avesse sentito l'impulso di aiutare comunque tale opera e contribuire sia pure modestamente; abbiamo visto delle povere donne che consegnavano alla Direttrice una lira accompagnandola con parole di benedizione, e abbiamo visto dei ricchi signori che versavano migliaia e migliaia di lire. Diciamo che il Villaggio è poco conosciuto: perchè, se tutti o la maggior parte dei Soci lo conoscessero, il milione che occorrerà per assicurargli la vita sarebbe raggiunto e sorpassato.

Come è noto, la quota di Socio Patrono in L. 5000 dà diritto di prescegliere ogni anno un fanciullo che sia povero e gracile e bisognoso di cura climatica, perchè sia accolto per un mese al Villaggio sulle amene e salubri pendici del Monte Piambello in Valganna.

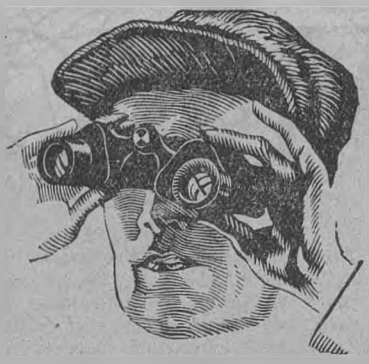
Nulla di più gentile che legare il nome di una persona cara ad un'opera di carità in favore dell'infanzia sofferente, come hanno fatto già parecchie persone versando delle quote in memoria di amati estinti: la pietà verso i nostri morti è unita alla pietà per i piccoli, cui un mese di vita al sole dei monti può esser non solo fonte di salute, ma mezzo di salvezza.

Notevole il passo fatto dalle Acciaierie e Ferrerie Lombarde e dal Calzaturificio Polli che, col versamento delle loro quote, hanno voluto acquistare il diritto di premiare i loro operai specialmente meritevoli coll'offrire un mese di gioia e di ricostituzione ai loro figlioli.

Esempi che certamente saranno imitati. E la Commissione Amministratrice spera che molti vorranno procurarsi l'intima gioia di beneficare il prossimo in una forma così simpatica e gentile.

Il Touring e la Scuola di Guerra.

Il nostro Presidente L. V. Bertarelli tenne nello scorso mese di febbraio una conferenza al Gabinetto di Cultura della Scuola di Guerra sul tema: « Un esempio di collaborazione civile ad una istituzione militare ». Si trattava di illustrare l'opera compiuta dal Touring in aiuto dell'Istituto Geografico Militare per



In montagna e al mare - in teatro ed in automobile - in viaggio, a caccia, su campi sportivi, per studi di storia naturale, dappertutto il binoccolo ZEISS Vi sarà un dilettevole, spesso indispensabile compagno. Fra i 26 differenti modelli di binoccoli prismatici esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri: sia un piccolo leggero binoccolo particolarmente indicato per turismo od uno per viaggio e teatro; sia un classico binoccolo universale da 6 ed 8 ingrandimenti o un binoccolo di fortissima luminosità per caccie notturne od infine un potente binoccolo per le grandi distanze, qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in Vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

ZEISS

BINOCCOLI

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA
— CATALOGO ILLUSTRATO "T 79„ GRATIS —

CARL ZEISS
JENA

Rappresentante Generale
per l'Italia e Colonie
GEORG LEHMANN
MILANO (5)
Corso Italia, 8

Vittoria
S.I.M.S.



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13

la cartografia d'Italia. S. A. R. il Duca di Pistoia, un gran numero di generali, molti Soci del Touring, ascoltarono la conferenza che era illustrata da una cinquantina di interessanti e curiose diapositive.

L'opera compiuta dal Touring nel campo geografico a partire dai primi profili stradali, che furono apprezzati e subito adottati dalle autorità militari per le proprie pubblicazioni; le varie carte distribuite ai Soci fino a quel 250.000 che costituì il primo grande strumento di diffusione della cartografia in Italia e che, sia per la parte toponomastica come per quella della revisione di moltissimi altri dati di interesse geografico, diede luogo ad una amplissima collaborazione fra il nostro Sodalizio e l'Istituto Geografico Militare. Ma la serie delle attività geografiche non si arresta; e fra le più recenti sono da ricordarsi il rilevamento sterofotogrammetrico del gruppo delle Grigne, gli impianti cartografici per le Guide, la Carta aeronautica, il poderoso lavoro in corso per la redazione del Grande Atlante Internazionale. L'esposizione di questa attività, vivacemente illustrata, meravigliò per la sua insospettata imponenza l'eletto uditorio.

A seguito della conferenza la Direzione della Scuola di guerra consegnò al nostro Presidente, cav. di gr. croce L. V. Bertarelli, una artistica medaglia d'oro.

Una bella iniziativa del Comune di Milano.

Già demmo notizia dell'appoggio concesso dal Comune alla iniziativa presa dall'Associazione « Per la Scuola » per i viaggi-premio ai migliori alunni licenziati dalle Scuole serali superiori del Comune. Ora dobbiamo segnalare un altro ottimo provvedimento del genere, dovuto questa volta all'Assessore per la istruzione primaria gr. uff. Stefano Conio. Ben 108 scolari del corso popolare dovevano essere premiati ed egli pensò che una simpatica forma di premio avrebbe potuto essere la iscrizione di questi giovanetti al nostro Sodalizio. La consegna delle tessere e delle pubblicazioni loro spettanti avrà luogo in forma solenne. Da parte sua il Touring assegnò all'Assessore la medaglia d'oro che gli spettava avendo presentato un gruppo di più che 100 nuovi Soci.

Segnaliamo l'iniziativa perchè ci sembra suscettibile d'essere largamente imitata.

Concorso Brioschi.

Riceviamo quasi giornalmente delle richieste da parte di persone incaricate a loro volta dai partecipanti al *Concorso Brioschi per un Manuale pratico di educazione della volontà*, allo scopo di saperne l'esito.

Dobbiamo pregare gli egregi concorrenti di frenare la loro impazienza, come del resto essi stessi consigliano negli esercizi per l'educazione della volontà. Considerino infatti che si tratta di esaminare ben 177 lavori che, alla media di 70 pagine ciascuno, danno 12390 pagine. La Commissione esaminatrice se ne occupa assiduamente, per quanto lo consentono gli altri impegni dei singoli Commissari. A suo tempo, cioè fra alcuni mesi, *Le Vie d'Italia* daranno conto del risultato.

Un bel dono alle Scuole.

Un Socio nostro — che vuol serbare l'incognito — ha compiuto un bel gesto, che merita d'essere qui segnalato. Egli ha voluto dotare ciascuna delle aule scolastiche (di scuole primarie e secondarie, pubbliche e private) della cittadina in cui vive di una Carta d'Italia, giacchè, incredibile a dirsi, in molte aule non v'era alcun segno che ricordasse la Patria o v'erano vecchie carte con i confini del... 1870. Le aule erano però novantotto e la generosità del nostro Socio si trovava ad urtare contro una spesa che gli sembrava dovesse sorpassare i limiti della propria disponibilità finanziaria. Chiese consiglio ad un nostro Console, che gli fece presente l'esistenza di una Carta d'Italia del Touring del formato cm. 87 × 105, stampata su sei colori, con l'indicazione del nuovo Confine, alla scala di 1 a 1.250.000 del costo di sole L. 5.

Il Socio non voleva credere che con cinque lire si potesse avere tanta grazia di Dio; fece però arrivare un foglio e dovette constatare che il Console aveva ragione. Quella carta era bellissima e adatta come nessun'altra allo scopo. Commissionò subito le 98 carte occorrenti alle scuole e spese sole L. 490 più poche lire per la spedizione a mezzo ferrovia.

Qui qualche lettore chiederà: e della carta che s'era fatto arrivare in precedenza che cosa ne fece quel Socio? Vi possiamo rispondere che egli la tenne per sè, ad ornamento delle pareti del suo studio.

Morale di questa veridica istoria: Con piccola spesa tutti possono farsi benemeriti della cultura ed al tempo stesso compiere un gesto di profondo patriottismo. Regalino alle scuole del proprio paese, della propria borgata, o del proprio rione tante copie della *Carta dei nuovi Confini del Touring*, quante sono le aule scolastiche.

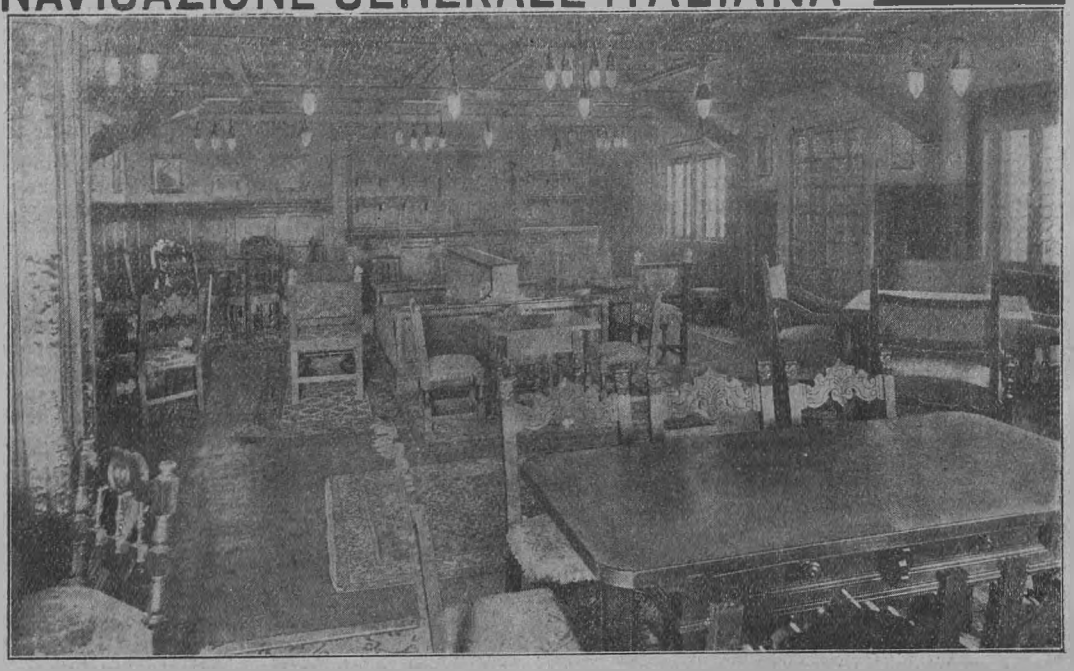
Chiediamo una collaborazione per "La Sorgente".

La nostra rivista *La Sorgente*, dedicata ai giovani dai 10 ai 15 anni, ha iniziato, come è noto, col principio dell'anno una nuova serie. Da mensile divenne quindicinale e si arricchì di nuove interessanti rubriche (1).

Assai interessò i giovani lettori una specie di romanzetto autobiografico dovuto ad Ulderico Tegani, che si cominciò a pubblicare a partire dal fascicolo del 15 febbraio. L'Autore, narrando episodi della sua vita di ragazzo e di giovanetto, fa girare il lettore di qua e di là per l'Italia, interessandolo agli

(1) Essendosi esauriti i fascicoli di gennaio e febbraio l'abbon. da marzo a dicembre importa L. 8,50 (Est. 12,50).

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA



Bar-Fumoir, uno dei sontuosi ambienti della Classe di Lusso del transatlantico "DUILIO„ il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana – (record Genova - New York in 8 giorni e mezzo) In linea Nord America Express partirà da Genova per New York il 2 giugno ed il 7 Luglio (da Napoli il giorno dopo)

Il pavimento
più igienico e durevole
da preferire negli ambienti moderni

LINOLEUM

Abolisce la polvere, smorza i rumori
facilita la pulizia

Preventivi per merce in opera ovunque

Chiedere opuscolo C 6 alla
SOCIETÀ DEL LINOLEUM
VIA MELLONI, N. 28
MILANO (21)

usi, ai costumi, alle industrie, all'aspetto esterno delle varie località italiane. Noi vorremmo che qualcosa di simile si potesse fare anche per il mondo della natura. Ecco perchè abbiamo pensato di invitare ad una collaborazione del genere quelli fra i nostri lettori che conoscono bene le scienze naturali e sanno scrivere garbatamente, in modo da interessare i giovani. Lo scritto dovrebbe, attraverso la descrizione di un viaggio o ricorrendo a qualsiasi altro simile artificio (*Le avventure d'un naturalista; Il turismo di un entomologo e della sua famiglia; Come Gigetto passò alla seconda sessione gli esami di Scienze naturali, ecc. ecc.*), essere capace di tener desta l'attenzione ed incuriosire il giovane lettore, far conoscere particolarità meno note della vita fisica del nostro paese, o del mondo animale e vegetale che è ad esso caratteristico.

In questo racconto o romanzetto la parte naturalistica dovrebbe essere intimamente connessa coll'elemento descrittivo e colla trama del racconto, sì che non si avvertano le solite soluzioni di continuità che caratterizzano tanta parte della nostra letteratura istruttiva per i ragazzi. Dovrebbe fornir materia per otto o dieci articoli di otto pagine circa (illustrazioni comprese) de *La Sorgente*. Il lavoro verrebbe equamente ricompensato e, dopo pubblicato nella *Sorgente*, all'Autore ne resterebbe la proprietà letteraria.

Poichè non desideriamo far lavorare senza scopo gli aspiranti collaboratori, preghiamo quanti possono avere interesse a ciò di volerci trasmettere un sommario del lavoro ed un saggio del primo capitolo. Tutto ciò entro il 10 giugno. Noi sceglieremo poi la persona cui affidare il lavoro.

Naturalmente la Direzione de *La Sorgente* è a disposizione degli interessati per tutti i chiarimenti che fossero ritenuti necessari.

Il re dei propagandisti.

Tutti i Soci del Touring sanno che il *recordman* dei propagandisti del Touring è Andrea Vassura, già nostro Console a Faenza ed ora a Forlì. Egli fu il vincitore del 1° concorso Vitalizi, vinse moralmente (se non materialmente, per le ragioni a suo tempo esposte) il 2° concorso Vitalizi e procede impavido nel reclutare Soci d'ogni categoria, ma soprattutto i vitalizi, tanto importanti per assicurare più agile e sicuro funzionamento al nostro Sodalizio.

Egli ha raccolto nei primi tre mesi dell'anno ben 80 Vitalizi. Dove arriverà prima che l'anno finisca? Forlì non è una grande capitale, ed egli vi è giunto da pochi mesi; ma non si dà per vinto. Nell'ultimo elenco di Soci inviatoci vi è un Vescovo, vi son dei Monsignori, dei militari, degli uomini illustri e degli sconosciuti. L'azione della sua propaganda è inesauribile. Ne sia prova il manifestino volante da lui distribuito — a proprie spese — in migliaia di copie e che a piè di pagina riproduciamo in fac-simile ridotto.

Le Tre Venezie.

La nuova edizione della *Guida delle Tre Venezie*, come è detto nella Relazione a pagina 472 è in corso di stampa. Il lavoro non sarà breve, giacchè la veste è accresciuta, con essa la cartografia, i volumi di due divennero tre, insomma invece di rifare una Guida si finì per farne una nuova. Entro giugno contiamo però di poterla mettere in vendita ai Soci, anche perchè nella seconda quindicina di quel mese quattrocento Soci del Touring percorreranno in lungo e in largo la regione delle Tre Venezie durante l'Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia (vedi pag. 485). Abbiano dunque pazienza tutti coloro che attendono la Guida: e quelli che posseggono la prima edizione distribuita ai Soci del 1920-21 si preparino ad acquistare la nuova edizione, giacchè si tratta di un lavoro completamente rinnovato.

I crucci della villeggiatura.

Non si allarmino gli albergatori! Non intendiamo parlare dei loro conti che, a volte, per il troppo pepe con cui sono conditi, disturbano la... digestione dei poveri villeggianti. Intendiamo invece alludere ad un affanno che preventivamente assale coloro che debbono scegliersi la villeggiatura: dove rivolgere le proprie preferenze? Dove trovare un buon elenco di alberghi, di località tranquille o chiassose (a seconda dei gusti!), centri di interesse turistico, di cura, ecc. ecc.? Certo nessuno vi può porgere miglior aiuto, in tal caso, d'una *Guida del Touring*. Vi son due volumi soprattutto che vi consigliamo, cioè quelli

Per farsi Soci del **Touring Club Italiano,** non è necessario essere ciclisti, motociclisti, automobilisti ecc. Il Touring è semplicemente una Grandiosa Famiglia di Italiani, d'ambo i sessi, età e ceto, riuniti per apprendere e facilitare in più guise la suggestiva, contingente, doverosa conoscenza e cultura **storico geografica** della **Patria** nostra, l'**Italia.**

L'obbligo morale quindi di far parte di questa Italianissima Famiglia, — che supera ora tutti i **Touring Esteri** — è di una evidenza incontrovertibile, simpaticamente pratica e vieppiù **utile** e **necessaria.**

FAC-SIMILE DEL MANIFESTO DIFFUSO DAL NOSTRO CONSOLE DI FORLÌ, ANDREA VASSURA.



MASSIMO RENDIMENTO DEL MOTORE
MINIMO CONSUMO DI LUBRIFICANTE

22/2/25 - Il Conte Carlo Masetti su BUGATTI lubrificata con **"SPIDOLEINE"** vince il REALE PREMIO ROMA classificandosi PRIMO ASSOLUTO.

24/2/25 - Il Gentleman Gioachino Leonardi vince il PREMIO ROMANO del TURISMO su CEIRANO classificandosi PRIMO ASSOLUTO, con un consumo di soli Kg. 1,2 di **"SPIDOLÉINE"** nel percorso di Km. 420.

Soc. An. A. ANDRÈ FILS - GENOVA

che illustrano tre grandi regioni ricche di luoghi ameni sparsi a tutte le altezze, in riva ai laghi come alle falde dei monti nevosi: *Piemonte, Lombardia e Canton Ticino.*

Questi due volumi complessivamente comprendono 1056 pagine, 55 carte e piante, eppure non costano, per i Soci del Touring, che L. 22.

Le potete acquistare in tutti gli uffici del Touring e dell'*Enit* sparsi per ogni dove in Italia ed all'Estero; oppure li potrete richiedere per posta inviando in più L. 4 (Estero L. 5) per la spedizione raccomandata.

Cauzionamento dei trittici con assicurazione presso le "Assic. Gen. di Venezia".

A seguito degli elenchi pubblicati a pag. 193 e 307 dei fascicoli de *Le Vie d'Italia* rispettivamente di febbraio e di marzo 1925.

Nuovi indirizzi di Agenzie autorizzate:

Albenga, piazza San Domenico. - *Mirandola*, piazza Montanara (Palazzo Monte di Pietà. - *Pesaro*, via Roma 14, 1° piano. - *Savona*, via Paleocapa 20. - *Sondrio*, via Carini 4.

Nuove tasse di circolazioni in Francia.

Con una legge del 31 marzo 1925 è stato modificato il regime delle tasse dovute dagli automobilisti che entrano in Francia e sono stati aboliti i « laissez-passer » che venivano rilasciati per periodi di 48 ore, di un mese e di due mesi. Gli automobilisti stranieri, al loro primo ingresso in Francia, potranno avere dalla dogana un permesso valevole per il numero di giorni che ad essi piacerà di fissare, purchè non sia superiore a sessanta giorni. Il prezzo del permesso sarà di due franchi e mezzo per giorno, oltre il bollo.

Quando gli automobilisti stranieri volessero prolungare la loro permanenza in Francia dopo il giorno indicato sul permesso ottenuto all'entrata, potranno chiedere agli uffici delle contribuzioni indirette dei permessi di circolazione, i quali però non dovranno andare oltre l'ultimo giorno del trimestre solare in corso. Questi permessi supplementari verranno pagati in ragione di venti centesimi per HP e per giorno. All'inizio del nuovo trimestre, gli automobilisti esteri dovranno sottostare alle regole stabilite per quelli nazionali e provvedersi di un permesso di circolazione trimestrale.

PRIMO ESEMPIO. — Un automobilista entrato in Francia il 10 aprile, dopo di aver avuto un permesso di 10 giorni (valevole fino al 19 incluso, al prezzo di 25 franchi, oltre il bollo) vuol prolungare la sua permanenza fino al 26 aprile incluso. Per essere in regola egli dovrà presentarsi il 20 mattina all'ufficio delle imposte indirette e farsi dare un permesso di circolazione per sette giorni. Supponendo che la vettura sia di 15 HP, egli dovrà pagare 21 franchi, oltre il bollo (15 HP×0,20=3 frs.×7=21 frs.).

SECONDO ESEMPIO. — Un automobilista entra in Francia il 20 aprile con un permesso di 50 giorni, pagato 125 frs. oltre il bollo e valevole fino a tutto il giorno 8 giugno. Successivamente deve ritardare l'uscita fino al 10 luglio. Dal mattino del 9 giugno egli dovrà procurarsi un permesso supplementare fino al 30 giugno incluso, ossia per 22 giorni, che gli costerà, supponendo sempre la potenza di 15 HP, 66 franchi oltre il bollo. Col 1° luglio egli dovrà farsi dare un permesso di circolazione trimestrale.

Nuovi Uffici succursali.

A Praga l'ENIT ha aperto un ufficio del proprio Consorzio di Uffici Viaggi e Turismo, che funziona pure come Ufficio succursale del Touring. L'indirizzo è il seguente: CESTOVNI A DOPRAVNI: KAUCELAR ENIT U CEDOKA. 14 Hibernska ul., Praga II.

Altro ufficio è stato aperto nella capitale rumena: BUREAU DE VOYAGES ET TOURISME DE L'ENIT: 143, Calea Grivitei, Bucarest.

L'ufficio della NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA di Bellagio funziona pure come ufficio succursale del Touring.

L'indirizzo dell'Ufficio Consolare di Napoli, retto dal benemerito sig. Oreste Comolli, è il seguente: via S. Lucia, 78-80 (Pisa Brother's Travel Bureau). Vi si possono acquistare tutte le pubblicazioni del Touring, compiere rinnovi e nuove associazioni, come pure ottenere informazioni turistiche per corrispondenza.

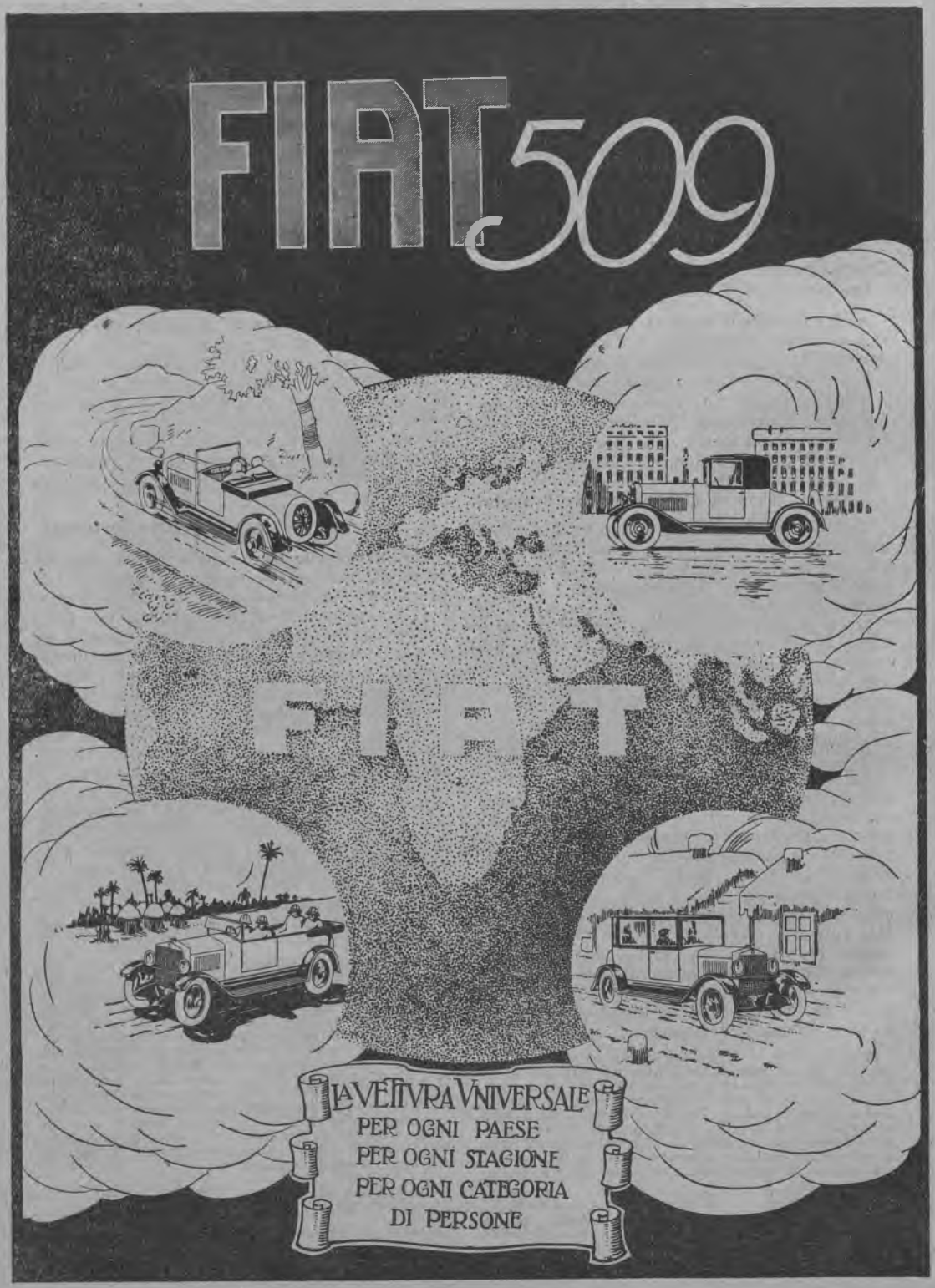
Una iniziativa fortunata.

Quando pensammo — andando incontro ad un desiderio più volte manifestatoci — di preparare una rivista per i nostri connazionali viventi nell'America Latina e per tutti coloro che a quelle terre si interessano od in quelle terre alla Nazione nostra recano interesse, non imaginavamo certo che l'iniziativa potesse avere sì grande successo. Gli abbonamenti nella speciale forma triennale comulativi con la quota sociale (L. 150) fioccano dai paesi del Sud e del Centro America; ma anche dall'Italia ci pervengono in numero notevolissimo abbonamenti a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*. La quota è, per i Soci, di L. 30 ed è da tutti ritenuta assai modica, specie avendo riguardo alla mole di ciascun fascicolo, all'interesse ed alla originalità degli articoli, alla abbondanza e bellezza delle illustrazioni.

Per gli increduli ecco qui il sommario del fascicolo di aprile di quella Rivista:

Per un ricordo ai pionieri italiani nel Panamà, *Adr. Augusto Michelli*. — Italia e America Latina. — La Baia di Rio de Janeiro, *Bruno Zuculin*. — La Guiana Britannica, *Gino de' Passera*. — Tra Buenos Aires e Mar del Plata. — Cuernavaca (Il nido dell'Aquila), *G. V. Callegari*. — La civiltà degli indigeni della Columbia, *K. Th. Preuss*. — I diamanti del Matto Grosso, *Albisetti don Cesare*. — Trieste monumentale, *Bruno Zuculin*. — Vagabondaggi veneziani, *Cesco Tomaselli*. — L'Esposizione missionaria vaticana nella ricorrenza dell'Anno Santo, *Saverio Kambo*. — Il primo Congresso del Touring Club Italiano in Cile. — Il Castello Estense, *Aldo Foratti*. — Adolfo De Carolis e i suoi affreschi nel palazzo provinciale di Arezzo, *Edmondo Caioli*. — I Bagni di Montecatini, *Guido Ruata*.

I fascicoli di gennaio e febbraio de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* sono esauriti e non ci è possibile ristamparli; il prezzo dell'abbonamento viene di conseguenza ridotto.


FIAT 509
FIAT
LA VETTURA VNIVERSALE
PER OGNI PAESE
PER OGNI STAGIONE
PER OGNI CATEGORIA
DI PERSONE

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Una settimana turistica di "biciclette a motore„.

La Casa ALCYON produttrice della bicicletta a motore *Alcyonette*, desiderosa di mostrare come questo nuovo democratico mezzo di trasporto possa servire assai bene per far del turismo, anche su lunghi percorsi, ha organizzato una Gita Turistica da Trieste per Cortina e Bolzano a Torino (1010 km.) riserbata ad un certo numero dei propri clienti (in proporzione di 1 ogni 10 persone che acquistarono tali tipi di macchine entro il 31 maggio 1925). La Società provvederà al biglietto ferroviario dal luogo di residenza del concorrente a Trieste, al vitto e alloggio dal 21 al 28 giugno, al biglietto di ritorno da Torino al luogo di residenza, alla manutenzione e rifornimento della macchina durante il viaggio ed alla revisione completa a viaggio compiuto. La gita ha carattere di marcia di regolarità e quindi sono previste andature di 20-25 km. orari, fermate per rifornimenti, riposi. È ammessa la sostituzione del cliente designato come pure la iscrizione a speciali condizioni di altri non designati.

L'itinerario prevede la visita alle grotte di Postumia, una fermata a Gorizia, Udine, Tolmezzo, Auronzo, Cortina. Di qui per i passi di Falzarego, Pordoi e Costalunga a Bolzano; per la Mendola a Trento, Riva, in battello a Gargnano e di qui a Salò. Per Brescia, Bergamo, Lecco a Bellagio e Como. Di qui per Varese e Sesto Calende a Stresa. La 7ª tappa per Orta, Borgosesia a Biella, Ivrea ed infine Torino.

Maggiori informazioni potranno essere chieste alla SOCIETÀ ITALIANA ALCYON con sede a Torino, corso Venezia, 10.

L'importazione delle automobili in Egitto.

Da una statistica inviataci da un nostro Socio rileviamo con piacere il costante progresso del numero delle automobili importate dall'Italia in Egitto. La nostra nazione ha mantenuto il secondo posto dopo gli Stati Uniti d'America ed ha più che raddoppiato l'esportazione di automobili verso quel paese rispetto al 1920.

Paesi d'origine	1920	1921	1922	1923	1924
Gran Bretagna	222	88	58	94	144
Austria	4	15	48	10	4
Belgio	25	33	22	22	29
Francia	222	183	106	224	437
Germania	64	74	94	74	13
Olanda	10	—	—	1	1
Italia	230	274	370	307	549
Spagna	—	2	—	1	—
Svizzera	8	3	3	—	1
Siria	1	—	—	1	—
Turchia	—	2	1	—	—
Stati Uniti America	1548	272	546	809	1790
Totale	2334	926	1248	1543	2968

Vettura aperta o vettura chiusa?

La figura che pubblichiamo alla pagina seguente non è un indovinello grafico o uno di quei *cross word puzzles*, che hanno di recente traversato l'Atlantico e la Manica per mettere in subbuglio anche i cervelli continentali. È soltanto la statistica redatta per l' *Autocar* da un automobilista inglese. Questi, avendo a sua disposizione un *cabriolet*, ha notato nel 1924, giorno per giorno, l'uso che ne ha fatto: i quadratini bianchi indicano le giornate in cui ha potuto uscire con la carrozza scoperta; quelli bianchi con una croce i giorni in cui fu *desiderabile* di aprire; quelli neri i giorni in cui fu *desiderabile* di chiudere e in nero con croce bianca quelli in cui fu *indispensabile* chiudere la vettura. Nel totale dell'annata risultò ch'egli tenne la vettura aperta per 76 giorni e chiusa per 290.

Evidentemente codesta statistica ha un valore molto relativo. Le condizioni atmosferiche possono variare d'anno in anno, e di certo variano da paese a paese. Il clima delle campagne intorno a Londra non è quello, ad esempio, della riviera ligure.

Anche considerati nella loro relatività, codesti dati hanno però qualche valore in quanto che giustificano la tendenza odierna verso la carrozza chiusa. Quando l'automobile era un mezzo di trasporto essenzialmente sportivo, ben si comprende che si costruissero in prevalenza carrozzerie scoperte; ma oggi che il carattere utilitario dell'automobile si va affermando sempre più, un referendum sul genere preferibile di carrozzeria darebbe una sicura maggioranza alla vettura chiusa.

Anche la velocità è un elemento che porta alla stessa conclusione. Non ci fan forse sorridere, sulle vecchie stampe, i primi carrozzoni ferroviari scoperti, colle viaggiatrici abbigliate a festa, con cappello a larghe tese, grossi ventagli ed ombrellini aperti?

I fabbricanti di carrozzerie per automobili hanno da tempo portato i loro studi sulle vetture a trasformazione: il *ballon smontabile*, il *cabriolet*, l'*all-wheater*, ecc. Tutti questi tipi hanno i loro pregi senza dubbio; e

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5

PER OGNI INDUSTRIA
E PER OGNI MACCHINARIO

GLI OLII E GRASSI LUBRIFICANTI
F. I. L. E. A.

PER AUTOMOBILI
AEROPLANI
MOTOSCAFI
MOTOCICLI

IL **FILEOIL SUPERVISCOSE**

nelle varie gradazioni

EXTRAFLUIDO
FLUIDO
SEMIDENSO - DENSO
EXTRADENSO

PER I CAMBI DI VELOCITÀ
E DIFFERENZIALI

Il Grasso Speciale
"AMBROLEUM,,

Aderisce agli ingranaggi e li conserva
Facilita la manovra del cambio
Dà una marcia silenziosa

ASSICURANO
LA PERFETTA LUBRIFICAZIONE

Stabilimento a RIVAROLO LIGURE

DEPOSITI:
IN TUTTE LE PRINCIPALI CITTÀ

Libro d' Oro

Hartford

ALFA-ROMEO
BIANCHI
DIATTO in ITALIA
FIAT
LANCIA
O. M.

il 68 per cento
delle principali in FRANCIA
Case Estere

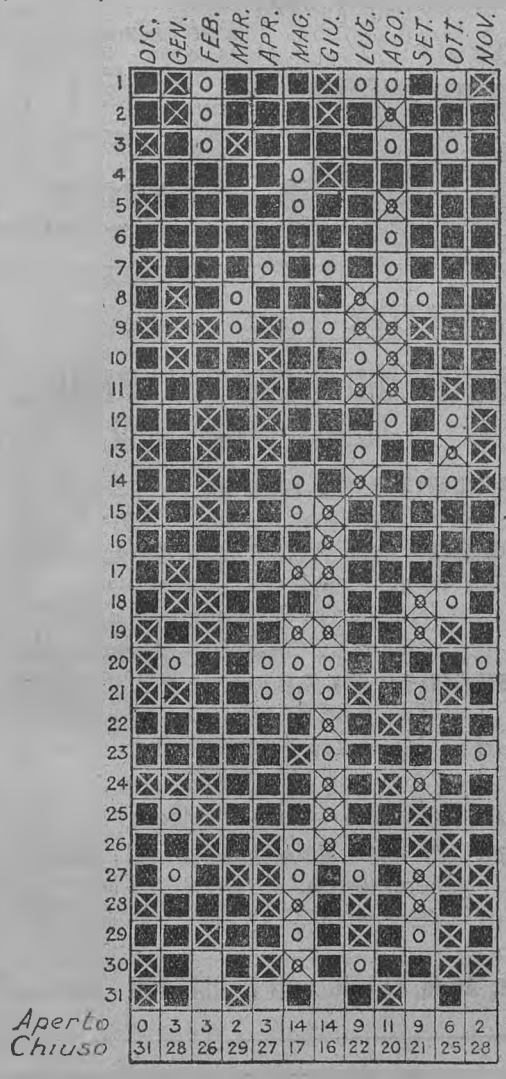
adottano in serie l' Ammortizzatore di colpi

Hartford

come logica conseguenza della esperimentata loro reale efficacia nel turismo e delle più clamorose vittorie sportive

IN VENDITA OVUNQUE

crediamo che gli ultimi due sempre più perfezionati potrebbero condurre presto alla scomparsa dei vecchi *torpedo*. Ma per ciò, han da vincere ancora due grossi ostacoli: il prezzo sensibilmente più elevato e la maggiore deperibilità.



Totale dell'annata { Aperto - giorni 76 / Chiuso - » 290

La Coppa delle Alpi 1925.

Questo concorso di regolarità internazionale, indetto dall'Unione Ciclo-Auto-Moto (U.C.A.M.) di Milano, si svolgerà dall'8 al 16 agosto. Per la quinta volta la importantissima manifestazione farà gareggiare uomini e macchine su di un percorso molto severo, dal Carso al colle di Sestrières, nel quale si alternano le strade piane che permettono alte velocità, ai passi alpini che richiedono alle macchine lo sforzo più grande di tutti gli organi ed ai conducenti incessante prova di abilità e di avvedutezza. Il divieto di sostituire i due conducenti designati in partenza, il parco chiuso agli arrivi, l'obbligo di provvedere a qualunque operazione solo durante il tempo di marcia, la punzonatura degli organi essenziali, garantiscono la severità del concorso.

Leggendo il regolamento, si constata che l'esperienza ha indotto gli organizzatori ad introdurre notevoli perfezionamenti in confronto del 1924.

Le vetture sono divise in quattro categorie, anzichè in cinque, secondo la cilindrata, considerando come massima la cilindrata di due litri. Mentre è conservata la categoria fino a cc. 1100, nella quale potranno dar prova di praticità e di resistenza le vetture più piccole che hanno tanto avvenire, è stata soppressa la categoria dei motori oltre tre litri, perchè la produzione tende sempre più verso le cilindrate minori.

Le vetture devono essere carrozzate comodamente per uso turistico e fornite di tutti quegli accessori che arredano di consueto le vetture da turismo: si tiene conto del peso a vuoto e del peso delle persone trasportate come passeggieri. Saranno escluse dalla manifestazione le vetture che non saranno state presentate entro l'antivigilia della partenza.

Le tappe sono sei, in luogo delle cinque del 1924 e sono sensibilmente più brevi, poichè il percorso è in tutto di km. 2800 contro i tremila dello scorso anno.

La partenza e l'arrivo avranno luogo a Milano. Luoghi di sosta saranno: Asiago, Trieste, Auronzo, Merano e Torino. Ogni tappa è divisa, con un controllo di tempo, in due settori pressochè eguali, per dare la caratteristica della regolarità.

La velocità oraria media dovrà essere tenuta nei seguenti limiti:

categ. I. .. cc. 1100 km. 44-34
» II... » 1500 » 47-37
» III. . » 2000 » 49-39
» IV.. oltre cc. 2000 km. 51-41.

Non verrà tenuto conto di un aumento di velocità; ma verrà messo fuori concorso quel concorrente che non avrà raggiunto la media minima. Nel 1924 la media minima era di 30 km. e la massima di 50 km. per tutte le categorie, e questa eguaglianza aveva dato luogo all'inconveniente che quasi tutte le macchine raggiungevano la media massima; le vetture di cilindrata maggiore erano così talvolta battute, ma quelle più piccole erano sottoposte ad uno sforzo eccessivo e spesso costrette a ritirarsi.

La classifica generale verrà stabilita in base ai tempi registrati in ciascuna tappa e se vi saranno concorrenti classificati così *ex aequo*, se ne farà la graduatoria tenendo conto dei risultati di prove speciali che tutti i concorrenti dovranno fare nelle due ultime tappe e cioè: due prove in salita e due in discesa — sul Giogo dello Stelvio e sul Colle di Sestrières — ed una prova in piano

Officine:
VIA S. AMBROGIO N. 33
Telefono: 41-526

FIAM

Ufficio vendite:
CORSO VINZAGLIO N. 25
Telefono: 48-666

Fabbrica Italiana Automobili Motori

LA VETTURETTA
PERFETTA
ed
ECONOMICA
Carrozzeria 2-3-4 posti

TORINO



11 HP - Raffreddamento ad acqua - 3 velocità, retromarcia complete di differenziale
CONSUMO:
Km. 250 per latta di benzina e 500 gr. di olio

TORINO

ANNO SPORTIVO 1925

Sempre il



OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ
OLEOBLITZ

OLEOBLITZ

PER BONTÀ - DIFFVSIONE - REPVTAZIONE - VITTORIE

LA SERIE DELLE VITTORIE DELL' "OLEOBLITZ„
SI ALLUNGA CONTINUAMENTE

CIRCUITO DI ROMA - (Clerici su SALMSON - I° cat. 1000).
ROMA - Gran Premio Reale Motociclistico (Colombo su FRERA - I° ass.).
id. (Nuvolari su BIANCHI - I° cat. 350)
id. (Ganna su GANNA - I° cat. 250).
CIRCUITO DI RAPALLO - (Prini I° ass. su FRERA)
id. (Malvisi su FRERA - I° cat. 500).
id. (Achillini - I° Gentlemen).
Gran Premio Motociclistico di Brescia (Ghersi I° ass. su SUNBEAM).
id. (Boccatani - I° cat. 500 id.).

Soc. Anon. Lubrificanti E. REINACH - Milano



Società Anonima FERRABINO
Via Cernaia, 15 - TORINO

Ruote Fergat

PER PNEUS
NORMALI - COMFORT - SUPERFLEX

APPLICAZIONE DIRETTA SU QUALUNQUE TIPO DI VETTURA E PER TUTTE LE MISURE DI PNEUS

sull'Autostrada da Varese a Milano. In queste prove si dovrà ottenere il minor numero di punti (P) con la formula: $P = \frac{T}{R - C}$; nella quale (T) è il tempo; (R) è il peso diviso per la cilindrata; (C) un coefficiente già stabilito sperimentalmente per ciascuna categoria, per la salita, per la discesa e per il piano.

Le iscrizioni saranno accettate fino al 15 giugno a L. 1000 e poi, fino al 31 luglio, a L. 2000: ma la manifestazione potrà non essere effettuata, se al 15 giugno non vi saranno almeno trenta iscrizioni.

Il regolamento prevede anche per il 1925 il concorso *per squadre di tre vetture* (tassa d'iscrizione L. 1500 per ogni squadra) che siano dello stesso tipo e che le Case possono formare con vetture iscritte. Per le squadre è messa in palio la «Coppa delle Alpi», prezioso trofeo in argento e smalto.

Il concorrente meglio classificato avrà il «Gran Premio del Volante» (medaglia d'oro e L. 10.000). Per ogni categoria vi sono tre premi di tremila, duemila e mille lire. Premio di consolazione a tutti gli arrivati: medaglia d'oro. La Casa costruttrice meglio classificata avrà una Coppa speciale in argento e smalto. Non vi sono quest'anno premi di tappa, ma i Comitati di tappa potranno egualmente aggiungere premi da assegnare secondo la classifica generale.

È da augurare che la «Coppa delle Alpi 1925» raccolga un cospicuo numero di concorrenti e che anche numerose Case vi prendano parte, sia appoggiando concorrenti isolati, sia organizzando squadre, perchè questo *concorso di regolarità* si può dire certamente l'unica manifestazione che possa far constatare il valore di quel tipo di vettura che poi è destinato per l'uso dell'automobilismo pratico.

Se le nostre informazioni non sono errate, per il 1926 l'U.C.A.M. ha già allo studio una manifestazione consimile, ma ancor più importante e grandiosa. L'internazionalità sarà non solo nelle iscrizioni, ma anche nella organizzazione e nello svolgimento: il percorso passerà per la Francia, la Svizzera, la Germania e l'Austria ed i principali Enti sportivi di quelle nazioni cureranno l'organizzazione sul rispettivo territorio.

Ancora della targa posteriore delle automobili.

Nel numero di gennaio della *Rivista* in merito alle contravvenzioni inflitte in materia di targhe d'automobili, denunciavamo l'illegalità delle contravvenzioni stesse e lo enorme numero d'automobilisti che cadevano, diremo così, vittime dell'ormai famoso art. 44 del R. D. 31 dicembre 1923, n. 3043.

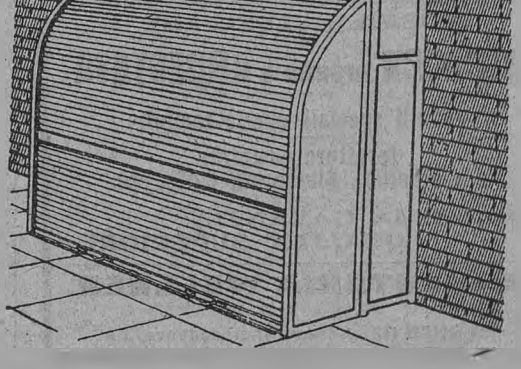
Siamo oggi lieti di poter finalmente dare ai lettori una buona notizia in proposito. L'avv. Bottini, Pretore Onorario alla II Pretura Urbana di Milano, ha emesso in data 3 aprile 1925 nei riguardi del sig. B. G. di Crema «imputato della contravvenzione all'art. 44 del regolamento di circolazione stradale per avere il 28-7-1924 circolato in Milano con automobile avente targa manomessa», una sentenza di piena assoluzione perchè il fatto non costituisce reato. Siamo lieti che anche la Magistratura abbia aderito alla tesi da tanto tempo e sinora sempre inutilmente da noi sostenuta.

La sentenza dell'avv. Bottini, che riproduciamo qui per sommi capi, dimostra come la questione sia stata studiata a fondo con passione e competenza. La conclusione non poteva e non doveva essere diversa: *la semplice rottura del filo delle targhe, non costituisce reato.*

Premessa l'esclusione della ricerca del dolo in materia contravvenzionale e tenuto conto che il nuovo decreto sulla circolazione ha quale base principale quella di tutelare il fisco e l'incolumità dei terzi, il Pretore viene a compiere un attento esame dell'articolo 44 del R. D. 31-12-1923, n. 3043. Appare evidente dal detto articolo che alla Prefettura spetta l'assicurare la targa in modo permanente al telaio e questa operazione deve essere fatta all'atto del rilascio della licenza: la prova dell'avvenuta applicazione consiste nei piombi recanti il timbro e il numero della Prefettura. La sola rottura del filo non può di per sè reputarsi quale violazione all'art. 44, il quale fa obbligo alle Prefetture di assicurare le targhe lasciandole libere circa il metodo che credono opportuno adottare. L'automobilista quindi ha compiuto il suo dovere avendo fatto piombare la targa al telaio e non avendola in seguito rimossa. Del non avvenuto cambiamento di targa deve far fede anche il libretto di circolazione che deve portare lo stesso numero della targa. Concludendo, solo quando non ci sia la prova sicura che si tratti veramente della targa applicata dalla Prefettura competente, essa targa sarebbe priva dei requisiti voluti dalla legge e sussisterebbe dunque la contravvenzione per irregolarità di targa.

Un pratico "garage„ per motocicletta.

È quello che vedesi qui effigiato e che sembra, per la diffusione presa, rispondere



ai requisiti della sicurezza e della duplice economia di spazio e di danaro. È una mezza cassa di legno, addossata e fermata al muro, con una chiusura a rullo, secondo il sistema in uso nelle cosiddette scrivanie americane. Si può addossare a qualsiasi parete di un andito o di un cortile: e per vero riduce l'ingombro al minimo.

TURISMO

Le ferrovie dell'Eritrea.

Nella bella rivista *Rassegna italiana*, diretta da Tommaso Sillani, nella quale con serietà non comune e ricchezza di documenti si discutono tutti i problemi che riguardano lo sviluppo della nazione nostra, abbiamo letto un interessante articolo intorno al problema ferroviario in Eritrea, dovuto all'ing. F. Marranghello. Vi si annuncia che i lavori di costruzione della ferrovia fra Cheren ed Agordat procedono bene, essendo la linea giunta ad Agat a 32 km. da Cheren e a 137 da Asmara: il tratto Cheren Agat sta per essere aperto all'esercizio.

La prosecuzione della linea fino ad Agordat e di qui al confine sudanese (El Aghin) potrà svolgersi molto più rapidamente, giacchè per i 58 km. che separano la testa di linea attuale da Agordat ed i 225 fra Agordat ed El Aghin la ferrovia correrà quasi sempre in terreni pianeggianti e prevalentemente alluvionali, con pendenze miti e perderà il carattere di ferrovia di montagna dei tronchi precedenti. Si spera che l'avanzamento ferroviario nel bassopiano potrà essere di circa 40 km. all'anno e la spesa inferiore alle 350.000 lire per chilometro di linea completa. Il costo chilometrico della sede ferroviaria espresso in valore assoluto è nel bassopiano minore della metà di quello medio dei tronchi di accesso all'altopiano e di discesa lungo le pendici occidentali.

L'ampio studio contiene osservazioni critiche intorno alla rete ferroviaria eritrea, al costo dei trasporti ed ai bisogni attuali.

ALBERGHI

Scuola pratica dell'albergatore a Bagni di Montecatini.

Questa Scuola Pratica dell'Albergatore, istituita dall'ENIT col concorso del Comune di Bagni Montecatini, della Provincia e della





Camera di Commercio di Lucca e della locale Sezioni dell'A. I. A., ha veduto anche quest'anno aumentare in modo lusinghiero il numero dei suoi allievi. Si sono avute infatti 23 iscrizioni, delle quali molte di figli di albergatori, provenienti da ogni regione d'Italia. Le iscrizioni sarebbero state d'assai superiori se il numero dei posti non avesse dovuto essere limitato.

Aperta nel 1920, la Scuola, è al suo quinto anno di vita ed ai primi del prossimo maggio gli allievi avranno terminato i loro studi e subìto la prova degli esami finali. Essi si terranno a disposizione dei sigg. Albergatori che vorranno utilizzare i loro servizi, in sala, all'economato, in bureau. La Direzione della Scuola Alberghiera fornirà fino da questo momento, tutte le informazioni necessarie ai signori Albergatori che desiderassero assumere questi giovani e farà la scelta di quelli più adatti, a seconda dei casi, a quei servizi pei quali verranno richiesti.

Una volta ed oggi.

Ecco, per chi ami i raffronti, la riproduzione della *réclame* di un albergo di Mantova che risale ai tempi della dominazione austriaca sul Lombardo Veneto. È interessante il rilevare la pretesa d'arte di quel foglio volante che ci è stato posto sotto gli occhi dal dott. Achille Bertarelli e fa parte della sua interessantissima collezione. Dietro il foglietto è segnato il conto pagato da un illustre personaggio che pernottò e pranzò in quello stabilimento: l'Arciduca Ranieri, vice Re del Lombardo Veneto. Ecco, come curiosità, il conto che fu presentato all'ospite:

CONTO DI SUA ALTEZZA

li 22 8bre	Tè a S. Altezza	L. 2
	Pranzo per due	» 10
	Pranzo per 5 Domestici . .	» 20
	Cena	» 20
	Alloggio	» 40
	Lumi da note	» 2
li 23	Digiune a S. Altezza . . .	» 6
	Al suo seguito	» 9
	austriache	L. 109
	a bottiglie vino	» 16
		L. 125
	Ricevuto il saldo	
	più di mancia con camerieri e garzoni	L. 15

I bagni e l'Anno Santo a Roma.

L'avv. Rava ha pubblicato nel «Piccolo» di S. Paulo un articolo assai brillante nel quale metteva in evidenza una « gaffe » davvero colossale commessa dalla United Press. Questa agenzia infatti, descrivendo con un lungo telegramma da Roma i particolari relativi alla preparazione della città eterna per degnamente ricevere gli stranieri, aggiungeva che a Roma si stava per costruire un albergo con 80 camere ed 80 bagni per ricevere i clienti americani, come se a Roma i bagni fossero una rarità o quantomeno un lusso riservato, in occasioni straordinarie, al pubblico dei forestieri.

L'avv. Rava con la sua pronta risposta colse la occasione per informare il pubblico che Roma non è soltanto la città celebre per le sue fonti di acque perenni, ma anche un centro di industria alberghiera non disprezzabile. La notizia che segue può del resto valere come informazione in proposito.



Gli alberghi di Roma per l'Anno Santo.

Per dare un'idea della importanza degli apprestamenti turistici fatti in previsione del movimento di forestieri per l'Anno Santo, diamo qui un

elenco degli alberghi e delle pensioni che sorsero per questa occasione in Roma. L'elenco ci è stato favorito dalla Direzione dell'ENIT che dell'organizzazione turistica dell'Anno Santo è stata ufficialmente incaricato e che tanto ha fatto per assicurare ai forestieri e ai pellegrini confortevole alloggio.

Albergo S. Angelo: cat. 1, camere 150, via di Porta Castello. - Albergo De Mattei, cat. 2, camere 100, via di Porta Castello. - Albergo Vaticano, cat. 1, camere 160, via Angelo Brofferio. - Albergo Capitale, cat. 2, camere 200, piazza S. Maria Maggiore. - Albergo Locarno, cat. 2, camere 100, via della Penna, 22. - Albergo Flaminio, cat. 2, camere 200 ,via Flaminia. - Albergo Del Colle Gelsomino, cat. 2, camere 1200, Colle del Gelsomino. - Albergo della Pineta, cat. 2, camere 1200, viale delle Provincie. - Albergo Immacolata, cat. 2 b, camere 400, piazza Mazzini. - Albergo Villa Tevere, cat. 2 b, camere 360, via Flaminio, 125. -Albergo Giovannini, cat. 2 b, camere 100, via Crescenzio, 95. - Albergo Scuole Comunali, cat. 3, camere 200, via Valadier. - Albergo Martellini, cat. 3, camere 100, via dei Cerchi. - Albergo Viale Angelico, cat. 3, camere 250, viale Angelico. - Albergo Internazionale, cat. 3, camere 250, piazza della sacrestia. - Albergo Toros, camere 50, piazza del Popolo. - Albergo Magnifico, camere 50, via Governo Vecchio, 86. - Albergo Rovelli, camere 30, via Principe Umberto, 61. - Ottaviano ,cat. 2 c, camere 200, via Ottaviano. - Albergo De Matteis, cat. 2, camere 90, via Sforza Pallavicini. - Hôtel Tiziano, cat. 2, camere 350, viale Tiziano (via Flaminia). - Dependance Hôtel de Russie, cat. 1, camere 50, piazza della Libertà. — Totale letti 5790.

Pensione Pellegrini, letti 10, via Emilia, 24. - Pens. Cipriani, letti 30, via S. Maria Maggiore, 120. - Pens. Marini, letti 20, via Alessandrina, 87. - Pens. Cerquetti, letti 90, borgo S. Angelo, 105. - Pens. Berti, letti 80, via Porta Pinciana, 14. - Pens. Loebl, letti 12, via del Teatro Valle, 71. - Pens. di via Romagna, letti 60, via Romagna. - Pens. Sita, letti 12, via Paolo Emilio, 2 c. - Pens. Okumeska, letti 10, via Salaria 109. - Pens. High Life, letti 30, villetta Torlonia, corso d'Italia. - Pens. Isonzo, letti 35, via Isonzo. - Pens. Ubaldi, letti 20, via Flavia. - Pens. Pia, letti 60, borgo S. Angelo. - Pens. Villa Mercedes, letti 12, via Varese, 10. - Pens. di Costanzo, letti 12, via Muzio Clementi. -Pens. Santa Rita, letti 21, piazza Adriana, 30. - Pens. Europa, letti 40, via Caserta, 6. - Pens. Adriana, letti 15, piazza Adriana, 30. - Pens. Gemma ,letti 50, via Campania, 61 - Pens. Berna, letti 21, via Raffaele Cadorna, 29. - Pens. di via Palermo, letti 40, via Palermo, 36. - Pens. Flavia, letti 40, piazza S. Silvestro, 62 p. III. - Pens. Pola, letti 40, viale Pola, 3. - Pens. Luciana, letti 35, via Varese, 8. - Pens. St. James, letti 30, via Torino, 150. - Pens. Villa delle Rose, letti 50, nei pressi del Vaticano. - Pens. Alegiani, letti 20, via Quintino Sella. - Pens. Internazionale, letti 13, via Principe Umberto, 77. - Pens. Dandini, letti 12, via Cavour, 116. - Pens. Glori, letti 30, via Arenula. - Pens. Calconi, letti 36, via Cola di Rienzo, 290. - Maison Meublée Giovannini, letti 10, via Francesco Crispi. - Pens. Lapi, letti 25, via Aurelia, 67. - Pens. du Midi, letti 35, via in Arcione, 88. - Pens. Michetti villa Lola Mora, letti 100, via Romagna, 3. - Pens. Gradi, letti 10, via degli Astalli, 19. - Pens. Nobili, letti 20, via del Boschetto, 5. Totale letti 1186.



Costruzioni aeree colossali. — Il più grande idrovolante del mondo è per ora l'apparecchio « Atalanta ». Esso pesa 15 tonnellate

OPERE COMPLETE IN DISCHI

„LA VOCE DEL PADRONE"

Udite una di queste nostre opere, di sera, in raccolta brigata d'amici. Godrete ottima musica: la serata volerà e sarà per voi fonte di soddisfazione musicale e mondana. — Riflettete quante ore piacevoli potranno darvi in campagna, quando il tempo è piovoso. — Nelle COLONIE, ove la sera spesso è interminabile, spossati nel fisico dall'eccessivo calore, qualche volta tristi, preoccupati, l'ascoltare un'opera, è godere non solo la musica, ma pensare, quasi rivedere la patria lontana, co' suoi ricordi or sereni, or tristi, ma pur sempre cari. — Gli artisti cantano l'intera opera come a teatro.



AIDA	20 dischi doppi	L. 696
ANDREA CHÉNIER	17 dischi doppi	» 610
BARBIERE DI SIVIGLIA	17 dischi doppi	» 581
BOHÈME di (Puccini)	15 dischi doppi	» 505
CAVALLERIA RUSTICANA	10 dischi doppi	» 329
FAUST	20 dischi doppi	» 738
PAGLIACCI	10 dischi doppi	» 342
RIGOLETTO	17 dischi doppi	» 516
TOSCA (2ª edizione)	16 dischi doppi	» 528
TRAVIATA	15 dischi doppi	» 493

NB. — Tutte queste opere vengono vendute con apposito album portadischi illustrato e con una copia del libretto dell'opera

Gratis ricchi cataloghi di strumenti e dischi



Società Nazionale del "GRAMMOFONO"

ROMA - Via del Tritone, 89 — MILANO - Gall. Vitt. Em., 39

TORINO - Via Pietro Micca, 1

Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti
Benevento

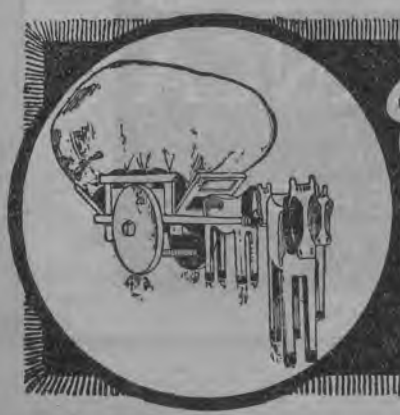
Poltrona Frau



Torino
VIA PALAZZO DI CITTÀ 6. BIS

un cuore, una capanna
ed... una poltrona Frau!

CHIEDERE CATALOGHI E PREZZI



Ettore Moretti

MILANO - FORO BONAPARTE 12
COPERTONI IMPERMEABILI

ed è munito di 4 motori Rolls-Royce da 650 HP ciascuno. Si sa che tale idrovolante ha compiuto con felice esito le prove di volo, non si conoscono però ancora i dettagli tecnici che sono tenuti riservatissimi.

Traffico aereo. — Per dare un'idea dell'importanza del traffico aereo sulle linee francesi, ecco i dati relativi al luglio 1924.

Compagnia	Linea	Tappe	km.	Passeggeri	Merci	Posta kg
Air-Union	Parigi-Londra	199	77.156	1.129	59.589	
S.G.T.A.F.	Parigi-Amsterdam	106	24.650	332	4.018	
	Tolosa-Casablanca					
	Casablanca-Orano					
Latecoere	Marsiglia-Perpignano	573	153.620	757	6.133	42.928
	Alicante-Orano					
Franco-Rumena	Parigi-Costantinopoli-Praga-Varsavia	391	158.993	344	34.548	934
Aeronavale	Antibes-Ajaccio	22	5.280	15	404	
Imperial Airways	Parigi-Londra	250	24.500	1.430	60.547	
»	Parigi-Zurigo	27	13.500	95	1.551	
K.L.M.	Parigi-Amsterdam	103	47.380	293	8.634	
	Totali	1.671	505.079	4.295	185.429	43.862

Dati sul dirigibile Zeppelin Z. R. 3. — Il brillante viaggio compiuto dalla Germania all'America del dirigibile tedesco Z. R. 3. rende interessante conoscere tali dati di maggiore importanza:

Cubatura: 70.000 m³
Lunghezza: 200 metri.
Altezza: 31 metri
Forza ascensionale: 81.306 kg.
Peso totale: 41.300 kg.
Carico utile: 40.000 kg.
Velocità massima con 6 motori: 122 km. l'ora
Velocità normale di navigazione con 6 motori: 108 km. l'ora
Velocità con 4 motori: 100 km. l'ora
Con 3 motori: 90 km. l'ora
Raggio d'azione alla velocità di navigazione: 8400 km.

Il Vice Presidente della Goodyer Zeppelin ha però annunziato che sono in corso di preparazione i piani per un grande Zeppelin doppio dello Z. R. 3. Il volume di questa aeronave si aggirerà quindi sui 180 mila metri cubi ed il suo costo sarà di circa 3.000.000 di dollari.

Radiotelegrafia aerea. — Recenti disposizioni emanate dal Ministero dell'Aeronautica inglese prescrivono che ogni aeroplano capace del trasporto di 10 o più persone deve essere dotato di apparato radiotelegrafico. Ogni velivolo munito di radiotelegrafia, quando usato come mezzo di trasporto pubblico su percorso di 100 miglia inglesi o di 15 sul mare, deve avere un radiotelegrafista a bordo e tenersi in continua comunicazione radiotelegrafica col suolo.

Le comunicazioni normali devono essere



fatte con radiotelegrafia, mentre l'impiego della radiotelefonia è riservato nei casi in cui non funzioni la radiotelegrafia.

Il traffico aereo Parigi-Vienna. — Recentemente un pilota francese ha intrapreso ed effettuato il volo da Parigi a Vienna sorvolando la Svizzera. Risulterebbe che nell'avvenire, allo scopo di evitare il passaggio sopra il territorio tedesco, le linee Parigi-Varsavia e Parigi-Costantinopoli-Angora seguirebbero un percorso diverso da quello attuale e precisamente sorvolerebbero le città di Basilea-Zurigo-Innsbruk-Vienna. I tipi di apparecchi impiegati dovrebbero fornire la sicurezza assoluta di poter sorvolare il lungo percorso montagnoso e perciò s'impiegheranno probabilmente aeroplani da traffico, plurimotori.

L'aviazione postale in Russia. — La linea aerea da Mosca verso l'Oriente ha iniziato la sua attività facendo servizio come corriere e come linea postale. All'inizio dell'autunno e per tutto l'inverno 1924 è stato stabilito in tutta la Russia un servizio postale sulle linee principali. Speciale attenzione venne dedicata allo sviluppo del servizio aereo nel territorio del mar Caspio. Ai piloti che funzionavano su questa linea venne corrisposto, oltre allo stipendio normale, una speciale indennità giornaliera di 2 Tachwonez durante la loro attività in territorio orientale. I piloti di queste linee erano in maggior parte di nazionalità tedesca

Linea Mosca-Teheran. — A comprovare il crescente sviluppo della rete aerea russa si annunzia che il parimo viaggio aereo postale sulla linea Mosca-Teheran è già stato compiuto nel mese di settembre con aeroplani Junkers.

Linea aerea Parigi-Bucarest-Costantinopoli-Angora. — Il governo turco ha ratificato l'accordo che autorizzava la Compagnia Franco-Romena di navigazione aerea a prolungare la linea Parigi-Bucarest fino ad Angora passando per Costantinopoli.

Un aeroplano farà regolarmente servizio giornaliero da Bucarest a Costantinopoli compiendo il percorso in 4 ore e da Costantinopoli ad Angora in 3 ore. Durante la stagione invernale però il servizio su tutta la linea è stato sospeso dal 15 novembre 1924 alla fine febbraio 1925.

Consorzio di Compagnie Aeree. — Nei paesi Baltici è stato creato un Consorzio di Compagnie di Navigazione Aerea, sotto il titolo di «Nordeuropa Luftverkehrsveband», con sede a Reval e costituito da 4 diverse Compagnie.

Questo Consorzio si propone: l'unificazione delle tariffe; il coordinamento degli orari; l'organizzazione industriale per l'adozione di un tipo unico di apparecchio.

È stato adottato l'apparecchio metallico

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.



Seriamente ed accuratamente costruite anche nei dettagli in diversi pregiati modelli da più semplici ai più complessi Ottica «Meyer» od altra d'autore. - Catalogo «G 1» gratis

A. G. DELL'ACQUA
GENOVA - Via Sivori, 2
CONCESSIONARIO PER L'ITALIA

Junkers. Il traffico delle varie linee delle diverse Società componenti il Consorzio è già aperto; probabilmente presto verrà aperto anche l'esercizio della Helsingfors-Stoccolma e della Reval-Leningrado.

Traffico aereo dell'aeroporto di Berlino. — Durante il mese di settembre 1924 fecero scalo all'aeroporto di Berlino 233 velivoli con 442 passeggieri e 5.759 kg. di merci. Partirono 260 velivoli con 203 passeggieri e 5.520 kg. di merci.

Nella prima metà del mese di ottobre arrivarono 102 velivoli con 203 passeggieri e 2000 kg. di merci; partirono 104 velivoli con 101 passeggieri e 1300 kg. di merci.

Il futuro impiego degli aeroplani nelle città e fra città e città. — Il Presidente di una Compagnia americana per la costruzione di piccoli aeroplani e l'esercizio di linee aeree ha promesso di stabilire entro il 1925 un servizio di taxi aerei.

Gli aeroplani che dovranno funzionare da taxi avranno un raggio di crociera di 250 miglia, una velocità di 100 miglia all'ora e potranno atterrare in un piccolo campo di poco più di un ettaro di estensione.

Servizio aereo Londra-Ostenda-Bruxelles e Colonia. — Un ottimo esempio dell' efficienza e della capacità dei servizi commerciali aerei europei è dato dalla linea inglese che opera tra Londra-Ostenda-Bruxelles e Colonia. In tre viaggi al giorno ed in un tempo di volo effettivo di 3 ore e mezza fra Londra e Colonia, vengono trasportati in media giornalmente, su ciascuna direzione, 1360 kg. di merci. Il numero dei passeggeri trasportati mensilmente in ciascuna direzione è in media di circa 300. Il costo del biglietto da Colonia a Bruxelles per via aerea è in media di 2 sterline e fino a Londra di 6 sterline. Ogni viaggiatore ha diritto ad un bagaglio di 14 kg., pagando una piccola tariffa quando il bagaglio eccede questo peso.

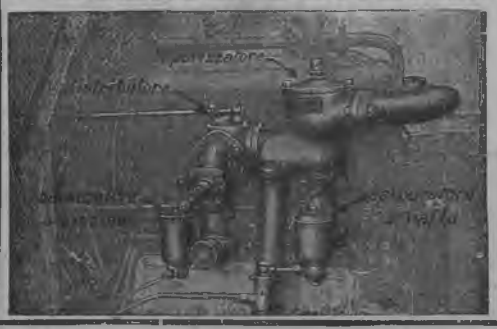
Le merci trasportate usualmente da Colonio a Londra consistono principalmente in articoli di coltelleria, in abiti per signora, stoffe di seta ecc.; queste trasportate da Londra a Colonia consistono in motociclette e parti staccate, articoli di cuoio, pelli di camoscio e abiti di lana.

In due anni di esistenza di questo servizio non si è avuto a deplorare nessun infortunio.

L' aeroplano nella lotta contro la malaria. — Negli Stati Uniti e precisamente nella Luisiana esiste una zona malarica molto estesa. In questa zona, a Mound sono stati eseguiti nei mesi scorsi varii esperimenti con bombe a base di gas lanciate dall'aeroplano. Questi esperimenti hanno dato risultati rimarchevolissimi, preannunciando l'efficace concorso che può prestare l'aeroplano nella lotta per la distruzione delle zanzare.

ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-443

CARBURAZIONE A NAFTA



Economia fino all'80% in confronto all'uso della benzina - mediante il
Vaporizzatore O. M. P.
applicabile agli attuali motori senza togliere il carburatore a benzina il cui funzionamento rimane inalterato come se il gruppo a Nafta non esistesse.
Funzionamento sicuro, gassificazione perfetta del carburante
Rivolgersi
OFFICINA MECCANICA PARMENSE
Via Farini, 99 - PARMA - Telefono 1-51

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

La carburazione a Nafta

Di fronte al continuo e crescente sviluppo dell'automobilismo e alla sua estensione a servizi di carattere utilitario, se sono prematuri gli allarmi per l'esaurimento delle disponibilità di benzina, meritano però speciale attenzione tutte le ricerche intese a risparmiare tale carburante e a sostituirlo con altri prodotti di minor costo.

È noto che la benzina è costituita dall'idrocarburo più volatile che si ricava dalla distillazione degli oli minerali greggi, al quale seguono i petroli e le nafte ed infine gli oli combustibili ed altri sottoprodotti.

Per quanto in proporzioni variabili, secondo l'origine degli oli minerali e lo speciale trattamento a cui sono sottoposti, tuttavia in corrispondenza a un certa quantitativo di benzina distillata, rimangono come residuo i petroli e le nafte in quantità superiore alla benzina stessa.

Se si potesse pertanto utilizzare tali idrocarburi per l'azionamento delle automobili, si potrebbe fare assegnamento su una disponibilità mondiale di carburante più che doppia.

Naturalmente affinchè tale possibilità avesse una portata pratica, bisognerebbe che si potessero impiegare gli idrocarburi, aventi un punto di ebollizione più elevato della benzina negli attuali motori, con poche modifiche, perchè la creazizone di motori nuovi, oltre al richiedere un lungo tempo di preparazione, costringerebbe ad abbandonare il gran numero di motori già esistenti, rendendo la riforma eccessivamente onerosa.

Ora l'esperienza ha dimostrato che l'attuale motore a scoppio, come ha potuto raggiungere regimi di giri e potenze specifiche, che pochi anni fa pareva assurdo sperare, così pure, in fatto di combustibili, può oltrepassare i limiti che le concezioni puramente teoriche ritenevano contenuti nel gruppo degli idrocarburi più volatili, ossia la benzina, e impiegare anche ricorrendo a speciali dispositivi, le nafte che hanno un punto di ebollizione superiore ai 250 gradi e il cui prezzo si aggira intorno ai 70 centesimi al kg.

Tali dispositivi si basano sul principio di sottoporre la miscela di nafta e aria, fornita da uno speciale carburatore, a un riscaldamento preventivo, mediante i gas di scarico.

Naturalmente i primi apparecchi apparsi erano alquanto imperfetti e potevano giustificare quelle prevenzioni, che lo spirito misoneistico, il quale non riesce a staccarsi dal binomio automobile-benzina, e qualche interesse turbato, hanno creato contro di essi.

Ma anche in questo ramo la tecnica ha fatto in breve notevoli progressi ed ormai esistono apparecchi veramente razionali, in cui il carburatore a benzina resta perfettamente indipendente dal vaporizzatore a nafta, il riscaldamento della miscela di nafta viene effettuato in modo regolabile, senza creare resistenze ai gas di scarico, ed è possibile effettuare facilmente l'eventuale pulitura interna.

Esempi di tali applicazioni se ne possono ormai osservare ovunque, sia di autocarri, come di autobus in servizio pubblico che circolano già da tempo, funzionando regolarmente, e con risparmio notevolissimo degli utenti.

È evidente, che, se attualmente un autocarro o un autobus anzichè consumare circa una lira al km. di benzina, può ridurre il suo consumo chilometrico a 25 centesimi di nafta e pochi centesimi di benzina, e se una vettura che percorre 130 km. con una latta di benzina, potrà fare invece con la stessa spesa, impiegando la nafta, 300 chilometri, oltre al vantaggio dei singoli utenti, ne ritrarrà giovamento l'economia generale, per la riduzione del costo dei trasporti automobilistici e dal maggiore sviluppo di essi, riceveranno incremento tutte le industrie che si appoggiano sull'automobilismo (gomme, lubrificanti, magneti, pezzi di ricambio, ecc.).

Con tutto ciò persiste ancora nelle sfere ufficiali dell'automobilismo e nella maggioranza del pubblico, una ingiustificata indifferenza, per non dire avversione nei riguardi di tali dispositivi, che invece, dato lo scopo a cui mirano, dovrebbero essere incoraggiati, da quanti si interessano dello sviluppo dell'automobilismo.

Poichè il fatto in sè, del regolare funzionamento a nafta degli attuali motori muniti di tali apparecchi non può essere contestato, gli oppositori ad oltranza accampano un preteso maggior logorio dei motori ed altri inconvenienti di carattere secondario, fra cui l'avversione del personale di fronte a tale innovazione.

La resistenza del personale verrà facilmente superata con l'evidenza dei fatti e con l'interessamento del personale stesso all'economia che si ottiene.

Quanto all'obbiezione del maggior logorio, se allo stato attuale mancano dati sufficienti per poterlo escludere, non vi sono però nemmeno elementi fondati per poterlo affermare.

In ogni modo anche la conservazione del motore non è una cosa assoluta e il motore va considerato come un ordigno utilitario, dal quale si deve ricavare il maggior risultato economico.

Ora senza entrare in dettagli tecnici, la differenza di spesa fra l'uno e l'altro carburante è tale da lasciare nel corso dell'esercizio un largo margine per tutte le eventuali maggiori riparazioni, che l'impiego della nafta potesse richiedere, e che evidentemente non potrebbero interessare, che alcuni organi, e non tutto il complesso della macchina.

Inoltre è prevedibile che superato il periodo di introduzione i costruttori di tali apparecchi potranno affrontare il problema in modo più completo, mettendo in commercio gruppi di cilindri applicabili agli attuali motori ideati espressamente per il funzionamento a nafta.

In tal modo con un piccolo aumento dell'alessaggio, si potrà compensare la perdita di potenza derivante dall'impiego della nafta, ed eliminando certe tubazioni ed altri dispositivi artificiosi attualmente necessari, si potrà giungere ad un gruppo veramente razionale ed armonico dinanzi al quale dovranno cadere le obbiezioni e le riserve dei critici più rigorosi .

È da augurarsi pertanto che questa nuova conquista del motore a scoppio che dischiude un così largo orizzonte, nel più completo sfruttamento delle disponibilità mondiali di carburanti, trovi l'appoggio incondizionato dei tecnici e il più largo compenso del pubblico.

Nel caso particolare dell'Italia che dipende dall'Estero per quasi tutto il proprio fabbisogno di benzina, che ha inoltre un oneroso regime fiscale su tale carburante, questa innovazione ha una importanza di primo ordine.

RADIOTECNICA

Il problema del giorno: udire i radioconcerti con poca spesa!

Gli schemi per radioconcerto — dicevamo nel precedente cenno (vedi *Le Vie d'Italia*, aprile 1925, pag. 435 e segg.) — sono costituiti, come le parole, da varie lettere messe assieme fra di loro. Anzi le varie lettere si combinano fra di loro a formare le sillabe, le sillabe si sommano a formar le parole; le parole si combinano in vicenda varia a costituire le belle frasi radiotecniche, delizia dei radiodilettanti. Con le lettere dell'alfabeto a nostra conoscenza già possiamo compitare le prime sillabe. Grammatica e sintassi radiotecnica si posson ridurre pei dilettanti a poche regole fondamentali. Fra queste importantissima perchè molto adoperata è la regola o *legge di Ohm* (1). Essa ci dice come determinare il numero di goccioline di elettricità che in un certo istante passano attraverso ad una determinata sezione della nostra conduttura — sia questa rappresentata da un semplice filo rettilineo, oppure da un sistema complesso di tubazioni collegate con serbatoi (condensatori) o serpentini (induttanze). I matematici per far presto rappresentano queste regole o relazioni con un sistema stenografico speciale (*formule algebriche*) che richiede un adatto allenamento intellettuale; noi invece le rappresenteremo, per quanto è possibile, col linguaggio ordinario. Per calcolare il numero di goccioline che scendono in un secondo attraverso a una tubazione, basta dividere il dislivello (fra il serbatoio in alto e quello in basso) per l'impedimento od ostacolo che la tubazione oppone al passaggio delle goccioline stesse:

$$\text{corrente elettrica (in ampere)} = \frac{\text{dislivello (in volt)}}{\text{impedim. o resist. (in ohm)}}$$

Date due delle tre grandezze (corrente, dislivello, resistenza) è facile determinare la terza. Se il dislivello è di 1 volt e la corrente elettrica di un ampere, la resitenza è di un ohm. Misurando i dislivelli e le correnti pei conduttori più usati si è potuto, colla

(1) Ohm è il nome del grande fisico, al quale si deve la scoperta di questa legge tanto semplice e tanto importante. Per onorare il grande fisico, l'impedimento od ostacolo o resistenza al passaggio della corrente, si denomina in ohm. Il filamento del triodo (vedi figura a pag. 435, *Le Vie d'Italia*, aprile) ha, quando è freddo, la resistenza di un ohm; esso è di tungsteno, lungo 22 millimetri e ha un diametro di sei centesimi di millimetro.

ESIGETE SULLA VOSTRA MACCHINA
LE GUARNIZIONI ORIGINALI INGLESI

FERODO
FRICTION LININGS

sinonimo di sicurezza e di durata

E LE RUOTE IN ACCIAIO STAMPATE

SANKEY

solide, eleganti, durevoli, leggere, munite della targhetta originale

"SANKEY PATENT,,

Rappresentante Generale per l'Italia:
WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - Milano

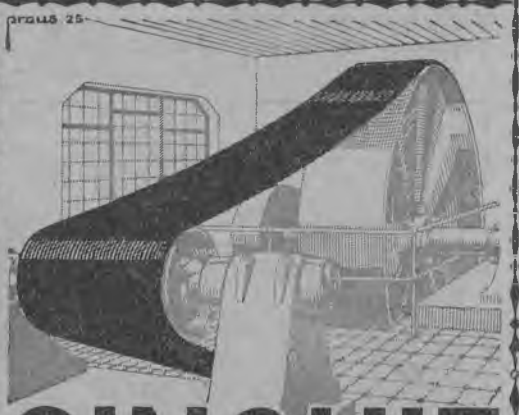
"NEW IMPERIAL"
COMPLETAMENTE INGLESI

DETENTRICI DEI PIÙ
GRANDI RECORDS MONDIALI

CATALOGHI GRATIS

NEW IMPERIAL CYCLES, LTD. - BIRMINGHAN

RAPPRE ENTANTE GENERALE PER ITALIA:
ERCOLE COLONNA
Via Cesare Correnti, 7
MILANO (7)



CINGHIE
"R. M. S."
qualità extra

ROSSI MASERA & C
MILANO
TELEF. N. 12-960 *VIALE PASUBIO* 8 (GIÀ VIALE GARIBALDI)

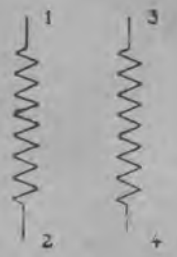
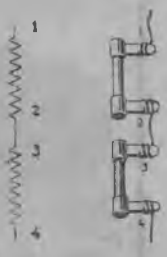
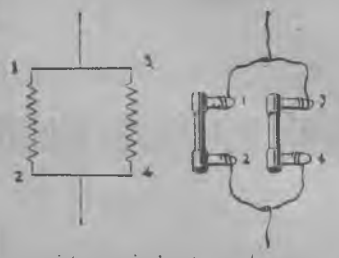


AUTO RAPID-OIL

SOCIETÀ INDUSTRIALE DELL'OLIO
— DITTA IGNAZIO WEISS —
SOCIETÀ ANONIMA

TRIESTE
ROJANO

legge di Ohm determinare il valore della relativa resistenza e verificare come questa raddoppi col raddoppiare della lunghezza; diventi metà duplicandone la sezione e in genere vari col variare della temperatura del conduttore.

Lettere componenti	SILLABE RISULTANTI	
	Resistenze in serie	Resistenze in parallelo
		
resistenza 1-2 del valore di 1 ohm; resistenza 3-4 del valore di 1 ohm	resistenza risultante = 2 ohm (resistenza raddoppiata - corrente dimezzata). N.B. - È come se la resistenza 1-2 avesse raddoppiata la sua lunghezza, ferma restando la sezione. Anche quando le due resistenze sono disuguali la risultante è uguale alla somma delle componenti	resistenza risultante = 1/2 ohm (resistenza dimezzata - corrente raddoppiata) N.B. - È come se la resistenza 1-2 avesse raddoppiata la propria sezione, ferma restando la lunghezza. Quando le due componenti resistenze sono diseguali passa più corrente là dove la resistenza è minore. La resistenza risultante è poi inferiore alla più piccola delle componenti.

La determinazione dell'impedimento (o resistenza) in ohm opposta da un insieme di conduttori — sillaba radiotecnica — è problema di primaria importanza pel radiotecnico. Il radiodilettante quando abbisogni di una resistenza di un determinato valore e non la possegga, combina quelle che possiede in serie o in parallelo sino ad ottenere una sillaba che opponga l'impedimento voluto.

SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**
(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti

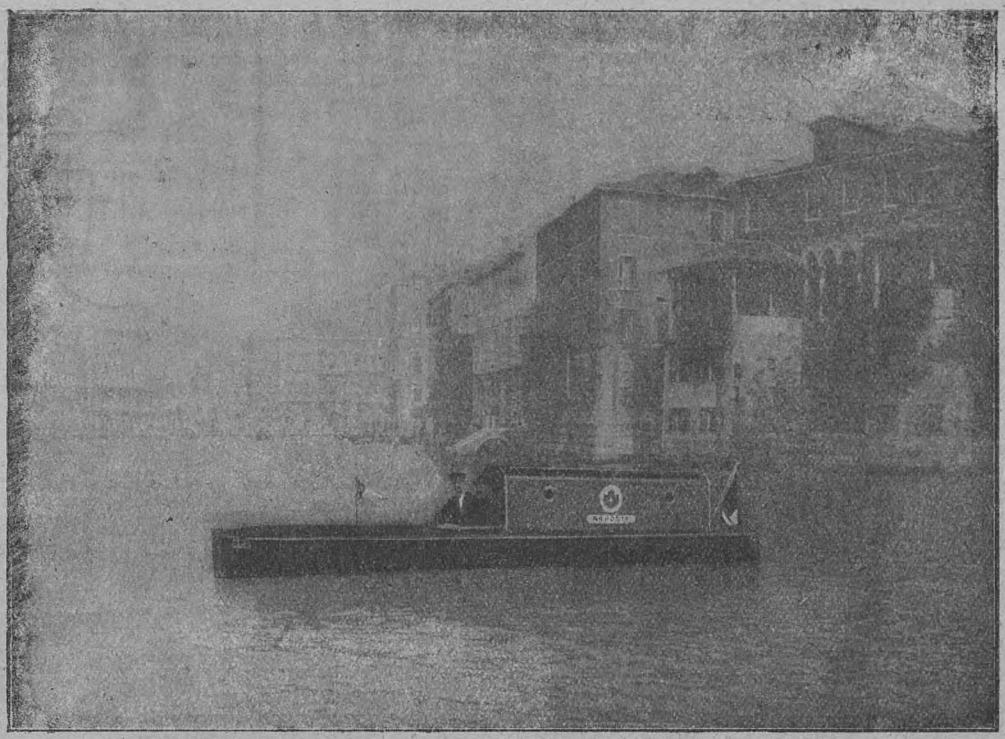
se volete dare ai vostri salotti l'impronta della

suprema finezza

ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta

Belfiore S. A.
Cernobbio
(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.



Motoscafi elettrici ad **ACCUMULATORI HENSEMBERGER** in servizio a Venezia per i trasporti postali

Automobili di Gran Lusso

"MERCEDES"

della

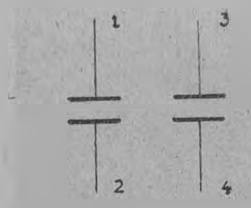
Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

Lettere componenti

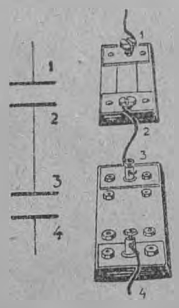


capacità 1-2 del valore di 1 millesimo di microfard (milionesimo di farad); capacit 3-4 del valore di 1 milionesimo di microfard.

Un condensatore è un recipiente che si può caricare di goccie di elettricità. La sua capacità elettrica cresce col diminuire della distanza fra le due lamine e coll'aumentare della superficie affacciata delle lamine stesse. La sua possibilità di contenere (meglio trattenere) tante o poche goccioline di elettricità si misura, anzchè in volumi, in *farad* (dal grande fisico Faraday). Il *farad* per il radiotecnico sarebbe come una fantastica botte da 1 miliardo di litri per il negoziante di liquidi; il radiotecnico ha sempre a che fare con capacità mi-

SILLABE RISULTANTI

Capacità in serie

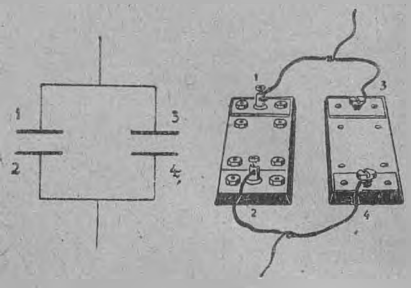


capacità risultante = 1/2 millesimo di microfard.

È come avere un solo condensatore che ha le stesse lamine dei componenti, ma affacciate ad una distanza doppia.

Quando i due condensatori sono disuguali, la capacità risultante è inferiore alla più piccola delle capacità componenti (analogamente a quanto avviene per le resistenze in parallelo).

Capacità in parallelo



capacità risultante = 2 millesimi di microfard

È come avere un solo condensatore che ha lamine di superficie doppia, affacciate alla stessa distanza.

Quando i due condensatori sono disegnati, la capacità risultante si determina sommando le capacità componenti. (Analogamente a quanto avviene per le resistenze in serie).

La regola seguente vale tanto per la combinazione di due resistenze in parallelo, quanto per la combinazione di due capacità in serie:

$$\text{risultante di due resistenze in parallelo} = \frac{\text{prodotto delle resistenze}}{\text{somma delle resistenze}}$$

$$\text{risultante di due capacità in serie} = \frac{\text{prodotto delle capacità}}{\text{somma delle capacità}}$$

ESTINTORI



AUTO-MINIMAX

MINIMAX - SOC. ANON VIA XX SETTEMBRE 37 - GENOVA

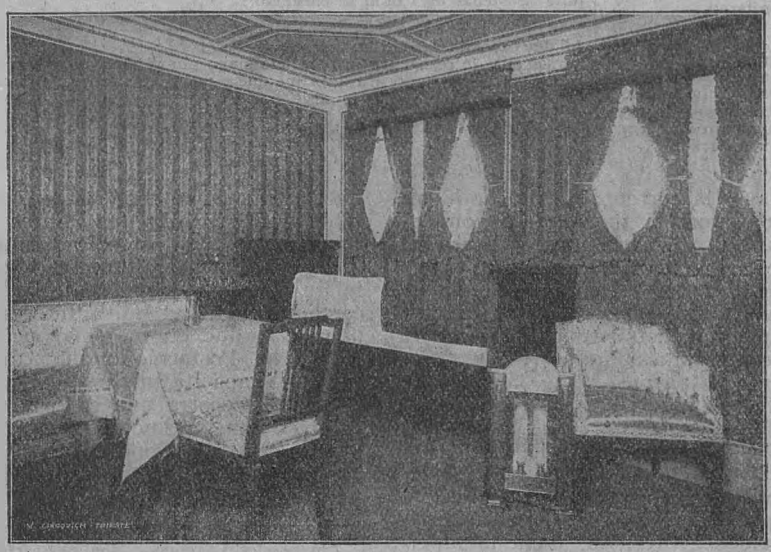
ROYAL MOTOR OIL

Il miglior lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA

Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Telef. 21-448

L'architettura navale moderna ha risolto il problema dell' "A BORDO COME A CASA PROPRIA„



Gli appartamenti di lusso sul "*Presidente Wilson*" della "*Cosulich*" in servizio sulla linea Trieste-Napoli-New York, sono composti di una camera da letto, di un salottino e di un gabinetto da bagno con toilette. Anche il viaggiatore più esigente vi trova tutti i suoi agi.

CHIEDETE INFORMAZIONI E PREZZI ALLE AGENZIE DELLA SOCIETÀ SPARSE IN OGNI CITTÀ ITALIANA ED ESTERA

FERRO-CHINA-BISLERI



LIQUORE TONICO

RICOSTITUENTE DEL SANGUE

ESANOFELE *pillole per adulti.*

ESANOFELINA *soluzione per bambini.*

CLORIDRATO DI CHININO BASICO *per iniez. ipodermiche.*

Rimedi Antimalarici su formula dell'Illustre Prof. GUIDO BACCELLI

FELICE BISLERI & C.-MILANO

liardi di volte più piccole, ha sempre a che fare coi millesimi di milionesimo di farad, cioè coi millimicrofarad.

Per fissare le idee, è bene ricordare che due lamine di stagnola separate da un foglio-lino di mica (il tutto di dimensioni circa doppie del condensatore in figura) costituiscono una capacità di circa un decimo di millimicrofarad.

Applicandola ai casi delle figure precedenti avremo:

resistenza risultante (di 2 resistenze da 1 ohm in parallelo) $= \frac{1 \times 1}{1+1}$ ohm $= \frac{1}{2}$ ohm

capacità risultante (di due capacità da 1 millimicrofarad in serie) $= \frac{1 \times 1}{1+1} = \frac{1}{2}$ millesimo di microfarad

Quando le resistenze in parallelo siano più di due, ad esempio tre, si trova dapprima la risultante fra le prime due e poi la risultante fra questa e la terza. Lo stesso per le capacità in serie.

Se mandiamo la corrente fornita dalle pile od accumulatori ai morsetti di condensatore (o capacità) la corrente non passa ed era da aspettarselo. Il filo conduttore interrotto equivale a una tubazione a fondo di sacco. Le goccioline, siano di acqua, siano di elettricità, più non defluiscono. La corrente fornita dalle pile od accumulatori è una corrente costante, *continua,* come la corrente che scende placidamente per un canale levigato e a leggera inclinazione, cioè nel primo intervallo di tempo passa lo stesso numero di goccioline che nei successivi. Se questo non avviene la corrente è variabile. La variazione può essere caotica, torrentizia oppure regolarmente alternata, si che la superficie sia increspata in modo ondulatorio (*corrente alternata* del linguaggio comune). Mentre la corrente elettrica continua, dinanzi ad un condensatore, si arresta senza speranza, la corrente alternata passa baldanzosa e rapida attraverso il condensatore, spicca si direbbe, un balzo da una lamina all'altra. Il condensatore non ostacola dunque il passaggio della corrente alternata. L'ostacola sì, e in un modo che si può calcolare facilmente, come presto si vedrà. L'interessante è che quando le due lamine sono vicine (capacità maggiore), l'ostacolo è minore di quando son lontane (capacità minore).

Quando occorra una capacità di un certo valore e non la si possegga, si può raggiungere lo stesso lo scopo, mediante adatte combinazioni delle capacità esistenti in serie o in parallelo.

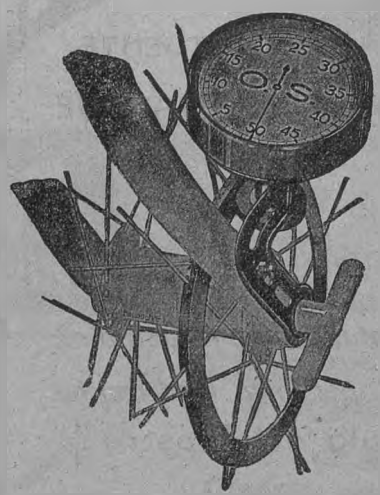
Chi possiede un'auto o una motocicletta deve subito provvedersi di una copia dell'*Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo* del T. C. I., enciclopedia del motorista. Ben 700 pagine con numerose illustrazioni per sole L. 13 (Estero L. 14), comprese le spese di spedizione raccomandata.

O.S. - VELO

Indicatore di velocità per biciclette

e vero compagno della strada

Si applica su qualsiasi tipo di bicicletta in pochi istanti



Montaggio.

1.° - Montare la corona sul lato destro della ruota, presentando gli intagli di fronte ai raggi. Tenere con una mano la corona e incastrare i raggi negli intagli corrispondenti.

2.° - Dopo aver collocato la corona, montare il supporto dell' apparecchio sull'asse del mozzo, avendo cura di togliere il dado che servirà per bloccare il supporto. Assicurarsi che il disco di gomma tocchi la corona, ed in seguito ridurre la pressione ad un leggero contatto per mezzo della vite di regolazione. Il contatto deve essere leggero da permettere che la ruota — sollevata — possa oscillare pel solo peso della valvola d'aria.

Prezzo dell'Apparecchio completo pronto per la posa. . . . . **L. 35.—**

(Salvo avviso contrario noi consegnamo apparecchi per ruote di 700 a 36 raggi)

AGENZIA ITALIANA

Sede: TORINO — Succ.: MILANO

Via Baretti, 30 bis - Telef. 49-723 — Via Bonaventura Cavalieri, 6

Telegrammi: CONTAUTOS

Ottica ERNEMANN

su Apparecchi ERNEMANN

Il grande successo:

Obbiettivi Ernon 1:3,5 su apparecchi a tendina dal $4\,^1/_2 \times 6$ al 13×18.

Obbiettivo Ernostar 1:2 su Miniatur Klapp per fotografie di notte, in teatro, in interni.



Reflex Miniatur pieghevole $4\,^1/_2 \times 6$.

Apparecchi per pellicole a rotolo.

Apparecchi di ogni genere a lastre e filmpack.

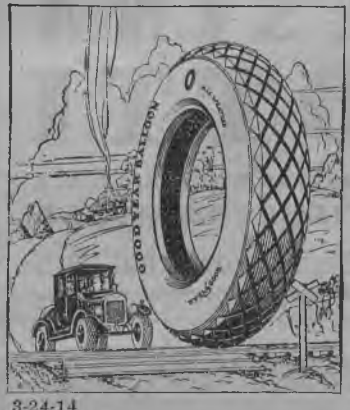
Apparecchi a tendina coperta, i più perfetti ed i più apprezzati, dalla famosa Miniatur alle Klapp $6\,^1/_2 \times 9$ - 9×12 - 10×15 - 13×18.

Klapp tropicali inarrivabili di tutti i formati.

Reflex pieghevoli a semplice e doppio tiraggio.

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:

EZIO & GUIDO KÜHN - MILANO (21), Via Melloni N. 16 — Telegrammi: Kühn-Milano — Telefono 20-040



3-24-14

Bastano tre sole parole per indicare il valore di un Pneumatico

Ottima qualità .. .. GOODYEAR
Prezzo conveniente .. .. GOODYEAR
Ottimo servizio .. .. GOODYEAR

Acquistate subito i Pneumatici GOODYEAR e vi convincerete!!

La parola GOODYEAR è indice di "Buon Consumo,,

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

GOODYEAR

Orlandi Landucci & Lupori

LUCCA — Piazza Stazione
MILANO — Via Principe Umberto, 14
ROMA — Via Nizza N. 11

Filiali in: BOLOGNA - GENOVA - MESSINA - TORINO



La sala dei Giganti a Padova.

Padova, 9 marzo 1925.

Preg.mo Sig. Direttore,

A proposito del mio articolo Una sala dimenticata, *pubblicato nel numero di febbraio delle* Vie d'Italia, *devo aggiungere — in omaggio alla verità — che entro il mese di* novembre, *mediante le 13.000 lire date in parte dal Ministero dell'Istruzione e in parte dalla Direzione delle Belle Arti, fu provveduto dall'Università, con nuove vetrate, al riparo della «Sala dei Giganti» dalle intemperie. Le prime bozze del mio articolo, che andò in macchina in* dicembre, *furono corrette in agosto, quando ancora nulla era stato fatto, e due anni di vana attesa, nonostante i sopraluoghi ripetuti delle autorità competenti, giustificavano si disperasse di poter nulla ottenere.*

Le ragioni del mio allarme non sono però scomparse con questo: la gran fenditura nella parete a mezzogiorno è sempre minacciosa, e urgono lavori per evitare un danno irreparabile all'edificio. Ma sono necessari altri lavori per ridare alla sala la splendore d'un tempo (restauro del soffitto e degli affreschi, rimozione delle librerie del convento di S. Giustina, accesso, ecc.). Sono lieto che l'articolo abbia potuto dare una nuova spinta ad autorità governative e locali per ocuparsi della povera sala troppo a lungo trascurata, e confido che l'interessamento di tali autorità, ora specialmente che la sala è passata dal Demanio all'autonoma amministrazione universitaria, possa condurre sollecitamente a qualche utile risultato.

Mi creda con ossequi

Bruno Brunelli

Possiamo aggiungere che vivo interessamento alle sorti della dimenticata Sala dei Giganti fu dato, in sèguito alla pubblicazione del nostro articolo, anche dallo stesso Ministero delle Finanze, nel quale, come ovunque, il Touring conta tanti buoni amici. Se si riuscirà per merito del Rettore dell'Università a sistemare definitivamente la *Sala dei Giganti* ne saremo lieti come d'un'opera buona alla quale abbiamo dato la nostra modesta ma appassionata collaborazione.

Notiziario.

Fu sempre discussione fra gli studiosi intorno all'epoca di costruzione della **Loggia**

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE

Le grandi feste d'estate al Lido di Venezia

DISTESO al gran sole estivo e all'ampio respiro dell'aria tra il fascino secolare della Serenissima e le seduzioni del suo mare incantevole, il Lido di Venezia, riconosciuto oramai come la miglior spiaggia d'Europa, e come il più raffinato convegno dell'eleganza e del fasto di due continenti, durante la sua grande « season », è diventato in questi ultimi anni uno dei soggiorni più giocondi, più festosi del mondo.



Nella prossima estate, oltre gli spettacoli fantastici nel giardino incantato delle *fontane luminose*, spettacoli nei quali agiranno le artiste più belle e più famose delle grandi *revues* parigine, oltre ai *diners dansants* della domenica, durante i quali, nel salone da ballo, verranno svolti brillantissimi spettacoli di *quadri viventi*, verranno date all'Excelsior cinque grandi feste, il carattere delle quali, spettacoloso e raffinato insieme, rappresenterà certamente quanto di più squisito si possa ammirare in una modernissima Cosmopolis.

LA NOTTE DEI FAUNI. La prima di queste feste sarà *la notte dei fauni*.

Fauni e faunesse, ninfe e silvani, si daranno convegno, in una notte di luglio sulla terrazza dell'Excelsior, trasformata per loro in annosa foresta.

CALENDIMAGGIO. La visione superba e armoniosa d'una notte di primavera fiorentina nel Trecento, sarà trasportata all'Excelsior, per poche ore.

EPOPEA ELLENICA. Chi non ricorda l'epopea omerica, che cantò la lunga guerra, combattuta sotto le mura di Troja, per gli occhi stellanti della divina Elena? L'epopea sarà rievocata sulla spiaggia dell'Excelsior, con uno spettacoloso apparato, del quale farà parte l'enorme cavallo, che portò il tradimento e la sconfitta ai troiani. La festa, che riuscirà d'una grandiosità senza pari, sarà un inno alla immortale bellezza della Donna, che dominò la umanità.

NEGLI ABISSI DEL MARE. Al gran mondo internazionale convenuto all'Excelsior, sarà concesso una notte il privilegio di violare i misteri degli abissi sottomarini, in una festa fantasmagorica.

LA FESTA DELLA BAMBOLA. Una gran festa sarà dedicata alla bambola Lenci. Le belle signore e signorine si inspireranno nei loro costumi alle delicate creazioni Lenci, e saranno premiate con molti e ricchi premi.

IL GRAN CIRCO PER I BAMBINI. Ai bambini, il Grand Hôtel des Bains offrirà una festa magnifica: saloni e il parco del grandioso albergo raduneranno tutte le attrazioni di un grande circo equestre, sogno e delizia dei piccini.

LE FESTE AL « CHEZ VOUS ». Il « Chez Vous » dell'Excelsior è il più grazioso dei tabarins, è il canestro di fiori, è la bomboniera del Lido. In esso, che vive di una vita propria, si darà una serie brillantissima di feste particolari.

I DINERS GALLEGGIANTI. E infine, per non parlare di tutte le manifestazioni sportive e dei giuochi di spiaggia, saranno organizzati, nel corso della stagione, dei *diners-galleggianti;* verranno cioè allestite delle grandi galleggianti luminose, sulle quali, andando a rimorchio dall'Excelsior a Venezia, si cenerà e si ballerà, al suono di una scelta orchestra.

Così il Lido si prepara ad accogliere, nei suoi magnifici Alberghi, il fiore delle aristocrazie del sangue, del denaro, della intelligenza, dell'eleganza e della bellezza di tutto il mondo.

Ed offre ai suoi ospiti:

L'EXCELSIOR PALACE HOTEL, albergo di gran lusso, spiaggia e capanne proprie.

IL GRAND HOTEL DE BAINS, grande albergo di primissimo ordine, parco odoroso di conifere.

L'HOTEL VILLA REGINA. Elegante e discreta residenza.

IL GRAND HOTEL LIDO. Albergo di primo ordine per famiglie, con vista incantevole su Venezia e sulla laguna.

dei Mercanti in Macerata, gentile fiore del Rinascimento che, colle due sovrapposte aeree logge sembra comporre in armonia i diversi edifici della pittoresca piazza Vittorio Emanuele II. Molti critici ritengono che il bell'edificio sia stato innalzato su disegno di Giuliano da Maiano nel 1485-91 (cfr.: *Italia Centrale* del T. C.I., Vol I, pag. 270); altri che di Giuliano sia solo la loggia inferiore e che la superiore sia stata aggiunta qualche anno dopo; altri infine che tutta la costruzione appartenga al periodo 1504-05 e quindi non più progetto di Giuliano da Maiano, morto fin dal 1490 ma forse degli stessi costruttori, Cassiano da Fabriano e socio.

Intorno all'appassionante dibattito *Giovanni Spadoni* pubblica nella *Rassegna Marchigiana* (dicembre 1924) un documento del 1627 (che ci sembra veramente un pochino tardo, per risolvere autorevolmente la questione), dal quale risulterebbe che la Loggia fu innalzata tutta al tempo della legazione nelle Marche del cardinale Farnese, cioè al principio del Cinquecento. Lo stesso Spadoni poi, in via d'ipotesi, avanza l'idea che l'autore sia Giuliano da Sangallo.

Ne *L'Arte*, fascicolo settembre-dicembre 1924, Adolfo Venturi, confortando con l'autorità del suo nome e del suo alto sapere attribuzioni recenti di critici e presentandone due sue proprie, viene quasi a rifare la personalità artistica di **Bartolomeo Suardi detto Bramantino** — rimasta finora, forse anche per colpa del diminutivo, nell'ombra del grande nome di Bramante — e il pittore lombardo ne esce accresciuto di statura e nobilitato grandemente. Infatti le nuove attribuzioni non riguardano opere secondarie ma lavori ben noti anche fuori della cerchia degli studiosi.

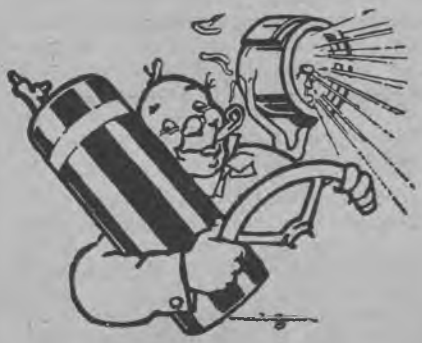
La prima di queste opere è il famoso Argo del Castello Sforzesco di Milano, che, scoperto alla fine del secolo passato, venne, dopo qualche incertezza, attribuito pacificamente a Bramante: nel 1916 Roberto Longhi suggeriva di sostituire il nome del Bramantino, ma l'attribuzione, che non ebbe allora fortuna, viene ora appoggiata dal Venturi, il quale mette in rilievo le differenze notevoli tra la salda bronzea figura del Castello e gli eroi bramanteschi di Casa Panigarola, proprio quelli il cui confronto parve avvalorare l'assegnazione dell'Argo all'artista urbinate.

L'altra opera è la decorazione della cappella Carafa (la prima a destra) nella chiesa di S. Domenico Maggiore a Napoli, assegnata fin dal 1914 al maestro lombardo da Giuseppe Fiocco, attribuzione questa che è già stata accolta.

Delle due attribuzioni nuove, venturiane,







Bott.glie e App.recchi

MAGONDEAUX

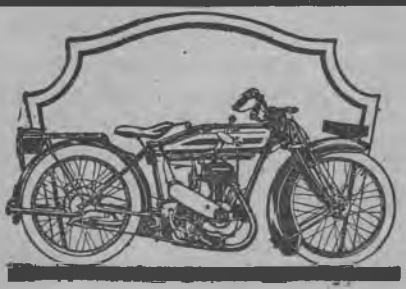
Acetilene disciolto

per illuminazione di Autoveicoli, Motoscafi, Motocicli e per Applicazioni Industriali

Chiedere listini ed istruzioni alla

Soc. Ital. Apparecchi "MAGONDEAUX„ - Milano

VIA VIVAIO, 8 - TELEFONO 20-957



MATCHELESS

(senza pari)

Modelli 1925 con e senza sidecar

350 c. c. - 590 c. c. - 980 c. c.

Agente Generale per l'Italia:

ALBERTI

Via Pucci, 6 - FIRENZE

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI PER MOTORI DA CORSA E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.

TORINO (13)

Corso Vittorio Emanuele, 68

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) *1924*



l'Ammortizzatore a olio

DERIHON

il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno

Non si può sregolare,
Non richiede manutenzone

Agenti esclusivi per l'Italia:

CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - **TORINO**

crediamo che la prima incontrerà qualche difficoltà a venir accettata; l'altra invece ha i caratteri dell'evidenza.

Quella è la decorazione di putti nella vôlta della Stanza della Segnatura in Vaticano, opera che finora si dava concordemente al Sodoma. Questa è il notissimo Cristo della badia di Chiaravalle milanese, entrata da poco tempo a far parte della Pinacoteca di Brera, una creazione stupenda per evidenza plastica.

L'opera di *Lodovico Pogliaghi* quale pittore è offuscata da quella dello scultore insigne; eppure al nobile artista si deve, fra altro, la decorazione del soffitto del Teatro Olimpico di Vicenza, decorazione che ha la freschezza d'improvvisazione del Tiepolo.

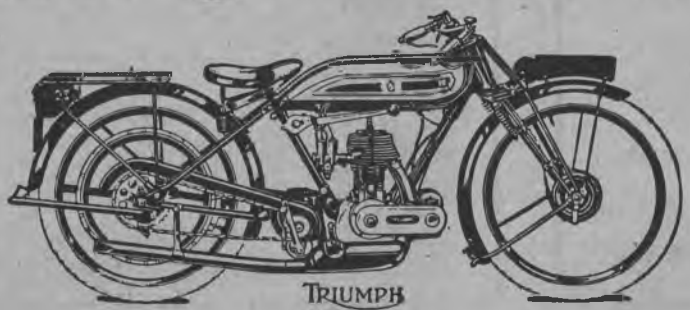
Recentemente dall'abile pennello del Pogliaghi è uscito un pregevolissimo quadro, il **Sacro Cuore di Gesù,** che è andato a decorare la cappella dell'Università Cattolica di Milano; è una figura di tutta soavità, che armonizza perfettamente con lo stile neoclassico della cappella. — Da l'*Arte Cristiana,* gennaio 1925.

Da tempo è noto un **Ecce homo,** che è la più interessante opera del Museo Civico di Novara e si assegna alla maniera di *Antonello da Messina.* Ora Adolfo Venturi ne *L'Arte,* fascicolo settembre-dicembre 1924, dimostra che si tratta invece di un lavoro autentico del maestro e precisamente di una replica del Cristo nel Museo Civico di Piacenza, pure di Antonello. È anzi un'opera superiore a quest'ultima, per violenza espressiva e per valore plastico, una gemma che si aggiunge al novero delle rare opere del geniale pittore siciliano.

« Una rivendicazione, o meglio, una revisione di giudizio » chiama giustamente Adolfo Venturi (*L'Arte,* settembre-dicembre 1924) la sua attribuzione del noto **Ritratto dell'orafo** della Galleria Pitti a Firenze. Questo, tradizionalmente assegnato a *Leonardo,* venne da Giovanni Morelli affermato di Ridolfo Ghirlandaio insieme alla celebre *Annunciazione* della Galleria degli Uffizi. Ma come quest'ultima è ormai, per voto unanime, ridonata a Leonardo, così è giusto restituirgli anche il prezioso ritratto.

È noto che da più di un quarto di secolo la paternità del **Palazzo della Cancelleria** a Roma è vivamente discussa. Incominciò Domenico Gnoli a portare gravi dubbi sulla attribuzione tradizionale e vasariana a Bramante. Ma il Vasari fece anche il nome di Antonio Montecavallo quale esecutore e la critica propendeva a vedere in quest'ultimo l'architetto del più celebre forse fra i palazzi romani. Emilio Lavagnino in un suo re-

La grande novità!



Dati caratteristici

Motore **TRIUMPH** 4,94 HP, a un cilindro, 84x89 (cilindrata 494 cc.), valvole laterali - Cambio a train balladeur **TRIUMPH** a 3 velocità - Frizione a disco piatto - Avviamento Kick - Tutte le trasmissioni a catena con parastrappi - Telaio di speciale disegno **TRIUMPH** - Forcella elastica speciale molto solida - Manubrio Sport - Freno a pedale e freno con comando a mano sulla ruota anteriore - Pneumatici Dunlop Cord 26×2 1/4

Non è oggi possibile trovare sul mercato mondiale una macchina che semplicemente eguagli il valore unico della nuova Moto **TRIUMPH** 4.94 HP. Tale affermazione è incontrastabile, per le qualità di efficienza e di regolarità perfette che assicurano ed accentuano la superiorità assoluta di questa **macchina eccezionale.**

TRIUMPH

Cataloghi gratis a richiesta - Agenti in tutta Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (Inghilterra)

Carte - Lastre - Roll-films

Paste fotochimiche in tubi

Gevaert

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1924

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA
Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

Salvate i denti dalla carie!

MARCA DEPOSITATA



MARCA DEPOSITATA

DENTIFRICIO SUPERIORE

IL PIÙ EFFICACE
IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L.I.M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)



MOTORI D. K. W.

per biciclette

PRATICI - ECONOMICI - SICURI
I MIGLIORI - I PIÙ CONOSCIUTI

5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo

Biciclette a motore complete

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

cente studio su *Andrea Bregno* (*L'Arte*, settembre-novembre 1924) e in un volumetto (*Il Palazzo della Cancelleria*), che apre la serie della collana di cui parliamo più innanzi (pagina 600), avanza una ipotesi ingegnosissima che concilia tradizioni e fatti.

Incomincia con l'osservare che la costruzione del Palazzo venne condotta in due epoche. Nella prima, iniziata fra il 1483 e il 1485, vennero innalzati la facciata in piazza della Cancelleria, il fianco sinistro in via del Pellegrino e parte del tergo; in una seconda, il fianco destro che dà sul corso Vittorio Emanuele, il rimanente del tergo e il cortile. Le differenze tra queste due parti mostrano che vi operarono due architetti diversi: il primo, timido negli aggetti, esile nelle cornici; il secondo, più ardito, più grandioso e più grave. Questo secondo potrebbe essere Bramante; quanto al primo, si tratta probabilmente di Andrea Bregno da Osteno, il quale, perchè abitava presso il Quirinale sulla piazza di Montecavallo, era conosciuto a Roma col nome di Andrea Montecavallo. Saremmo cioè davanti a un nome di battesimo errato dal Vasari: Antonio invece di Andrea; per il resto, la tradizione raccolta dallo storico aretino trova la piena conferma nei fatti.

La personalità del Bregno, assai più noto finora come scultore, si viene così definendo anche come architetto, tanto più che il Lavagnino lo indica quale autore della facciata di S. Maria del Popolo (ipotesi già presentata dal Venturi).

Ma altre costruzioni di quel tempo a Roma si avvicinano a quest'ultima opera e si possono ritenere sue o dei suoi allievi, cioè la facciata di S. Cosimato e la decorazione architettonica dell'appartamento Borgia in Vaticano: sono un poco più lontane la facciata di S. Giacomo degli Spagnuoli in piazza Navona e la facciata di S. Pietro in Montorio sul Gianicolo. Alla medesima corrente d'arte spettano il Palazzo Giraud ora Torlonia a piazza Scossacavalli, l'altro in via del Governo Vecchio dell'anno 1500, l'antico albergo del Sole, la casa in via dell'Anima n. 66, l'altra in via dei Coronari n. 148 ed altre ancora.

Un compiuto studio sull'arte di **Jacques Callot** come illustratore pubblica K. Pollhammer nel fascicolo 28-29 di *Belvedere*, la bella rivista internazionale d'arte che si pubblica a Vienna. L'autore pone in evidenza i due periodi italiani dell'operosità del grande incisore di Nancy: a Roma presso Filippo Thomassin che lo istruisce alla tecnica

Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano
Bollettino degli Annunci delle Ferrovie dello Stato Egiziano
Pubblicazione che esce tutte le settimane in Arabo, Inglese e Francese
Abbonamento annuale: **50 Piastre Egiziane** (circa 50 scellini)
Contiene le informazioni interessanti gli imprenditori di lavori e i Fornitori di materiali impiegati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato Egiziano
Per informazioni: **Servizio Pubblicità FERROVIE DELLO STATO - Cairo** (Egitto)

Super Caramella **ERBE ALPINE** Super Caramella
CARAMELLE
DIGESTIVE
Confetteria L. BRAMARDI - CUNEO
Sconto del 10 % ai Soci del Touring Club Italiano



CALVIZIE-RUGHE
SCIATICA-DEBOLEZZA
BRONCHITE-ANEMIA
EMORROIDI, ecc. ecc. ?
RADIOSTAT
per alta frequenza e diatermia
Listini illustrati gratis a:
General Import Export Co. - Firenze (31)
Via De' Bardi, 9-28 c

Cognac Buton
IL PREFERITO

dell'incisione e gli conferisce una delle «componenti» del suo stile: il classicismo; a Firenze subito dopo il Callot come allievo prima e collaboratore poi di Giulio Parigi acquista un più profondo senso della realtà, nelle composizioni è nelle figurazioni assumendo caratteri schiettamente personali, come la vastità degli ambienti — spesso curati con perizia scenografica — la preferenza per le piccole figure, ecc. L'Autore, con la scorta di 45 nitidissime riproduzioni, alcune delle quali in grande formato, moltissime meno note, passa in rassegna tipi e procedimenti addottati dal Callot nelle proprie illustrazioni. Nello stesso fascicolo è un curioso studio sui seguaci di Rembrandt, dagli scolari diretti a tutti coloro che in Italia, in Germania, Francia e Spagna sentirono l'influsso del grande fiammingo, fino ...ai moderni impressionisti.



GRANDE S. - *Piemonte:* Vol. I della collezione: *La Patria, geografia d'Italia* - Unione Tipogr. Edit. Torinese, Torino, 1925; pag. 308, 1 carta geogr., 300 ill., 10 tavole a colori e numerose cartine e disegni: L. 50.

L'Unione Tipografica Editrice Torinese che molt'anni addietro s'era resa benemerita della cultura geografica in Italia pubblicando la nota collezione di volumi dello Strafforello (che recava il titolo « La Patria » ed esaminava, sia pure con un certo empirismo, gli aspetti delle varie provincie italiane e dei singoli comuni a queste appartenenti) riprende oggi l'iniziativa con un'altra collezione pure intitolata « La Patria », ma che consterà di monografie regionali nelle quali alla descrizione minuta d'ogni località è congiunta la visione d'assieme di ciascuna regione. Certo si è che una nuova edizione dei volumi dello Strafforello completamente rifatta, dalla quale fossero stati tolti i molti errori, talune ingenuità ed avesse assunto un carattere più rigidamente scientifico, sarebbe stata salutata con plauso ancor maggiore di quello che indubbiamente merita l'opera ora iniziata. Del libro dello Strafforello s'è fatto un gran parlar male, eppure ancor oggi lo si consulta, giacchè una gran massa di notizie esso contiene e, se non tutte appaiono controllate, certo molte hanno carattere di originalità e di interesse. La serie dei volumi ora iniziata vuole invece, anzichè descrivere le caratteristiche d'ogni sin-

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE
per AUTOCARRI FIAT e SPA



PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

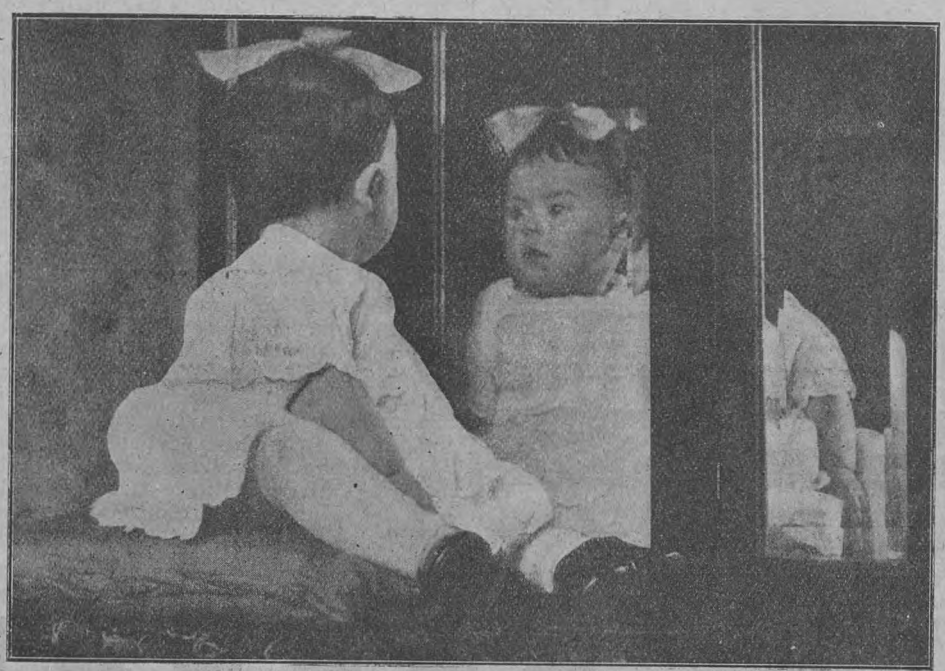
DICK
F.D. MARCA MONDIALE F.D.
LIME di precisione "DICK,,
UTENSILI di precisione "DICK,,
Acciarini e Coltelli "DICK,, per cucina e generi affini



Rappresentante Esclusivo (con Deposito in Via Spontini, 11)
Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Post. 421

Cartoline illustrate „BRUNNER"
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

Senza co





Voigtländer - Ottica ed apparecch

Rappresentante Generale con Deposito per l'Italia e Colon

...mensi!!

Ascoli Leopoldo
Bologna
Via Gargiolari N. 13

Bologna, lì 28 Marzo 1925

Spett. Ditta
VOIGTLÄNDER & SOHN
(Germania) B R A U N S C H W E I G

Alla presente accludo 8 prove fotografiche eseguite con un Vostro apparecchio 6 I/2 X 9 obbiettivo Heliar 1: 4,5 acquistato tre mesi or sono. Le fotografie che Vi mando mi hanno soddisfatto moltissimo ed io sono entusiasta dell'obbiettivo che certamente è uno dei migliori fra i tanti esistenti in commercio. Da poco mi dilettò in fotografia e spero presto di poter riuscire a fare qualche cosa di meglio, e di questo sono certo perchè mi convinco sempre più che con il Vostro obbiettivo HELIAR non si sbaglia mai. Ebbi l'anno scorso per breve tempo un..... col quale non riuscii mai ad ottenere ciò che ottengo con l' HELIAR. Del resto moltissimi dilettanti in fotografia che per quanto riguarda obbiettivi se ne intendono più di me, ritengono l'HELIAR lungamente superiore al;.....

Scusate se Vi ho importunati con le mie chiacchère ma sono così entusiasta del mio apparecchio che mi sento in dovere di congratularmi con Voi che l'avete fabbricato.

Distintamente Vi saluto

A. Ascoli

Tutti gli ingrandimenti li ho eseguiti con lo stesso apparecchio.

allegati: 8 fotografie

P.S. - Per ragioni facili ad intuirsi fu omesso il nome della marca indicata dal Sig. Ascoli.

fotografici = Articoli fotografici **Satrap**
CARLO RONZONI - MILANO, Piazza S. Ambrogio, 2

golo comune e delle più piccole suddivisioni amministrative del Regno esaminare i caratteri generali delle singole regioni italiane. Alla poderosa opera hanno concesso la propria collaborazione i migliori geografi nostri, ognuno dei quali tratterà di una regione. In questo primo volume Stefano Grande, storico di valore, illustra il Piemonte; la sua trattazione è ispirata ancor più che ad un rigido concetto geografico-storico, al desiderio di far opera che possa essere letta con piacere ed interesse e incuriosisca i lettori. Lo scopo è certamente stato raggiunto anche perchè il materiale illustrativo che accompagna il volume appare scelto con gran cura e con vivo desiderio di originalità; non si tratta delle solite vedute di località molto note, bensì di una metodica illustrazione del terreno e della vita che su di esso si svolge, dei monumenti storici come delle moderne attività economiche. Alcune carte geografiche e tavole fuori testo completano il materiale illustrativo.

La trattazione è nelle sue linee generali metodica. Un primo capitolo è dedicato ai confini, ne segue uno che illustra le forme del terreno, un altro dedicato ai monti ed ai valichi principali, uno ai fiumi ed ai laghi, un altro al clima, alla fauna ed alla flora; più ampio è il capitolo che riassume la storia del Piemonte, ricco di dati è quello che illustra il Piemonte agricolo ed ancor più l'altro capitolo sul Piemonte industriale e su quello demo-geografico. Più breve il capitolo dedicato alle arti ed alle lettere; segue infine l'illustrazione della capitale e delle città subalpine; l'ultima parte è dedicata al Piemonte che muore: costumanze, dialetti, costruzioni che rappresentano una attività regionale irreparabilmente condannata a scomparire dall'incalzante procedere della civiltà moderna.

L'opera completa consterà di 19 volumi illustranti le regioni dell'Italia fisica, Dalmazia e Colonie; un volume conterrà gli indici. Ci riserbiamo di segnalare a mano a mano che appariranno i vari volumi; riteniamo infatti di poterne consigliare l'acquisto ai nostri Soci. Con una spesa non eccessiva essi potranno gradatamente assicurarsi un'opera di notevole importanza e di pratica utilità.

LETTER ing. G. - *La ferrovia a cremaliera Rocchette-Asiago,* pag. 36, con 21 illustr.

TOSTI ing. L. - *La ferrovia delle Dolomiti* - pag. 16, con 13 illustrazioni.

In questi due opuscoli, estratti dal *Bollettino dell'Unione nazionale tra i Funzionari delle Ferrovie Secondarie,* sono descritte due tra le più interessanti linee della nostra zona alpina. La prima, che è l'esempio più importante di ferrovia italiana a dentiera, fu aperta all'esercizio nel 1910 e ha ripreso dopo la guerra il suo funzionamento, contribuendo non poco al rapido risorgere della regione dei Sette Comuni. La seconda ebbe

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)

della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI-PORTOMAURIZIO
(IMPERIA)

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

DELCO-LIGHT



Luce propria
con mezzi propri

là dove non esistono impianti elettrici pubblici

Centinaia di Ville, Alberghi, Fattorie, Cascine, Conventi, Case isolate dall'abitato, ecc. esistono già in Italia illuminati col nostro sistema.

PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA:

"LA NORD-AMERICANA,, S.A.I. - Milano - Via S. Andrea, 5

Contro il furto delle biciclette!



Lucchetto di sicurezza "VERDUN"

garantito per 10 anni

Semplice, Solidissimo, Assolutamente inviolabile!!!

Prezzo speciale per i Soci del Touring:
LIRE 16.- FRANCO NEL REGNO E COLONIE
(Si prega di indicare il numero di Tessera)
Inviare vaglia agli Agenti esclusivi:
MARIO DE LUCCA & C. - MILANO (2)
Via Borgonuovo, 15
Lucchetti «VERDUN» di ogni tipo e per ogni uso
Richiedere listini.



Le migliori **MOTO** per il 1925

ARIEL

ROYAL ENFIELD

SUPER EXCELSIOR

PREFERITE PER TUTTI GLI USI

AGENTI GENERALI:

MAX TÜRKHEIMER & C.

Via Lanzone, 22 - **MILANO** - Via Lanzone, 22



Presse idrauliche con distributore

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 — **TORINO** — VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANTI
PER
OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE - BILANCIERI MONTACARICHI

A.R.A.4



A RIEMPIMENTO
AUTOMATICO
LIRE 48

PENNA "AURORA"

VIA BASILICA 9 TORINO

AGENTE DI VENDITA PER L'ITALIA E COLONIE
RIPAMONTI CORSO VENEZIA 16 MILANO

origine da una Decauville costruita nella primavera del '16 dai militari italiani sulla nazionale Belluno-Cortina. I lavori per trasformare questa Decauville in linea a scartamento ridotto furono interrotti nell'autunno del 1917 e continuati poi dagli Austriaci. Sospesi di nuovo nell'inverno 1918-'19, furono finalmente ripresi e condotti a termine nel 1920 dal Genio militare. Di ambedue le linee sono forniti i dati relativi al tracciato, alle opere d'arte ed al materiale rotabile impiegato.

BOLLERO C. - *Colle truppe inglesi al fronte italiano, note ed impressioni* - Stabilimenti italiani Arti Grafiche, Genova, pagine 128.

L'autore, ufficiale di collegamento presso le truppe inglesi, racconta in queste sue note scene ed episodi del tempo da lui trascorso con i soldati alleati, dei quali mette in rilievo le caratteristiche che più li distinguono dai nostri, la diversità di abitudini, la profonda differenza del temperamento, che impediva ogni reciproca comprensione. Da ogni scenetta, da ognuno dei tanti incidenti della vita giornaliera che l'autore riporta, balza costantemente questo insanabile divario di razza, che pure non ha impedito ai due eserciti di combattere a fianco a fianco per la causa comune. In appendice, l'A. ha aggiunto alcune notizie sui cimiteri inglesi in Italia e i proclami di saluto emanati dai Comandanti inglesi e italiani.

GIGLIOLI G. Q. - *Scavi nella città e nella necropoli di Vignanello* - Estratto dalle « Notizie degli Scavi » della R. Accademia Nazionale dei Lincei, Roma 1924, pag. 88, numerose illustrazioni nel testo e 12 tav.

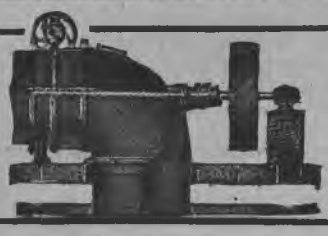
Si tratta di una completa illustrazione degli scavi compiuti dal 1915 al 1921 nel territorio di Vignanello e nelle contrade Molesino, Cupa, Ponzano, Fontana Antica, Casa Mecocci, ecc. L'importanza di Vignanello dal punto di vista archeologico e della sua situazione all'estremità settentrionale del territorio Falisco è grande ed il materiale tratto dalle tombe e dai monumenti sacri e profani ivi scoperti è di notevole interesse come chiaramente appare dalla illustrazione che ne fa il prof. Giglioli corredando il suo scritto, che è un'accurata analisi archeologica delle scoperte fatte, con tavole mostranti vasi, lavori d'oreficeria, kylikes e suppellettili varie interessanti anche dal punto di vista prettamente artistico.

Terapia Fisica (a cura della Soc. A. Wassermann & C.) - U. Grioni ed., Milano 1925; pag. 1062, 45 ill.

La Casa Wassermann ha diffuso fra tutti i sanitari italiani viventi nel Regno ed all'estero, in quasi 30.000 copie, questo volume che è dovuto alla collaborazione di distinti medici nostri. Esso ci appare particolarmente interessante per l'opera di propaganda che indirettamente compie a vantaggio delle nostre stazioni di cura. È un campo questo che fu sempre considerato con troppo empirismo anche per il fatto della notevole abbondanza nel nostro paese di elementi di cure naturali. Oramai invece è risaputo come a questi elementi debbano andare congiunte tutte quelle cure dietetiche, idro o crioterapiche, termoterapiche, elettro-

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

AUTOMOBILISTI!
RIPARAZIONI MAGNETI APPLICAZIONI CANDELE DEPOSITO EQUIPAGGIAMENTI B S M
Per acquisto, applicazione e riparazione garantita di
Magneti, Candele, Dinamo-Luce, Carburatori, Equipaggiamenti Elettrici, Gasificatori a Nafta Orologi-Tachimetri
ricorrete alla Casa specializzata "B S M"
Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Post. 421
(Officine in Via Spontini 11)


TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F.i.T.i.N. - MILANO - Via Settala, 82
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

terapiche, kinesiterapiche, radioterapiche, elioterapiche, fototerapiche che possono riuscire di grande sussidio alla talassoterapia, alla climatoterapia ed alla crenoterapia, già con successo sviluppate nel nostro paese. La propaganda della Casa Wassermann contribuirà certo potentemente a rendere sempre meglio attrezzate le nostre stazioni di cura.

MORINI A. - *Venezuela* - F.lli Treves, Roma 1924 - pag. 140, 15 ill., 25 tabelle e 1 carta geogr.: L. 12.

È un'altra delle pubblicazioni dell'*Istituto Cristoforo Colombo* di Roma ed è uno studio veramente completo intorno alla geografia, all'etnografia, all'agricoltura, alla produzione mineraria, all'industria, al commercio, alle comunicazioni del Venezuela ed ai rapporti tra il Venezuela e l'Italia. Non mancano anche dei dati biografici su alcuni scrittori venezuelani ed un' accurata bibliografia come pure una cartina d'insieme del Venezuela. Quale sia l'importanza che può avere dal punto di vista economico quel paese nei riguardi del nostro risulta chiaramente dall'accurata esposizione dell'autore che correda le proprie affermazioni con parecchi dati statistici ed illustrazioni.

FORNARI V. - *Le Bonifiche Idrauliche* - Edit. Chierchia e Maggiorotti, Roma, via Vicenza, 56; vol. di pag. 331: L. 25 in Roma e L. 27 nelle altre città d'Italia.

Questo libro colma una lacuna della bibliografia tecnica, nella quale non esisteva, finora, un trattato completo sulle norme tecniche e sugli elementi di studio delle bonifiche idrauliche ed è, inoltre, di grande attualità per lo sviluppo che si vuol dare, in Italia, alle bonificazioni idrauliche, a beneficio del risanamento igienico e della produzione agricola del Paese.

All'esposizione di quanto riguarda, più specialmente, i vari sistemi di bonifica, l'A. premette un sunto d'Idraulica torrentizia e fluviale, che pone a base dello studio, sia perchè è nel comportamento dei corsi d'acqua naturali che risiedono, spesso, le cause dell'impaludamento dei terreni; sia perchè la conoscenza del modo di comportarsi dei corsi d'acqua naturali serve a consigliare, secondo le circostanze, le opere da eseguire per le bonificazioni e le relative norme di costruzione.

Fra tali premesse d'Idraulica pratica sui corsi d'acqua naturali e l'esposizione di quanto riguarda in modo particolare le bonifiche, l'A. inserisce un esame, dal solo punto di vista idraulico, sulle conseguenze che possono arrecare a valle gli impianti dei *serbatoi montani*, i quali sono stati designati, da qualcuno, anche come mezzo di bonificazione valliva; ed in proposito l'A. dimostra come « i serbatoi montani, dove ne è possibile l'impianto, possono, in alcuni casi, riuscire utili anche alle bonificazioni, semplificandole e rendendone necessaria la esecuzione, ma non rappresentano, da soli, un mezzo di bonifica ».

FANTINO L. - COTURRI R. - *Guida pratica per la lettura e l'uso della Carta Topografica* - A. Dal Re e Figli, Modena 1925 - pagine 108, 36 fig., XIV tav. e 6 tipi di carte; L. 6,75.

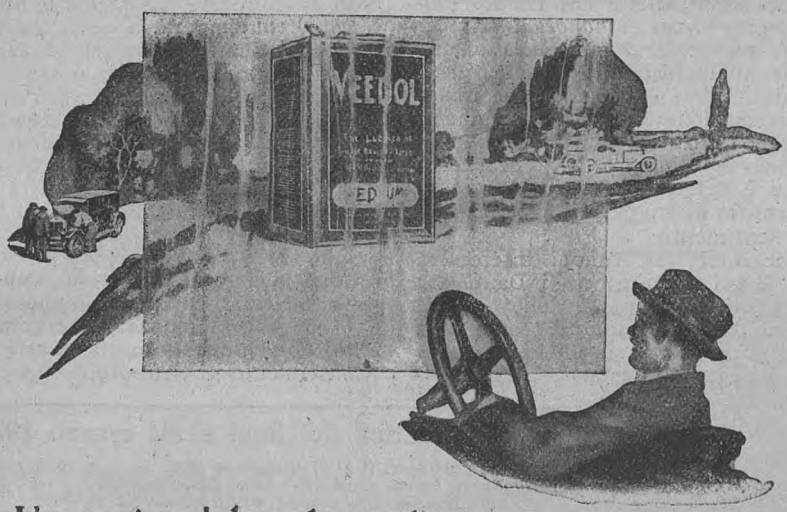
Si tratta di un volumetto che vogliamo sperare incontri larga fortuna non solo nell'ambito degli studenti delle scuole militari cui sembra destinato, ma anche in quello più vasto di tutti coloro che debbono consultare una carta. Ormai, anche per merito del Touring, la diffusione delle carte topografiche e geografiche è tale che assai opportuna riesce l'opera di chi voglia addestrare il pubblico all'uso di tali carte. Come si costruiscono, come si consultano e quali siano le fonti della cartografia italiana è detto in questo breve volume nel quale non manca un simpatico accenno alla attività cartografica del Touring.

CREMONA A. - *Novissima Guida Storico-artistica di Girgenti e dei suoi monumenti.* Girgenti, Tipogr. Montes, 1925, pag. 214; 55 ill. e 2 cartine: L. 8.

È certo la più ampia e completa guida della città siciliana così interessante per gli imponenti avanzi monumentali che si ammirano nei suoi immediati dintorni. Il volumetto, illustrato da numerose, se non tutte molto nitide, fotografie, è preceduto da un ampio cenno storico sull'antica Acragante, segue la descrizione dei templi e delle altre rovine dei dintorni di ciò che di notevole si può ammirare nella città. Qualche notizia pratica ed un importantissimo cenno bibliografico chiudono l'operetta.

ANNONI A. - *La tomba del Poeta e il recinto dantesco* - Ed. Bestetti e Tumminelli, Milano 1924 - 29 pag. e 23 ill.; fuori commercio.

In elegantissima edizione pubblicata in occasione delle nozze d'oro dei propri genitori, l'architetto Ambrogio Annoni dà notizia dei lavori compiuti come Soprintendente ai monumenti della Romagna al fine di nobilitare il tempietto di Dante in Ravenna ed il recinto dantesco. Le opere di restauro e di arredo (i battenti delle porte, le lunette alle finestre laterali ed a quella di fronte, l'abbellimento delle pareti, la corona di bronzo omaggio dell'Esercito al Poeta, le mensole poste a fianco della porta d'ingresso che recano l'ampolla degli irredenti ed il leggio sul quale i pellegrini di Dante segnano il nome e la data del loro ossequio) ebbero la alta direzione e le amorose cure del Soprintendente e fecero diventare quella che non era se non una cameretta borghesuccia, una vera cappella sepolcrale ove risuona più profonda la voce dei secoli. Opera non meno nobile fu compiuta per l'abbellimento del recinto dantesco che sorge fra la tomba e la Chiesa di S. Francesco. Umberto Bellotto, con un anno di pazientissimo lavoro, recinse la zona ove trovasi il « gran tesoro »



L'avvenire del vostro motore dipende dal velo di protezione

Nella sotto coppa è racchiuso l'avvenire del Vostro motore. Non affidatelo alla fortuna, questo avvenire. Il motore ha bisogno di cure. La migliore che Voi possiate prodigargli è quella di fornirlo di un ottimo lubrificante. Un motore ha due mortali nemici: il calore e l'attrito, che ne abbreviano la vita, più di tutte le altre cause combinate insieme.

Il compito del lubrificante è quello di combatterli e dominarli. L'olio lo adempie formando un sottile e tenace velo sovra tutte le parti vitali del motore. Epperò questo velo deve essere capace di fronteggiare la costante minaccia del lacerante attrito radente e la sferzata di un calore inconcepibile. Sotto ad un tale attacco il velo di un olio ordinario si rompe, si increspa, si abbrucia ed attraverso allo squarcio il metallo, fortemente riscaldato, sfrega contro il metallo. Il primo Vostro guadagno è una bronzina fusa, o un cilindro rigato.

Il velo di protezione che non manca al suo compito.

Gli ingegneri della Tide Water hanno, dopo ripetute prove ed esperimenti, raggiunto l'olio perfetto col **VEEDOL**; un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito; un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona autorimessa, un artistico cartello, con lettere iridescenti su disco fiammeggiante, Vi avvertirà che là si vende il

VEEDOL

lubrificante che resiste al calore

Compagnia Nazionale Prodotti Petrolio

Via XX Settembre, 29 - GENOVA

con una robusta maglia ferrea che inanella, alterne, delle patere di ferro sforate informate alle fronde predilette dal Poeta: l'alloro con il motto *virtus et honor;* la palma: *his non cedo malis;* lo stemma di Ravenna e, con l'ulivo della sapienza e della pace, quello d'Italia. Infine è anche da ricordarsi la buona sistemazione data ai cimeli danteschi che furono raccolti in un piccolo museo al primo piano del chiostro di S. Francesco che, come si è detto, affianca il tempio di Dante ed è saturo di suggestività per la storia e per il sentimento.

La pubblicazione dell'Annoni interesserà gli studioso e gli ammiratori di Dante ma anche i dirigenti dei musei e delle gallerie ai quali sarà dato di imparare come, con scarsi mezzi governativi, si possano compiere opere così degne di restauro e di abbellimento.

« I Palazzi e le case di Roma », n. 1 - LAVIGNO E., *Il Palazzo della Cancelleria e la Chiesa di S. Lorenzo in Damaso* - Casa Editrice « Roma », 1925 - pag. 83, 22 ill.: L. 8,50.

La Casa Editr. « Roma », accanto alla collana di monografie intorno alle Chiese di Roma illustrate, ne ha iniziata una che riguarda i Palazzi e le Chiese di Roma. Anche questa, per quanto ci è dato di giudicare dal primo volumetto pubblicato, contempera la parte scientifica con quella pratica. Ad una introduzione storico-artistica intorno al Palazzo segue un cenno bibliografico e vengono quindi descritti con ordine e con l'aiuto di interessanti e nitide illustrazioni i singoli elementi degni di studio dal punto di vista dell'arte, che possono ammirarsi nel Palazzo e nella Chiesa cui è dedicato il volumetto. Questa prima monografia tratta di un Palazzo a tutti noto perchè trovasi sul corso, ma le cui ricchezze interne ben pochi conoscono, come pochi si sono soffermati intorno all'annessa chiesa di S. Lorenzo in Damaso, che reca impronte tanto notevoli della migliore arte nostra dal Rinascimento al Seicento.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1925	» 30.000	
	N. 202.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 31 marzo 1925 .	» 36.750	
Totale Soci annuali		N. 239.240
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 56.794	
idem al 31 marzo 1925 . . .	» 1.982	
		» 58.776
Totale Soci al 31 marzo 1925		N. 298.016



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T.C.I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** – Extra Sublime di Prima Pressione . L. 11.— al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „ 275.— la cassa
„ „ 25 „ „ „ . . „ 137.50 „

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10
Modiano - Riparto Gamboloita, 52 - Milano.

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.



CHE IMPORTA SE PIOVE?

VOI SIETE BEN
RIPARATO DA UN

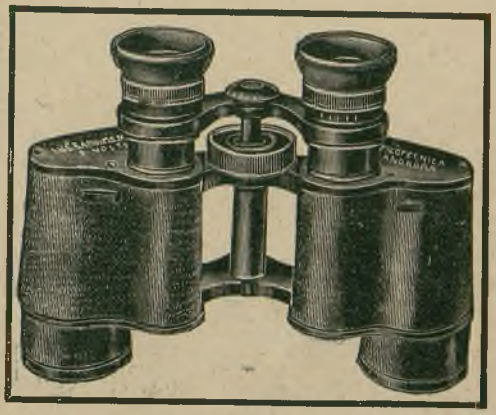
IMPERMEABILE AQUILA HUTCHINSON

E LA PIOGGIA NE L'UMIDITA' NON VI PUO' TOCCARE

INDUSTRIA GOMMA E HUTCHINSON - MILANO VIA JOLARI 27

Binocoli prismatici

I AS



"La Filotecnica" Ing. A. Salmoiraghi
S. A. - Ufficio 19 - MILANO



Spero che abbiate un carburatore

SOLEX



in viaggio è il vostro compagno più fedele

AGENZIA ITALIANA CARBURATORE "SOLEX" **DITTA BOESCH,** 33, Corso Galileo Ferraris TORINO

TOURING OIL

S·A· LUBRIFICANTI

E·FOLTZER - GENOVA



MODIANO - MILANO.

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 6 COPIE 165.000 GIUGNO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ROMA VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



PER LA
CONSERVAZIONE
E LO **SVILUPPO**
DEI
CAPELLI
E DELLA
BARBA
USATE SOLO



L'acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

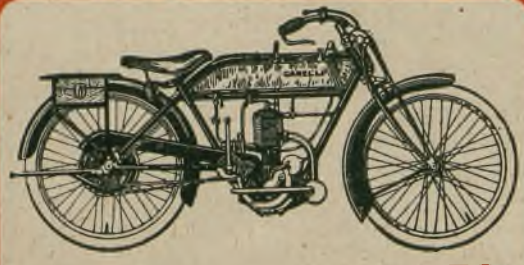
Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE**, e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire.

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una morbidezza speciale.

Riassumendo: l'acqua **CHININA-MIGONE** toglie la forfora, ripulisce i capelli, dà loro forza e vigore, ed infine loro imparte una fragranza deliziosa.

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano

e ai suoi Agenti



GLOBOIL

LUBRIFICANTI F. MATTER-MESTRE

CASA FONDATA ... 1907



Il "BALLOON GOODYEAR" è il più reputato pneumatico a Bassa Pressione.

Presso tutte le Agenzie GOODYEAR del Regno è in vendita il

nuovo tipo di Pneumatico a

CORDE SUPER-RITORTE

(Supertwist).

PROVATELI !!

100 per 100 più resistente dei precedenti
50 per 100 più elastico
50 per 100 più di durata.

Presentemente il pneumatico GOODYEAR è il migliore antisdrucciolevole e di qualità inconfrontabile.

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

GOODYEAR

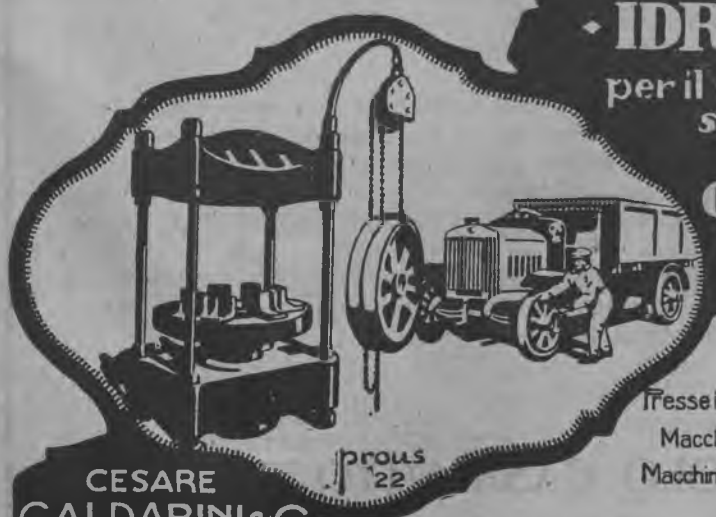
Orlandi Landucci & Lupori

LUCCA
Piazza Stazione

MILANO
Via Principe Umberto, 14

ROMA
Via Nizza N. 11

Filiali in: BOLOGNA — GENOVA — TORINO — MESSINA



PRESSE IDRAULICHE

per il montaggio e lo smontaggio delle

GOMME PIENE

PRODVZIONI

Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

CESARE
GALDABINI&C
GALLARATE

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE NEVERLEEK MARK

"NEVERLEEK,, è il tessuto per capote che per le sue eccellenti qualità di resistenza, eleganza, morbidezza, impermeabilità, facilità di manutenzione è praticamente insostituibile sulla vostra vettura aperta ,,.

TRADE PERMAFLEX MARK

"PERMAFLEX,, è il materiale per il ricoprimento del tetto della vostra vettura chiusa, che per la leggerezza e la silenziosità che conferisce alla carrozzeria, ha vantaggiosamente sostituito tutti i precedenti sistemi di copertura ,,.

Questi prodotti come tutti quelli di grande reputazione sono stati e sono attualmente oggetto di numerose imitazioni. Senza dubbio il successo delle imitazioni è stato ostacolato per l'accurata scelta che i Costruttori di carrozzerie fanno per i materiali che impiegano sulle loro vetture e per la preferenza che i loro Clienti hanno per i prodotti di marca, perchè l'applicazione dei tessuti NEVERLEEK e PERMAFLEX è oggi estesa ad ogni classe di vetture.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK,, e "PERMAFLEX,, che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 **TORINO** Ind. Telegr. "Carocloth,, Torino

Quando vi troverete solo sulla strada lontano da tutti i soccorsi



Riconoscerete certamente i vantaggi eccezionali del

SOLEX

AGENZIA ITALIANA
Carburatore "SOLEX"
DITTA BOESCH
33, Corso Galileo Ferraris TORINO
Tél. : 45-620

Agenzie con déposito a :

ANCONA, BOLOGNA, BRESCIA, CATANIA, CREMONA, CUNEO, FERRARA, FIRENZE, FORLI, GENOVA, LECCE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PARMA, ROMA, TORINO, TORTONA, TRIESTE, TRIPOLI, Ecc.

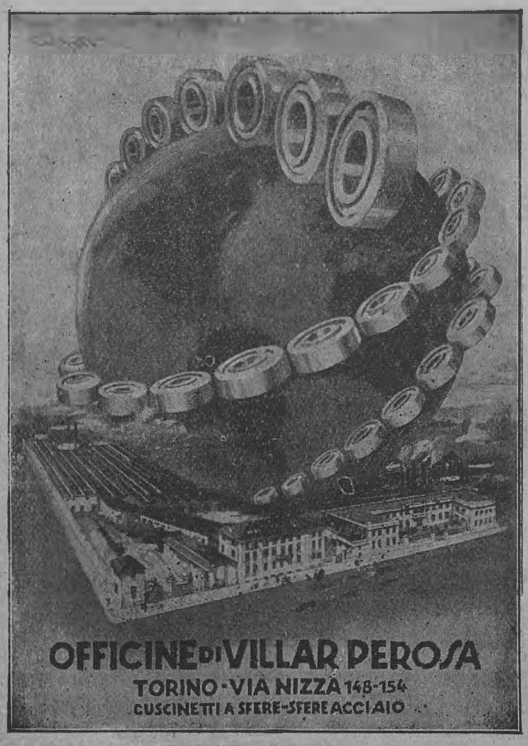
Ita 507

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)



Rappresentanze e Depositi:

Torino . . . . - Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza 148-154.

Cuneo . . . . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Emanuele II.

Alessandria - ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33

Novara . . . . - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Corso Garibaldi, 1.

Biella . . . . . - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15

Ivrea . . . . . - ZERBINO & BRESSANO - Corso C. Nigra.

Milano . . . . - Negozio di vendita: Via P. Umberto, 25 - Ing. CELSO CAMI - Via A. Appiani, 15.

Genova . . . . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20

Padova . . . . - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.

Trieste . . . . - «SACAMA» GIOV. FERLUCA & C. - Via XXX Ottobre, 4.

Bologna . . . - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15.

Firenze . . . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.

Roma . . . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.

Napoli . . . . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24.

Catania . . . - FRATELLI ZUCCO - Via Etna, 175.

Palermo . . . - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40.

Cagliari . . . - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi «SATAS».

MICHELIN

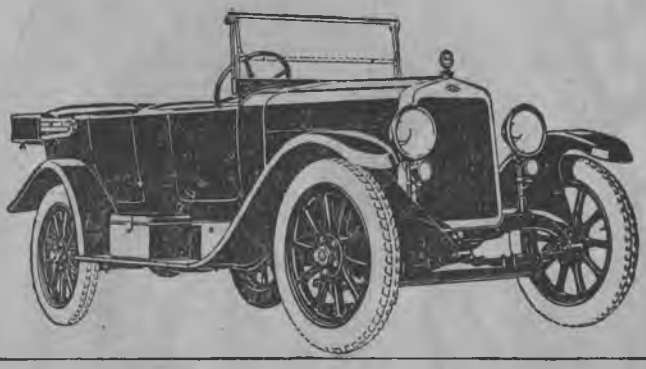


prous.24

CABLÉ CONFORT

ANSALDO

SOCIETÀ ANONIMA
AUTOMOBILI ANSALDO
TORINO (5)



SOCIETÀ ANONIMA **PURICELLI** STRADE E CAVE

MILANO
VIA MONFORTE, 44



ROMA
VIA DELL'UMILTÀ 43
PALERMO
PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a biocchetti di legno, in agglomerati di cemento – Lastricati – Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam – Catramature – Asfalti colati.

Miniere, Cave, e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, biocchetti di legno injettati pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada.



EVINRUDE

FUORI BORDO

I MIGLIORI DEL MONDO
I PIÙ PERFETTI

5 Tipi differenti - Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto - Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato - Robusti e leggeri

250.000 di questi piccoli motori sono in uso in tutto il mondo

Prima di acquistare un motore fuori-bordo domandate i nostri cataloghi e prezzi.

CANEPA & MAXIA
ROMA - Via delle Terme, 75 - ROMA

MOTORI MARINI - MOTOSCAFI

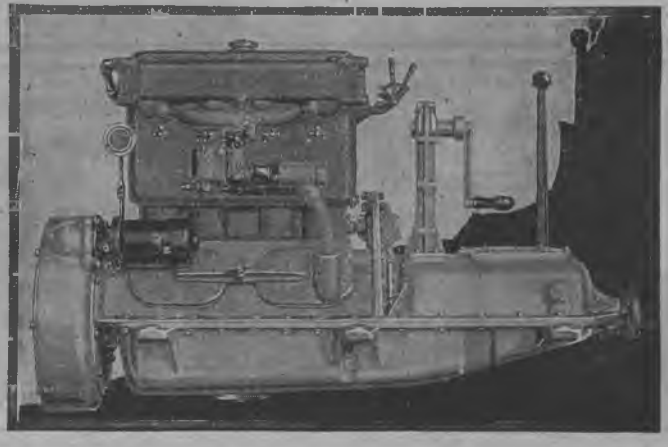
SCRIPPS - 40-60 HP. 100-130 HP. i due mod. del 1925.
PIERCE BUDD - 18-25 HP. tre cilindri due tempi - Il motore da corsa perfetto.
NIAGARA - 9-15 HP. 4 cilindri 4 tempi - Il motore adatto per barche da diporto e da lavoro.

GRAY - Per barche da lavoro, da diporto e motoscafi

8-10 HP. due cilindri due tempi.
14-20 HP. quattro cilindri quattro tempi.
25-35 HP. quattro cilindri quattro tempi.

◇ ◇

Messa in moto elettrica, illuminazione elettrica, inversione di marcia in blocco con il motore.



CARBURAZIONE A NAFTA



Economia fino all'80 % in confronto all'uso della benzina - mediante il

Vaporizzatore O. M. P.

applicabile agli attuali motori senza togliere il carburatore a benzina il cui funzionamento rimane inalterato come se il gruppo a Nafta non esistesse.

Funzionamento sicuro, gassificazione perfetta del carburante

Rivolgersi

OFFICINA MECCANICA PARMENSE

Via Farini, 99 - PARMA - Telefono 1-51

MOTOCICLETTE BIANCHI

PIRELLI Moto Cord

SOC. AN.
EDOARDO BIANCHI
MILANO
VIALE ABRUZZI - 16



AGENZIE IN TUTTE LE CITTÀ DEL REGNO

Come in letto con...



l' Ammortizzatore a olio

DERIHON

il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno

Non si può sregolare,
Non richiede manutenzione

Agenti esclusivi per l'Italia:

CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - **TORINO**



ROYAL MOTOR OIL

il migliore lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA CON DEPOSITO

MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA — Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

Le migliori **MOTO** per il 1925

ARIEL

ROYAL ENFIELD

SUPER EXCELSIOR

PREFERITE PER TUTTI GLI USI

AGENTI GENERALI:

MAX TÜRKHEIMER & C.

Via Lanzone, 22 - **MILANO** - Via Lanzone, 22

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ecc.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI

MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO, MACINAZIONE, ASFALTO ecc.

OFFICINE MECCANICHE

L. VENDER & C. — **MILANO** — Via Domodossola, 11

ACCUMULATORI
DOTT. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

Gli
Accumulatori Dott. SCAINI
sono ormai
ADOTTATI IN SERIE
dalle Fabbriche d'auto italiane:

Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Barison, Bianchi, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Lancia, O. M., Spa, ecc.
e dalla francese **Citroen**

per avere Luce splendida
Avviamento pronto facile sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
Società Anon. - Capitale L. 2.000.000
Via Trotter N. 10 – **MILANO** – Telefono N. 21-336



GOERZ
TENGOR

Questo modello è leggerissimo, bello, di prezzo moderato.

L'obbiettivo è quello famoso della Casa GOERZ.

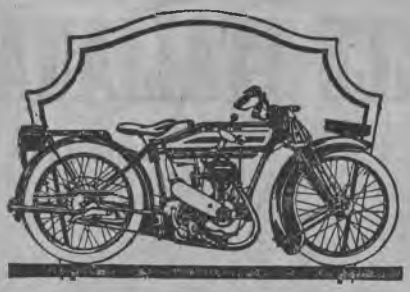
L'otturatore automatico sempre pronto permette istantanee rapide come pose brevi o lunghe.

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI NEGOZIANTI

CATALOGHI GRATIS

Comm. KODATO ROSSI . GOERZ
MILANO 13 Via Serbelloni 7

Goerz



MATCHLESS

(senza pari)

Modelli 1925 con e senza sidecar

350 c. c. - 590 c. c. - 980 c. c.

Agente Generale per l'Italia:

ALBERTI

Via Pucci, 6 - FIRENZE

MIGLIORI DEI MIGLIORI



MAGNETI MARELLI

SOCIETÀ ANONIMA FABBRICA MATERIALI ISOLANTI

ING. GIBELLINI

S. DAMIANO DI MONZA (TELEF. 500)



PEZZI ISOLANTI PER AUTOMOBILI

prous 25

PUBBLICITÀ GRIONI-MILANO

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima con Sede in MILANO
Capitale Sociale L. 500.000.000 — Versato L. 410.000.000 — Riserve L. 300.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6
Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Aosta - Asti - Avellino - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carloforte - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Foligno - Genova - Iglesias - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Macomer - Mantova - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Giovanni a Teduccio - San Remo - Sant'Agnello di Sorrento - Sassari - Savona - Schio - Secondigliano - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Torre Annunziata - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia - Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.608,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87

SMALTO EXCELSIOR

Vernici finissime per Carrozzerie
Lacca per modelli

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI - GENOVA
Fabbrica Smalti e Vernici

PROMETHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28



POMPA DOPPIA AD ALTA PRESSIONE

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 **TORINO** VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

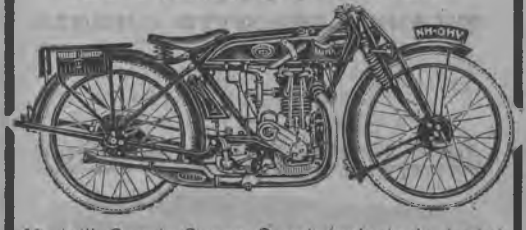
MACCHINE ED IMPIANTI
PER
OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

Motocicli

NEW HUDSON

DI FAMA MONDIALE



Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Vendita anche a rate mensili

Velocipedi di gran lusso

VITTORIO GRILLI & C. - Milano (18)
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

Un'Automobile

senza i cristalli Triplex

è un non senso,
è una cosa fatta a metà,
è una imprudenza volontaria,
è un rischio cercato con la lanterna.

Anche senza fare le ipotesi di attentati, di scontri, di investimenti, di ribaltamenti, di scoppi di gomma ed altro, quanto ci vuole perchè un ciottolo colpisca i cristalli?
In tal caso chi ci va di mezzo se non il passeggero o il conducente?

Il cristallo si fa presto a cambiarlo, ma un occhio no...!

Ora con l'uso del TRIPLEX resta
ESCLUSO
ogni rischio di questo genere.

Chi può spendere 30 mila lire nell'auto, non vorrà aggiungerne qualche centinaio per dare la tranquillità a sè e alla propria famiglia?

Per applicare il Cristallo TRIPLEX rivolgersi a
ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli, 12 - MILANO (9)

(Opuscolo illustrativo gratis a richiesta)

Alcyonnette

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
costruita dalla Casa

Alcyon
di COURBEVOIE



è il veicolo più pratico perchè esso è leggero e si conduce facilmente come una semplice bicicletta. E' munita di frizione, di demoltiplicatore, di trasmissione a catena. Motore a 2 tempi 50 × 50. Paga la tassa delle biciclette e non richiede licenza di circolazione.

1 ½ HP

Biciclette "*Alcyon*,, originali trionfatrici nelle più importanti e classiche gare.

SOCIETA' AN. ITALIANA **ALCYON - TORINO** — CORSO VENEZIA, 10

TURISTI! *non comperate biciclette a motore senza interpellare gli agenti dell'**Alcyon** o la Società stessa per conoscere il programma della **Grande Settimana Turistica da Trieste a Torino** che la Società **Alcyon** offre **gratuitamente** ai compratori dell'**Alcyonnette.** - Chiedere programmi N. 6.*

SOCIETÀ ANONIMA "LA FIBRA VULCANIZZATA"

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO

Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali





Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**
Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.



SVPERPILA

"LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE,,

BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI

SOC.AN.SUPERPILA

FIRENZE

CASELLA POSTALE 254

LISTINO GRATIS

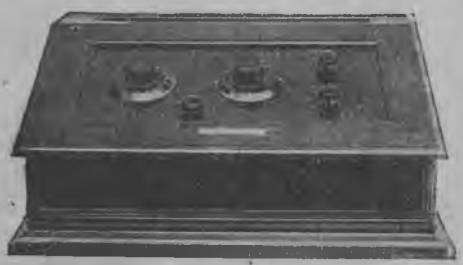
SGR

Società Generale Radio

Anonima per Azioni - Capitale L. 250.000

Via dei Mille, 21 - **BOLOGNA** - 21, Via dei Mille

Apparecchi Riceventi per Radiotelefonia



I migliori - I più sensibili - I più selettivi

PARTI RADIO PER AMATORI

PREVENTIVI A RICHIESTA

EAU DE COLOGNE

"FLORODOR"

SAUZÉ FRÈRES - PARIS

Per la sua squisita finezza sostituisce le Essenze più care

IN VENDITA DA TUTTI I PROFUMIERI

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Giugno — N. 6

L. V. Bertarelli — Una nuova grande carta automobilistica pag. 601
La Direzione del T. — L'albergo in Italia, pag. 606.
M. Marangoni — Castellarquato, pag. 609.
— Il quarto grande Campeggio del Touring, pag. 617.
G. B. Salvioni — Gli slavi nel nostro vocabolario, pag. 621.
L. V. Bertarelli — Novità di Postumia, pag. 625.
R. Perugia e A. Soave — La via dei baluardi, pag. 633.
R. Zerbinati — Un miracolo del lavoro italiano in Somalia, pag. 641.
M. Mandelli — La difesa del vapore, pag. 649.
G. Silvestri — La strada gardesana, pag. 662.
U. Tegani — New-York e il problema della circolazione, pag. 671.
Alla conquista dell' Automobile, pag. 683. — Vita del Touring, pag. 687. — Notizie ed echi, pag. 691.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 6
PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI
Giugno 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

UNA NUOVA GRANDE CARTA AUTOMOBILISTICA

Lo sviluppo italiano dell'automobilismo turistico diventa ogni giorno maggiore e sta per avere uno slancio anche dalla auspicata e finalmente avvenuta nascita in Italia di una fabbricazione di vetturette a prezzo relativamente basso.

Al movimento automobilistico propriamente detto si somma quello, enormemente sviluppatosi, della motocicletta e della motocarrozzetta. Ed ora è nata e prende — anche come grande turismo — importanza, che sta per divenire forse travolgente, la popolare motobicicletta.

Dunque per tutti questi conduttori di macchine: olio, benzina e la Carta geografica. Ma, si capisce, non qualunque Carta.

Finora la Carta speciale più diffusa fu il 650.000 del T.C.I., creata quando l'auto si adoperava soltanto per le grandi linee. È Carta sempre fresca perchè viene aggiornata ad ogni edizione e sempre ugualmente utile per chi si limita alle grandi linee per cui fu fatta e ama vedersele sott'occhio ad esclusione delle altre che non gli servono.

Ma il motorismo ha di poi estesa la rete dei suoi percorsi; adesso non vi è più strada che non abbia invasa. Le pendenze non disturbano più, l'esistenza di macchine in tutti i centri minori crea il movimento dappertutto coi suoi sussidi di benzina, olio e rifornimenti: in ogni luogo arrivano per affari o per turismo, senza preoccupazioni di difficoltà alcuna, le macchine d'ogni anche minima potenza.

Da ciò l'opportunità di una Carta motoristica speciale che rispondesse a questi complessi bisogni.

In Italia non l'abbiamo. Il Touring vi ha pensato e me ne ha affidata la direzione, l'ha preparata con lunga meditazione e molta cura e la pone ora a disposizione dei motoristi.

La "forma„ della nuova Carta.

Ante omnia: la « forma » della Carta.

Questo dettaglio, che in altre Carte ha importanza secondaria, ha invece un interesse così grande nel caso specifico, che amiamo parlare della forma prima che della sostanza.

L'uso della Carta nel vento dei veicoli scoperti esige una forma che non faccia vela ed eviti l'immediato sciupio. L'esperienza di molti anni ha provato che la forma ossia la piegatura a libretto della Carta automobilistica al 650.000 del T.C.I. a tutti nota è perfetta. Il libretto di centimetri 11 per 28 si maneggia liberamente, senza bisogno della fastidiosa, costosa e voluminosa montatura su tela, anche in macchine scoperte. Il libretto poi si svolge e si capovolge nel modo che tutti sanno in maniera da permettere la lettura comodissima di grandi estensioni di percorso senza mai spiegare altro che piccola superficie.

Nulla c'era da cambiare in questa parte estrinseca del nostro 650.000 per una Carta automobilistica nuova e noi l'abbiamo perciò fedelmente riprodotta. La nuova Carta automobilistica, che qui si annuncia, è anch'essa in grandi fogli ripiegati a libretto.

Il "taglio„

Le caratteristiche di sostanza della nuova grande Carta sono però tutt'altre di quelle del 650.000 del T.C.I.

La scala è un po' più che doppia (1 : 300.000). Un centimetro vi corrisponde a tre chilometri; contiene tutte le carrozzabili e, con finissimo e preciso disegno, l'orografia. È dunque non una Carta schematica ma completa.

L'Italia è divisa in 10 fogli di cui 7 di centimetri 110 per 82 (ripiegati a libretto, come si disse, cent. 11 per 28) e 3 più piccoli (Calabria, Sardegna, Corsica) ma formanti serie identica cogli altri quando sono ripiegati.

Il quadro d'unione qui contro mostra il razionale *taglio* adottato per la Carta, pel quale le opportune sovrapposizioni nelle zone marginali permettono di riunire in ogni foglio vastissime regioni aventi un tal quale nesso turistico, sia pure empirico e non preciso. I motociclisti in particolare, i quali hanno bisogno di tenersi in tasca piccolo volume, apprezzeranno assai questa particolarità.

I fogli coprono terreno da est ad ovest per 310 km., da nord a sud per 240 km. e diagonalmente per 400 km. Ma opportune utilizzazioni di vuoti (il mare) permettono in qualche caso di mettere in un foglio anche estensioni maggiori. Il massimo è raggiunto nel foglio 6 che copre ben 560 km. misurati in linea d'aria. Un'occhiata al quadro d'unione può essere interessante.

Si può dire genericamente che i primi quattro fogli 1, 2, 3, 4 comprendono a nord di Livorno-Arezzo-Ancona tutta l'Italia Settentrionale, buona parte della Svizzera e un po' di Francia, Austria e Jugoslavia.

In due soli fogli (1 e 2) vi è l'intiera catena delle Alpi dal Viso al Nevoso, l'intiera pianura padana a nord del Po, l'intiero versante alpino esterno. È una bella comodità avere in così minuscola mole una sì grande autonomia cartografica.

Uno, il 3, ha tutta la riviera tirrenica da Livorno a Nizza e Grasse (km. 460) coi suoi entroterra di Torino, Milano, Brescia.

Il 5° e 6° foglio sono pure magnifici pel turismo: l'uno dà tutta quanta l'Italia Centrale da Lucca-San Marino-Pesaro a Roma; l'altro l'intiera Italia Meridionale da Roma a Salerno, Potenza, Taranto e Lecce. L'incorniciatura ingegnosa del Salento e della Basilicata nel vuoto di sinistra del foglio 6 (vedi quadro d'unione) permette questo risultato interessante di avere tutto il Meridione in due soli fogli.

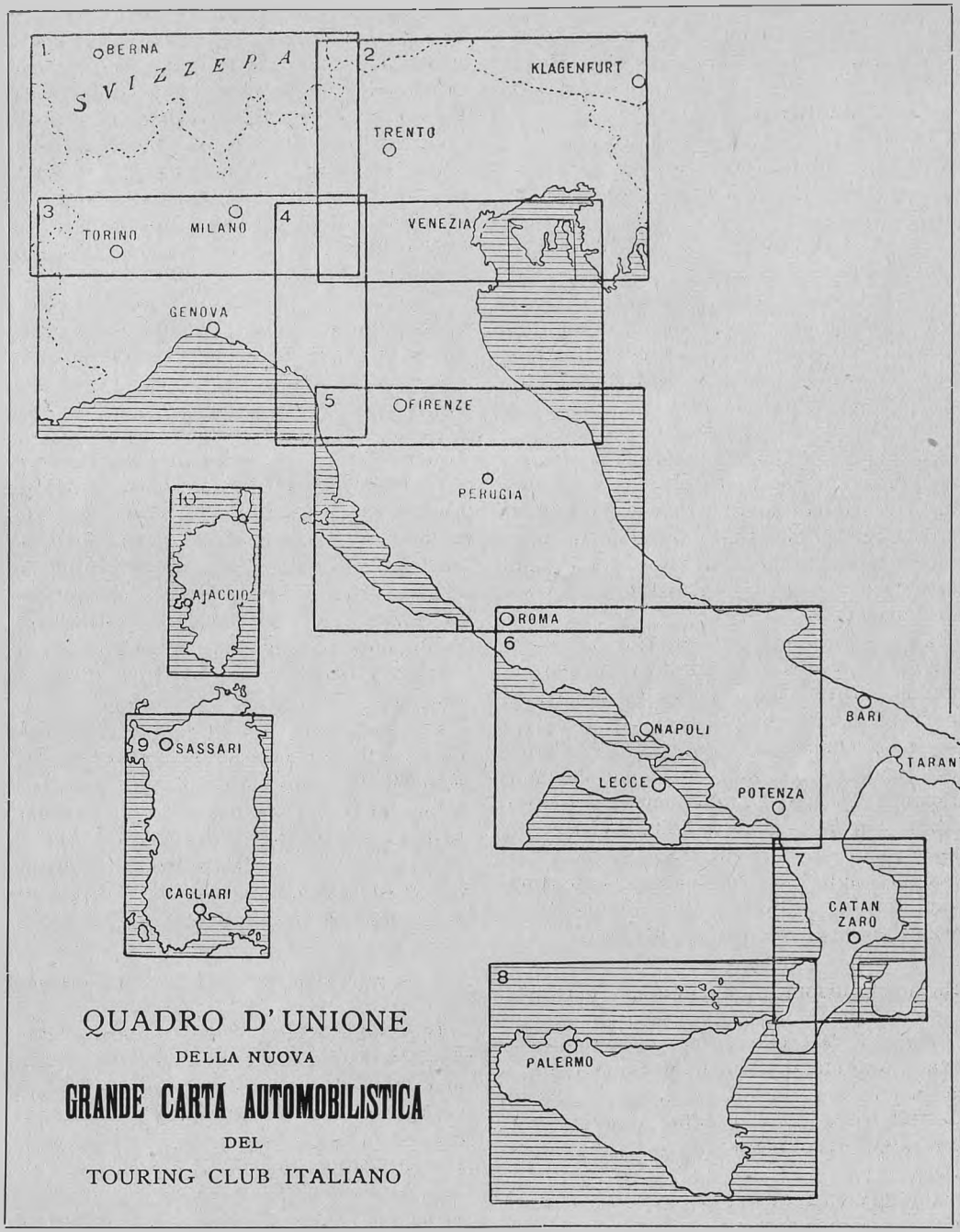
Il 7°, 8°, 9°, 10° foglio, rispettivamente contengono la Calabria, la Sicilia, la Sardegna, la Corsica; ciascun'isola è completa in un solo foglio.

Si tratta dunque nel complesso di inquadrature che usate in viaggio rispondono a concetti molto organici.

Alcune caratteristiche.

La Carta è a più colori armonicamente intonati e combinati in modo da rendere facile la lettura in viaggio: rosso per le strade, nero per i nomi, blu scuro per i fiumi e chiaro per laghi e mari. Un colore neutro un po' verdolino in cui si potrebbe sentire una tendenza primaverile è usato per i monti (con due tirature, di cui una per rialzare la plastica dei crinali e delle creste).

I nomi di luogo sono sfollati e in caratteri grandi per poter essere letti senza sforzo in vettura. Il tipo diverso del carattere indica i capoluoghi di regione, di provincia, di circondario, di mandamento amministrativo, di comune. Caratteri diversi hanno le frazioni, i monti, le acque. L'abitato è segnato con la sua forma topografica reale, schematizzata nelle arterie principali in modo da potere venire attraversato con facilità, anche se di forma complicata. Per le grandi città vi è però



all'uopo un altro provvedimento di cui diremo più sotto.

Da luogo a luogo vi sono capisaldi rossi, tra i quali sono segnate le distanze in chilometri ed ettometri. Ci sia permesso di dire che è fatica particolare del Touring questo lungo studio delle distanze, al quale tutti hanno attinto ed attingono copiando e, s'intende, guardandosi bene il più spesso dal citare la fonte. La riconoscenza non è virtù comune. Le distanze furono tutte ancora rivedute e messe, nei limiti del possibile, in re-

lazione cogli ultimi dati forniti dalle Provincie e dal Genio Civile per i percorsi abbreviati creati da nuovi tronchi stradali. Hanno dunque anch'esse — le distanze vecchie e le nuove — carattere originale.

Le strade di grande comunicazione o di particolare interesse turistico per bellezza di paesaggio o come necessari collegamenti fra arterie maggiori, spiccano nettamente nella Carta con segno speciale, in modo da permettere una facile direzione.

Le altre sono distinte secondo la manutenzione provinciale o comunale. È questa una classifica attuale, l'unica possibile mentre si pubblica questa Carta. La legislazione stradale sta per mutare in parte gli enti manutentori; ma quando questo sarà avvenuto non cambierà sensibilmente, almeno per parecchio tempo, la natura delle strade. Le attualmente comunali continueranno ad essere le strade minori, più strette, tracciate, nel complesso, più alla buona, di minor traffico e di manutenzione meno organizzata, s' intende mediamente.

La precisione e l'aggiornamento della rete stradale costituisce un merito particolare di questa nostra Carta. Inchieste minuziose, lunghe, costose, furono fatte all'uopo e si ebbe una collaborazione assai cortese ed efficace dal Genio Civile, dalle Provincie, da molti Comuni. Tuttavia l'aggiornamento è forzatamente imperfetto, per la lenta rotazione dei documenti che vi si riferiscono, i quali pervengono agli Uffici in qualche per fortuna raro caso con ritardo di anni, quando non capiti anche che si perdano per via!

Un nostro dispiacere di cittadini e di turisti.

È qui il caso di accennare alla rete delle strade militari delle quali fu impossibile — nè sembri la parola fuor di luogo — chiarire lo stato reale e le probabilità avvenire, onde precisare come rappresentarle nella nostra Carta.

Queste meravigliose e povere strade sono — per duro che sia il confessarlo — una vergogna statale. Dello Stato si magnifica ogni giorno il valore quasi di nuovo Dio onnipotente. La verità è che lo Stato italiano fu incapace di difendere, neppure nel modo più elementare, un patrimonio che pochissimi milioni avrebbero bastato a conservare intatto, serbandolo a destini definitivi da determinare con calma e secondo l'opportunità. Perfino strade sacre per il ricordo di eroismi che hanno salvato la Patria furono lasciate ammalorarsi! Perfino strade che costituiscono comunicazioni di utilità evidente economica, politica e militare sono in abbandono completo! La storia di queste strade è un marchio di incapacità organizzativa statale, di slegamento della macchina burocratica. Tutti le volevano conservare, nessuno ha saputo giungere allo scopo.

Che fare di tali strade in una Carta? Forse domani potranno essere da qualche ministro, che se ne faccia seriamente carico (non con sole chiacchiere come fino ad oggi) essere poste in un'*infermeria,* curate e guarite. Noi abbiamo tralasciato di segnare quelle che riteniamo tisiche in terzo grado e senza speranza di sanatorio, le altre le abbiamo indicate come segno di speranza. I motoristi che usano la Carta nella fascia di guerra le sanno distinguere ed occorre che s'informino del loro stato prima di arrischiarvisi. Nulla possiamo garantire dell'esattezza dei nostri segni, per quanto abbiamo avuto la tendenza a sopprimere le strade in probabile definitivo abbandono.

Una indicazione specialissima della nostra Carta, fatta col concorso della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, una vera assoluta novità, perchè non esiste nè in Carte, nè in elenchi pubblicati è quella dei passaggi a livello. Furono distinti con segni diversi i custoditi dagli incustoditi. Automobilista avvisato è mezzo salvato...

Il motorista nelle città e alle dogane.

Un complemento prezioso: la nostra Grande Carta è accompagnata da un notevole numero di piantine di città in calcopallido, su cui in color vivo sono tracciate le arterie stradali più adatte ad essere percorse dai motoristi per l'attraversamento dell'abitato e per raggiungerne le singole uscite, secondo la direzione che si vuol prendere. Ogni uscita di città porta anche l'indicazione della città vicina a cui si dirige la strada che se ne dirama ed anche il numero della linea della *Guida delle Grandi Comunicazioni del T.C.I. coi profili stradali* di prossima edizione e che sarà, insieme alla grande Carta, e col Manuale dell' Automobilismo e del Motociclismo del

T.C.I. il *vademecum* indispensabile di tutti i motoristi. Le piante sono:

Aarau, Acqui, Alessandria, Ancona, Aquila, Arezzo, Ascoli, Asti, Avellino, Bari, Barletta, Bassano, Bellinzona, Belluno, Benevento, Bergamo, Berna, Biella, Bologna, Bolzano, Brescia, Brindisi, Cagliari, Caltanissetta, Campobasso, Cannes, Casale Monferrato, Caserta, Catania, Catanzaro, Chieti, Civitavecchia, Como, Cosenza, Cremona, Cuneo, Este, Ferrara, Fiume, Firenze, Foggia, Foligno, Friburgo, Genova, Girgenti, Gorizia, Grasse, Grosseto, Innsbruck, Ivrea, Lecce, Lecco, Livorno, Losanna, Lubiana, Lucca, Lucerna, Lugano, Mantova, Messina, Modena, Milano, Napoli, Neuchâtel, Novara, Nizza, Orvieto, Padova, Palermo, Palmanova, Parma, Pavia, Perugia, Pesaro, Piacenza, Pisa, Pistoia, Pola, Potenza, Ravenna, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Rieti, Roma, Rovigo, Sampierdarena, Sassari, Savona, Schio, Siena, Siracusa, Soletta, Spezia, Taranto, Teramo, Terni, Torino, Trapani, Trento, Treviso, Trieste, Udine, Varese, Vercelli, Verona, Vicenza, Viterbo, Voghera, Zurigo.

L'elenco delle dogane a ciascun valico indica la capacità amministrativa di ciascuna di esse.

La chiave della diffusione.

Il prezzo.

Il prezzo? Naturalmente un prezzo da Touring, un prezzo di propaganda, un prezzo di guerra all'analfabetismo cartografico di troppi italiani.

Egregi lettori, per una volta tanto una latta di benzina meno e «tutta Italia» della grande Carta Automobilistica del T. C. I. a disposizione.

La Carta si vende *ai Soci*, a fogli separati.

Ogni foglio a L. 7 (oltre le spese per l'invio postale: all'interno e Colonie L. 2, estero L. 3) salvo Calabria, Sardegna, Corsica, ciascuno a L. 4 (oltre le spese postali, come sopra). Per i non Soci il prezzo è doppio. I fogli s'intendono piegati a libretto e rilegati in cartoncino, col fascicoletto delle piante di città corrispondenti e con un quadro d'unione di tutti i fogli.

Se si tien conto della grandezza eccezionale dei fogli, dell'appendice importante delle piante di città e della legatura, si apprezzerà lo straordinario buon mercato di questa Carta, di cui ogni foglio ha una superficie disegnata pari a quasi sei fogli e mezzo della Carta d'Italia al 250.000 del T.C.I. e a quasi nove fogli dell'Atlante Stradale d'Italia del T.C.I. La pubblicazione si inizia ora e seguirà rapidamente. Crediamo di potere contare presso a poco su queste date: i fogli 3 e 4 entro luglio 1925, i fogli 1 e 2 entro agosto, i fogli seguenti uno al mese, l'intiera Carta essendo già tutta terminata come impianto e pronta da stampare.

Il Socio che non voglia seccarsi a seguire a mano a mano la pubblicazione e ad inviare ogni volta l'importo di ciascun foglio appena pubblicato e vuol anche essere sicuro di averlo tostochè sia venuto in luce, può inviare senz'altro l'importo della Carta completa in L. 54 (presa foglio a foglio importerebbe L. 64), più L. 20 per l'interno e Colonie e L. 30 per l'estero, cioè 10 spedizioni raccomandate ciascuna rispettivamente di L. 2 e 3. La spedizione verrà fatta in prelazione assoluta ai prenotati.

Quest'edizione grandiosa costituisce indubbiamente un passo notevole nella cartografia automobilistica mondiale, per la tecnica della concezione e dell'esecuzione; perchè copre l'intiera Italia con una notevole parte del versante esterno delle Alpi che più interessa i motoristi italiani; perchè il Touring la mette a disposizione dei Soci a un prezzo tale da crearle una penetrazione che sarà larghissima diffusione popolare di coltura; perchè infine, collegata colla risorta e rifatta *Guida delle Strade di Grande Comunicazione del T. C. I.* coi profili di 50.000 chilometri di strade, forma un insieme assolutamente originale e poderoso di notizie topografiche sulle comunicazioni del nostro Paese quale, ci sembra, non vide mai altrove la luce per iniziativa privata senz'alcun sussidio, di nessuno, cosicchè il Touring può fieramente vantarla come frutto del proprio vigore.

L. V. BERTARELLI.

La migliore villeggiatura

Aria buona, vitto sano, tranquillità assoluta, panorami superbi, non sono questi forse gli oggetti dei vostri sogni? Ed allora, se intendete appagarli, leggete quanto è scritto a pag. 617 e chiedete il programma del *Quarto grande Campeggio del T. C. I.* che avrà luogo nell'agosto prossimo ai piedi del Nuvolau, sopra Selva di Cadore in un fantastico mondo dolomitico.

L'ALBERGO IN ITALIA

LA NUOVA ARMA PER UNA CROCIATA (1)

La crociata — ognuno che ci conosca lo intende a volo — è quella che da tanti anni infaticabilmente sosteniamo per il miglioramento e lo sviluppo dell'industria alberghiera in Italia, ossia di uno tra i fattori fondamentali per l'incremento del turismo e nel medesimo tempo per la sempre maggiore elevazione della dignità del nostro paese.

Un vantaggio è collegato all'altro. Sono i due elementi di un rapporto diretto. Fin che nella morta gora di una scettica indifferenza, di una colposa ignavia o di una indulgente sopportazione, si tollera, e quindi s'incoraggia, la deficienza numerica e qualitativa degli alberghi, rimandando alle calende greche la costruzione di edifici nuovi e il radicale moderno restauro degli edifici vecchi; fin che sussiste questa specie di crisi dei pubblici alloggi e permane la vergogna di certe decrepite locande, di certe miserabili taverne, non si può sperare in un largo e fecondo movimento turistico da parte degli stranieri e non si può impedire che gli uni e sopra tutto gli altri giudichino con dolorosa amarezza della patria nostra.

A tanto danno morale e materiale non dobbiamo sognare improvvisi rimedi taumaturgici. È però dover nostro d'indicare e d'intraprendere la cura e di proseguirla tenacemente e d'intensificarla animosamente, col fermo proposito e con la salda fede nella guarigione, sia pur lenta e lontana, ma immancabile e sicura.

È tutto un vasto programma che occorre affrontare, una lotta da sostenere, una crociata da combattere. E dopo tutte le altre che via via il Touring viene forgiando alla bisogna — dalle denunzie alle polemiche, dai concorsi alle mostre, dalle scuole ai manuali —, ecco ora l'arma nuovissima che abbiamo impugnata per la bella battaglia; ecco scendere in campo, volonterosa e risoluta, una nuova Rivista « L'Albergo in Italia » che, in cordiale e fervida unione fra loro, Touring ed Enit lanciano nel mondo alberghiero d'Italia per agitarvi la sana discussione di problemi, per additarvi esempi e modelli, per segnalarvi le intraprese meritevoli di encomio e d'imitazione, per riprodurre e diffondere utili consigli, per caldeggiare iniziative, per incitare alle opere buone: in una sola parola per fare, col veicolo della stampa, una larga ed assidua seminagione di propaganda.

Il nostro motto è il titolo stesso dello scritto con cui Touring ed ENIT presentarono al pubblico il nuovo periodico nel suo primo numero: « Verso il meglio »; ed è nel semplice disegno che fiancheggia il titolo della Rivista, nella testata della copertina: da un lato, l'umile osteria del vecchio borgo, povera e disadorna, con la solitaria lanterna pendula sopra il portone del democratico stallazzo da cui esce, al trotterello dei magri ronzini, la patriarcale diligenza; dall'altro, l'ampio albergo del secolo ventesimo, fitto di camere e di finestre, arioso di terrazzi e innanzi alla cui facciata monumentale trascorre lucida e superba l'automobile.

L'allegoria pur nelle sue linee schematiche di schizzo è d'una eloquenza che non richiede spiegazioni. Essa indica il passato da cui provenivamo, che ancora resiste qua e là con tardive e ormai anacronistiche testimonianze, e che deve scomparire trasformandosi nel magnifico avvenire che già qua e là si afferma e finirà per imporsi e trionfare; unico dominatore, dappertutto.

***

« L'Albergo in Italia » è apparso come una fresca gemma primaverile, sobrio, snello e pur robusto e con tutta l'aria di voler vivere vigorosamente la sua vita, crescendo e migliorando nel cammino.

Perchè non abbiamo la pretesa che la no-

(1) *L'Albergo in Italia* è una nuova Rivista mensile del formato de *Le Vie d'Italia*, di 48 pagine di testo, riccamente stampata su carta patinata, edita in comunione tra Touring ed ENIT, di cui il primo e il secondo numero, qui commentati, sono comparsi nell'aprile e nel maggio scorsi. L'abbonamento è annuo e di L. 10 — prezzo di propaganda — e transitoriamente, per il 1925, da aprile a dicembre L. 8,10; un numero separato L. 1,50. (Per l'Estero prezzi doppi). Lo scopo della nuova Rivista, il miglioramento degli alberghi, e specialmente dei medi e piccoli, è perseguito dal Touring e dall'ENIT, tra altro, colla diffusione gratuita del periodico in molte migliaia di tali alberghi.

stra Rivista sia fin d'ora immune da difetti, e ci proponiamo di scoprirli e di correggerli, anche con l'aiuto spontaneo dei lettori, che sarà sempre affettuosamente accolto. Ad ogni modo — e lo diciamo con legittima gioia e con sincera riconoscenza — essi hanno fatto subito buon viso al nuovo amico ch'è sorto a propugnare il bene di una classe tanto folta quanto laboriosa e di un'industria tanto preziosa quanto vasta e, per certi aspetti, benemerita della collettività.

Il primo fascicolo, diffuso ovunque a migliaia e migliaia di copie, ha ottenuto benevoli suffragi, i quali sospingono anche noi « verso il meglio » come è appunto nel programma che abbiamo tracciato per opera nostra e insieme per il progresso dell'industria alberghiera.

E subito, in quel fascicolo, che qui rapidamente vogliamo esaminare, si è inciso il segno d'uno dei nostri capisaldi, d'uno dei postulati più vivi ed urgenti: quello dei nuovi alberghi. Ne abbiamo scelto uno, fra i non molti che sono sorti nel dopoguerra — il « Sitea » di Torino — per additarlo con plauso ad esempio, a sprone di troppi neghittosi. L'articolo che ne tratta, lo descrive minutamente e dimostra, col corredo di nitidi disegni e di belle fotografie, come anche in un edificio non affatto gigantesco e senza il requisito del lusso, si possa offrire ai turisti un ambiente moderno, decoroso e comodo. Se in ogni fascicolo potessimo illustrare una nuova azienda alberghiera, ne saremmo ben contenti. Dodici alberghi nuovi in un anno, non par forse una gran cosa, e tuttavia, a continuare d'un tal passo, l'aritmetica dice che in capo a un quinquennio se ne conterebbero sessanta, e allora sì che si comincerebbe un po' a tirare il fiato!

Perchè, secondo ogni probabilità, nascerebbero altre iniziative speciali; forse allora comincerebbe pure a diminuire la sperequazione che oggi si osserva e si lamenta nello stato dell'industria dei forestieri nella Liguria occidentale, di fronte all'analoga industria nell'attigua Costa Azzurra. Tale è l'argomento di un altro articolo interessante e riccamente illustrato con cui un competente in materia, l'ingegnere Paolo Stacchini, ha sviscerato il problema per ciò che riguarda particolarmente le linee ferroviarie, tranviarie e automobilistiche, i treni e gli orarî, le strade e le stazioni.

Talvolta i turisti sono indotti a cercare altrove quegli agi che noi non offriamo e che si trovano a due passi, oltre confine, per l'intraprendenza e il beneficio altrui. Così, senza proprio volerlo apposta, finiamo per somigliare un po' ai fieri svizzeri grigionesi che respingono le automobili dal loro pittoresco cantone, come piacevolmente racconta Giuseppe Vota in un articolo dello stesso fascicolo, fregiato dalla riproduzione di bizzarri manifesti della propaganda autofoba che colse la vittoria dalle urne del *referendum* popolare.

Nè, d'altra parte, si vuol pretendere che fioriscano soltanto alberghi nuovi, lasciando che i vecchi vadano alla malora o continuino, accidiosi e tetri, ad amareggiare i viaggiatori. Anzi possono e debbono trasformarsi, anche nell'interesse dei proprietari stessi. Si sveglino, si muovano, facciano qualche cosa per intonarsi ai mutati tempi, per corrispondere alle accresciute esigenze! E incoraggiamoli in quest'opera di risanamento, stimoliamoli in qualche modo, sproniamoli con qualche incentivo d'ambizione o d'interesse, così da rendere evidente e tangibile un beneficio che sia molla e compenso! Il Touring e l'ENIT si sono già da due anni or sono associati e hanno indetto, come i Consoci sanno, per il miglioramento dei piccoli alberghi nei minori centri della Toscana, dell'Umbria e del Lazio, un Concorso del quale il primo fascicolo dell'« Albergo in Italia » segnala i risultati, riferendone ampiamente e illustrando con fotografie la felice trasformazione dell'albergo Savoia, nella senese Pienza, che meritò il primo premio.

Dai problemi di carattere generale il fascicolo passa poi ai quesiti particolari che interessano l'albergo e la sua complessa industria: per esempio all'attrezzatura delle cucine negli alberghi-ristoranti, di cui si è con competenza sicura occupato l'ingegnere Angelo Alpe in un articolo con molti disegni dimostrativi; alla famosa, e saremo per dire famigerata, tassa di soggiorno, sulla quale si è diffuso Guido Ruata Segretario Generale dell'ENIT con l'ausilio di amene vignette intercalate nel testo; poi ancora a come debbono essere i letti, e quali i quadri d'ornamento negli alberghi, ai delicati rap-

porti fra turisti e albergatori e a una serie di buoni consigli costituenti l'utilissima vivace rubrica di un Notiziario compilato sulla ricca scorta di riviste specializzate dell'estero, in guisa da tenere i lettori al corrente di ciò che si pensa, si studia e si pratica nel mondo.

***

Parte dei nostri lettori, del resto, specialmente gli albergatori, hanno già presa diretta conoscenza di tutto questo, sfogliando il primo fascicolo dell'« Albergo in Italia » mandato loro in omaggio, di cui abbiamo qui voluto richiamare il contenuto per gli altri, per quelli che non l'hanno visto. Quanto al secondo fascicolo della nuova Rivista, il programma ha fedeli assertori, anche quando riecheggia attraverso il ricordo d'altre nostre iniziative: la Mostra delle Forniture Alberghiere, per citare una fra le più importanti; quella ch'ebbe il suo primo saggio, nei due anni decorsi, in un padiglione provvisorio della Fiera Campionaria di Milano, e che ora ha trovato la sua stabile sede in un vero palazzo, ricco di marmi, di ottoni, di vetrate a colori, nel quale, durante la Fiera testè tenuta, la folla più densa si avvicendò tra la più schietta meraviglia e l'ammirazione più cordiale, onorato pure dall'Augusta visita di S. M. il Re.

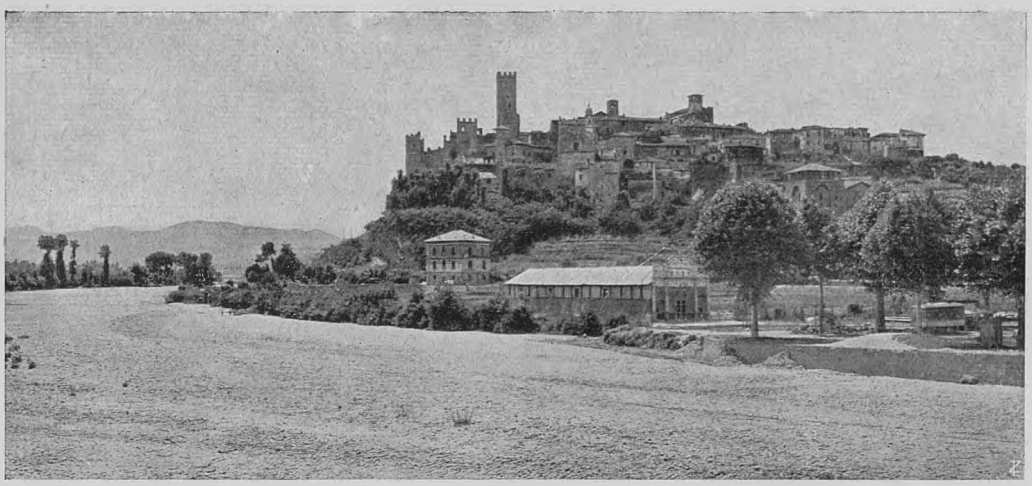
Un articolo copiosamente illustrato porge anche ai lontani un'idea efficace di tale Mostra, che ha riunito, nella cornice più adatta e nella sintesi più opportuna, gli svariatissimi campioni di mobili, di biancherie, di argenterie, di elementi decorativi e di articoli sostanziali, dalle camere da letto alle cucine, dai refrigeranti ai fornelli elettrici, dai grandiosi apparecchi alle piccole invenzioni pratiche; insomma, di tutto ciò che, in diversa misura e in modo differente, contribuisce a formare quel formidabile insieme che è l'albergo nei nostri giorni.

È un esempio di collaborazione che si è svolto sotto l'egida del Touring, il quale già ebbe ad offrirne un altro agli albergatori con quel « Manuale dell'Industria Alberghiera » di cui nel secondo fascicolo pure si discorre lucidamente e minuziosamente, per farlo conoscere a chi ignora quest'altro nostro contributo alla propaganda per lo sviluppo e il perfezionamento della tecnica d'albergo. E propaganda nel più alto senso della parola è quella che si effonde in uno scritto dalla penna alata e dotta di Andrea Moschetti che illustra Padova nelle sue vecchie ricchezze e nei suoi moderni sviluppi, dimostrando per la nobile città come sia urgente il germogliare prossimo di alberghi nuovi, in armonia con la rigogliosa sede di tante bellezze, di tante opere, di tanti traffici. Propaganda fiorita è pur quella che va svolgendo l'ENIT con una profusione di monografie e d'opuscoli che presentano ed esaltano le mille bellezze d'Italia, con una arte, un gusto, un'efficacia di cui ci dà una colorita immagine Giorgio Paoli riferendone largamente in questo medesimo fascicolo.

La propaganda non fallisce la propria missione, quando è bene esercitata e bene intesa; talora i risultati si manifestano con un bizzarro ma gradevolissimo sapore, come dimostra il caso del proprietario del « Caval Marino » di Sermide, che narra in brevi pagine con deliziosa semplicità e franchezza come e perchè egli abbia rimodernato il suo albergo. Ed è ancor più commovente, perchè direttamente richiama il tragico ricordo della guerra, il caso del Grand Hôtel Lago — a San Cristoforo, sul lago di Caldonazzo presso Levico, in Val Sugana — ora ricostruito sulle rovine dell'Hôtel Seehof, distrutto durante la guerra. Ed è poi motivo di conforto il conoscere lo spirito d'iniziativa d'un altro albergatore, il Possenti di Alessandria, che ha pur dato nuova e moderna veste al suo « Terminus Hôtel », quale vien descritta da Giuseppe Norcia in un articolo corredato da opportune illustrazioni.

Qualche frutto matura, adunque, nel grande campo che noi coltiviamo con tanto amore. E questo, mentre può esortare gli altri a seguire i buoni esempi, ci è pur stimolo a perseverare nella nostra opera, a proseguire nella nostra crociata e a temprare sempre meglio l'arma idonea, la Rivista, così che allo sviluppo dell'« Albergo in Italia », da noi insieme coll'ENIT diffuso per il bene di un'industria che ci sta a cuore, corrisponda lo sviluppo reale ed effettivo dell'albergo in Italia, quello vero, fatto di solide pietre e condotto con illuminati criteri pratici, per il bene del turismo e per le fortune del nostro paese, le quali ci stanno a cuore più di tutto.

LA DIREZIONE DEL T. C. I.



(fot. R. Galleria di Parma)

CASTELLARQUATO: VEDUTA DAL TORRENTE ARDA.

CASTELLARQUATO

CASTELLARQUATO! Quanta mai gente, italiani e stranieri, che vi saprebbero indicare a menadito le bellezze più recondite d'Italia, non avranno nemmeno mai sentito rammentare questo paese? Già il suo nome romantico, ferreo e sonoro, è una promessa che i fatti poi confermano pienamente. Si vede che, anche per i paesi, non sempre la popolarità è in ragione del valore.

Eppure Castellarquato, questo San Gimignano dell'Emilia, non è nemmeno a casa del diavolo, anzi è più facile a raggiungersi del tanto più celebre borgo senese: nemmen dieci chilometri lo separano da Fiorenzuola d'Arda — che come ognun sa, si trova sulla linea forse più comoda d'Italia, tra Parma e Piacenza — da Fiorenzuola che vi offre persino tanto di automobile pubblico per portarvi al fantastico, turrito castello.

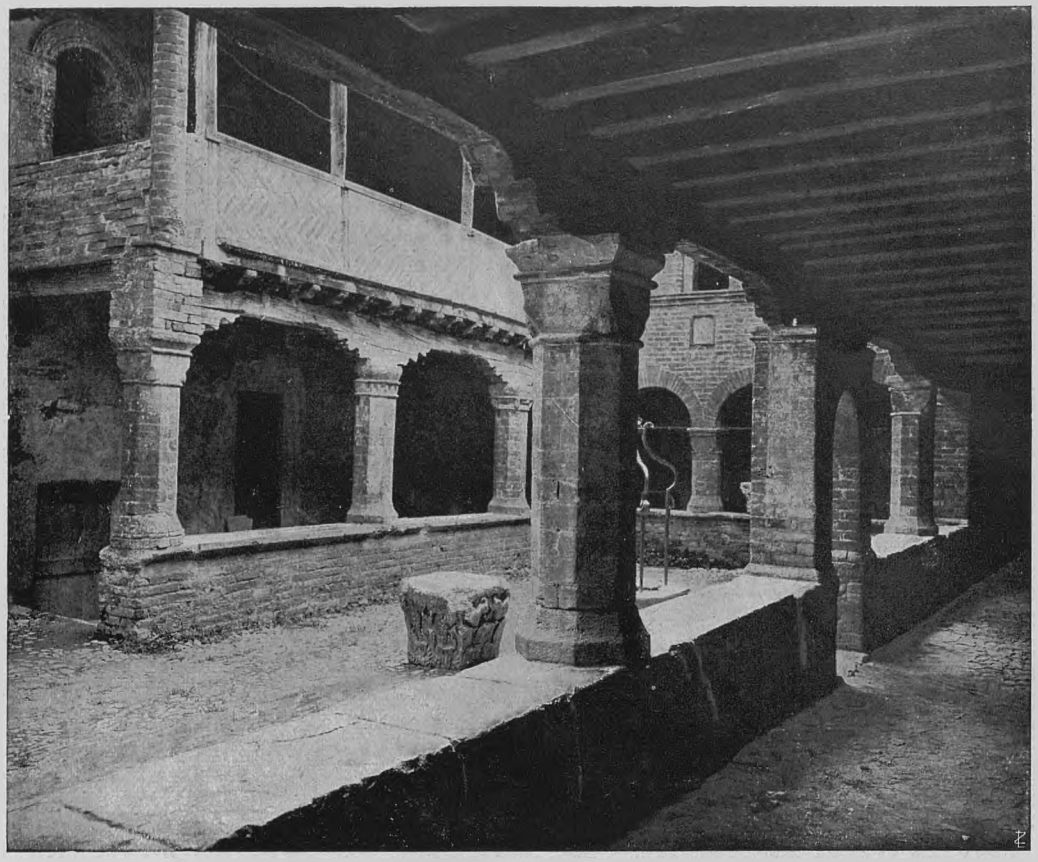
Guardatelo se non vi sembra veramente un maniero da fiabe con le sue torri scalate sull'orlo del poggio, come tre sentinelle in vedetta a guardia del paesotto acquattato dietro; del poggio che nasce verde e frondoso dal ghiaioso deserto dell'Arda. Sono invece quelle torri — e ve ne accorgete avvicinandovi ad esse per l'erto cammino che vi scopre ad ogni passo i tesori pittoreschi della ridente e aprica valle dell'Arda — sono invece esse tre vere torri solide e massicce, ben piantate e squadrate, pronte a sfidare dio sa quanti altri secoli ancora; le torri della rocca viscontea, di cui Luchino Visconti innalzò nel 1347 quella più alta, la quale domina e sopravanza tutte le altre altezze circostanti, suscitando dalla cima uno dei panorami più vasti e fantastici. Torri siffatte si direbbero costruite per dare, oltre la sicurezza, l'orgogliosa soddisfazione al Signore del castello, perchè goda di sentire di lassù tutto in suo pugno il paese a lui sottomesso.



(fot. R. Galleria di Parma)

CASTELLARQUATO - COLLEGIATA: PANNELLO DELL'ANTICO, DISFATTO AMBONE, COL SIMBOLO DI S. LUCA.

Ma non siete ancora rimessi dalla piacevole sorpresa, che alla svoltata ecco apparirvi in tutto il suo fantastico anacronismo la piazza; e vi chiedete stupefatti in quale romantica scenografia avete già visto qualcosa di simi-



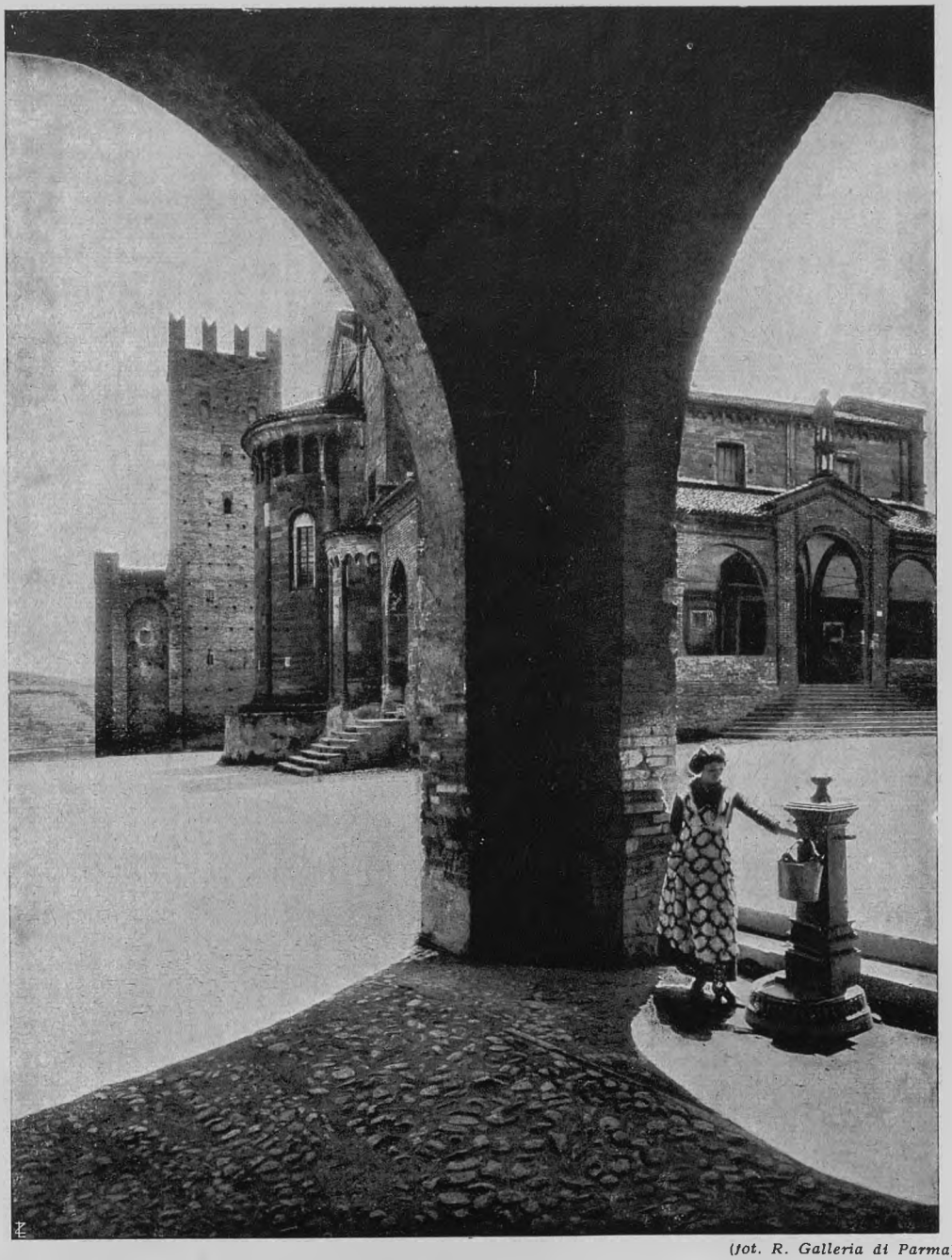
(*fot. R. Galleria di Parma*)

CASTELLARQUATO - COLLEGIATA: IL CHIOSTRETTO.

le. Immaginate: da un lato la rocca che conosciamo, più oltre il tergo della chiesa collegiata che vi mette in mostra la bella rotondità delle tre snelle absidi del più gustoso stile romanico; volgetevi appena ed ecco apparirvi più in là il Palazzo Pretorio, tutto in cotto, illeggiadrito da fini merlettature dello stesso materiale, tutto architettato a vasti e profondi archi acuti, con l'erto scalone a tettoia, con la vasta altana; parti che compongono insieme un edificio vario, movimentato e pittoresco.

La chiesa, fondata nel 758, internamente, come all'esterno, è un eccellente saggio di architettura romanica; ben conservata, tranne qualche accecamento di vani e qualche incrostazione di stucchi di età barocca, oggi in gran parte abbattuti da recenti restauri, i quali misero alla luce anche l'antico e rozzo fonte battesimale del IX secolo ad immersione, già seppellito sotto il pavimento di una cappella.

Quando sento parlare di restauri in generale e a monumenti in ispecie, mi aspetto sempre qualche dispiacere; troppo rari sono ancora oggi gli architetti che nel restaurare un monumento sappiano contenere la smania — più che comprensibile ma non scusabile — di aggiungere qualche cosa di proprio, o almeno di non rispettare il colore del tempo, rifacendo delle parti le quali, anche se veramente esistite, oggi mal s'intonano col resto, e fanno troppo spesso prendere un'aria di falso a tutto il monumento. Questa volta invece si può dire che i restauri alla parte posteriore della collegiata di Castellarquato, come del resto gli altri nell'interno della chiesa, erano di quelli necessari e opportuni. La graziosa abside semicircolare della Cappella del Battistero, arricchita da colonne addossate e da archetti pensili — come le altre vicine — e la graziosa loggetta accanto, erano state in passato nascoste dentro rozze casupole che le celavano



(fot. R. Galleria di Parma)

CASTELLARQUATO - LA COLLEGIATA.

completamente. Abbattutele e riattata l'abside e la loggetta, è stato come aggiungere due nuove gemme al fantastico cerchio di edifici che serrano quell'angolo di reale irrealtà.

Non altrettanto invece direi dei merli ghibellini rifatti sul vicino palazzo Pretorio, il quale mi pare fosse assai più in carattere avanti, con quei soli quattro merli angolari, come si vede nella nostra illustrazione a pag. 615.

Questa nuova merlatura d'oggi dà al monumento appunto un carattere scenografi-



(fot. R. Galleria di Parma)
CASTELLARQUATO
COLLEGIATA: CROCE ASTILE DEL SECOLO XVI.

co troppo melodrammatico, che fa anche dubitare della genuinità delle altre parti antiche dell'edificio.

Un altro cantuccio di poesia e di pace, tali che anche dopo le cose già viste ci sorprende e ci affascina, è il chiostretto della chiesa, edificio di belle e chiare proporzioni, forti e gentili; con quei pilastri ottagonali dove statica ed estetica si compenetrano con i mezzi più ovvii e naturali. Quivi si conservano oggi, sparsi qua e là, nove pezzi scolpiti dell'antico ambone romanico in pietra, già in passato esposti agli sfregi della piazza; ambone che ci auguriamo possa presto essere ricomposto dalle sparse membra.

Come se tante meraviglie non bastassero, ci aspetta ancora la sorpresa di un piccolo museo che l'arciprete — il nume tutelare del luogo, che ha speso tanta della sua attività all'appassionato restauro della collegiata — chiama modestamente «archivio». In esso si conservano dei pezzi che farebbero gola a molti musei nostrani e stranieri. Prima di tutto i due tessuti bizantini, già paliotti di altare, rappresentanti la Cena Eucaristica sotto ambo le specie, ossia sotto quelle del pane e del vino. Questi lavori si possono datare verso il mille e sono tra i più rari e meglio conservati avanzi di quel tempo. In questo che riproduciamo a pag. 613 è rappresentato Cristo che porge l'ostia ad uno degli apostoli;



(fot. R. Galleria di Parma)
CASTELLARQUATO
COLLEGIATA: CROCE ASTILE DEL SECOLO XIV.

ed è il più bello dei due; se pur di vera bellezza si possa parlare con lavori d'arte così primitivi. Belli davvero invece i colori, ove predominano il rosso del fondo, l'azzurro cupo benissimo conservato della tovaglia e del tabernacolo, ravvivati da fili d'oro e d'argento. Oltre questi due tessuti la stessa raccolta ci offre un magnifico piviale di puro stile rinascimento della fine del quattrocento, il quale si trova già descritto nell'inventario della chiesa del 1525. È di seta bianca con riporti lobati in seta rosa con ricami in oro e argento a figurazioni sacre; una dolcissima armonia di colori che il tempo ha affiochito, ma sempre più intonato deliziosamente. Bisogna in questi casi riconoscere che il tempo, il tanto deprecato tempo, non è sempre quel gran distruttore e nemico delle cose che si dice: quante stoffe, quanti ricami, quanti arazzi, e, oso persino dire, quanti quadri antichi hanno acquistato dal tempo la virtù di una intonazione, di una squisita armonia di toni che l'artista o l'artefice non si erano neppure sognati? Qui si può vedere anche una curiosità: la mantellina di velluto rosso foderata di ermellino di Papa Paolo III Farnese; quella stessa che il Pontefice gettò al



(fot. R. Galleria di Parma)

CASTELLARQUATO - COLLEGIATA: PALIOTTO DEL SEC. XI (LA CENA EUCARISTICA).



(fot. R. Galleria di Parma)

CASTELLARQUATO - COLLEGIATA: POLITTICO DI SCUOLA LOMBARDO-EMILIANA DEL SEC. XIV.



(fot. R. Galleria di Parma)

CASTELLARQUATO - IL PALAZZO PRETORIO.

popolo esultante di Castellarquato, allorchè partiva di là, dopo aver visitato la figlia Costanza sposata a Bosio II Sforza, signore di quella terra.

Una vera meraviglia dell'oreficeria è la grande croce astile, alta in tutto quasi un metro, su base in forma di tempietto ottagonale, in rame a sbalzo e cesello, a smalti, oro e argento; la quale è un eccellente lavoro di Bartolomeo Zucconi di Cene, orefice bergamasco, datato 1540; oggetto che l'arciprete, gelosissimo dei suoi tesori, mostra soltanto a pochi privilegiati. Più semplice e più antica, cioè della fine del trecento, è l'altra croce astile in piastra di rame grafito e dorato, meno accurata ma assai caratteristica. V'è poi anche la sua piccola, ma assai svariata pinacoteca: ecco qui un'antica pala d'altare in stile gotico, oggetto raro e caratteristico di scuola lombardo emiliana; ecco una graziosa tavoletta con la Vergine e il Bambino Gesù, dal segno secco e incisivo, che si può attribuire al cosiddetto Pseudo-Pesellino; ed ecco, per accennare soltanto ai pezzi più importanti, una macabra scena di seppellimento di un frate trappista, con sedici figure di frati bianchi che scavano la fossa; sinistre e indiavolate come tutte le figure di quel satanico artista che è il Magnasco, a cui il quadro può attribuirsi.

L'Archivio è ancora ricco di pergamene preziose « sebbene da chi tempo fa vi presiedeva — scrive lo Scarabelli verso il 1840 — ne siano state vendute parecchie assai ad un legatore di libri ». Consoliamoci, chè certe cose andavano peggio una volta che oggi.

Ma mi accorgo di avervi annoiato con questa filastrocca di cose interessanti per me, ma forse non altrettanto per voi che non le avete vedute. Eppure non vi ho parlato che di una parte delle cose che si possono ammirare in questo luogo. Quello poi che non vi immaginereste è il disordine pittoresco con cui tutte queste belle cose sono disposte in un'unica stanza; dove ci si aggira a stento col timore di commettere ad ogni passo qualche malanno.

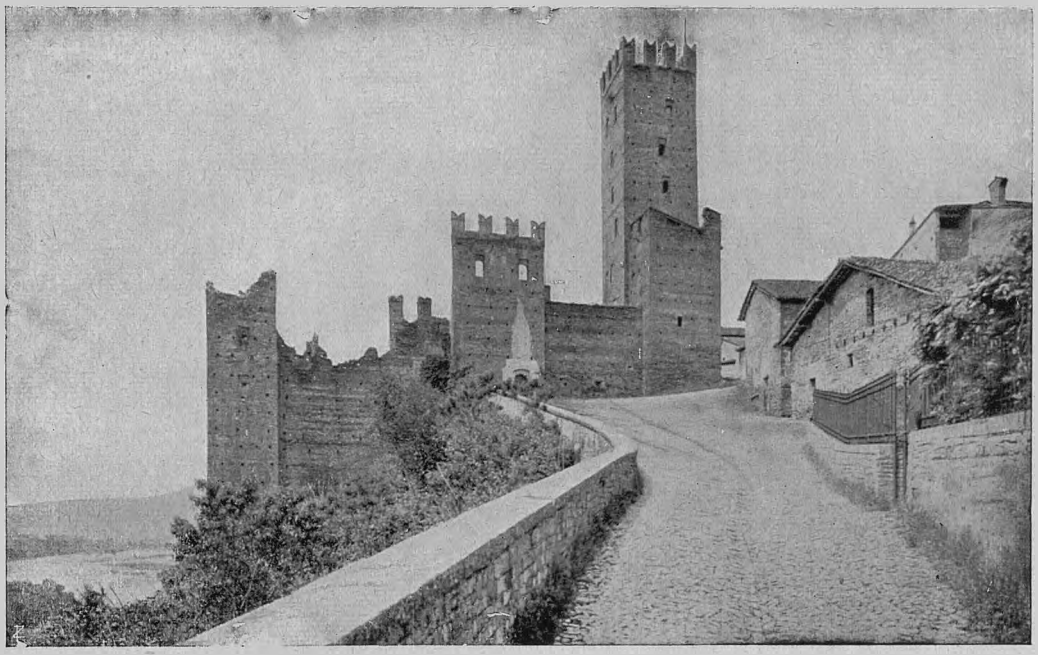
***

Se dal paese alto si scende verso il paese basso attraverso stradicciole pittoresche come questo Vicolo San Giacomo — stradiccio-



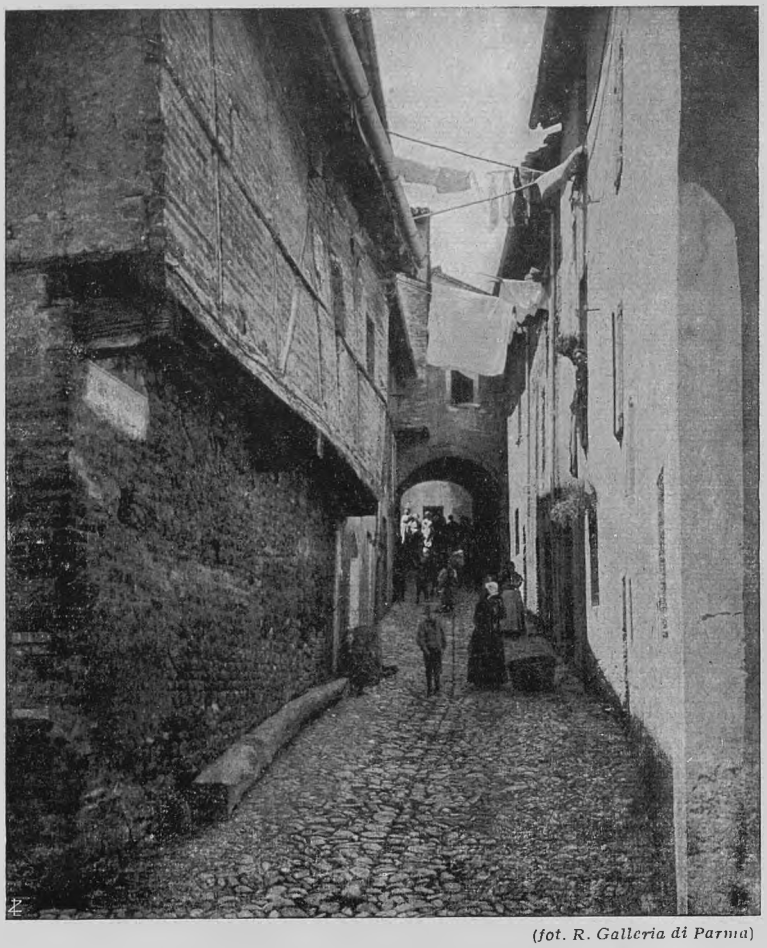
(*fot. R. Galleria di Parma*)

CASTELLARQUATO - IL PALAZZO PRETORIO VEDUTO DALLA COLLEGIATA.



(*fot. R. Galleria di Parma*)

CASTELLARQUATO - LA ROCCA VISCONTEA.



(fot. R. Galleria di Parma)
CASTELLARQUATO - VICOLO S. GIACOMO.

le che ogni giorno che passa vanno, pur troppo, perdendo il carattere per intonacarsi e imbiancarsi alla moderna — si incontrano altri edifici e cose d'arte degni di nota: la caratteristica Fontana del Duca, costruita nel 1292, restaurata un trent'anni fa con i criteri un po' radicali di quel tempo; il Palazzo del Duca con annessa una strana torre isolata, tozza e massiccia; e qua e là finestre e porte adorne di rilievi romanici o gotici in pietra o in cotto.

Nell'Oratorio di San Pietro si ammira oggi il mausoleo a Sforza Sforza Conte di Santafiora, signore di Castellarquato, figlio del Conte Bosio II e di Costanza figlia di Paolo III; illustre capitano il quale, tra le altre, si era segnalato nella guerra di Germania dove « essendoli in una scaramuzza dato una archibusata in uno brazo, se ne vene a caxa », come dice un antico cronista, dove poi più tardi morì nel 1575.

Questo monumento di marmo di Luni consiste in un sarcofago ricco di ornati e di figure, il quale serve di base alla statua genuflessa dello Sforza, fiancheggiata dalle due statue allegoriche della Fortezza e della Prudenza; monumento già un tempo fuori del paese nell'edificio rovinato dei Francescani Riformati. Secondo il Ratti questo sepolcro è opera di Gio. Batta Barbieri, buon scultore parmigiano — lo stesso autore del monumento a Guido Correggio nella Steccata di Parma (1570) — al quale lo avrebbe allogato l'agente della famiglia Sforza l'anno 1576, come risulta da notizie esistenti nell'Archivio di quella nobilissima famiglia in Roma (Niccolò Ratti, *Famiglia Sforza*, Parte I, pag. 275).

Ma assai più che le singole opere d'arte è tutta l'atmosfera indescrivibile di questo pezzo di medioevo scampato alla barbarie della moderna civiltà (pare una contraddizione e non è); è questa atmosfera di altri secoli che fa di Castellarquato un cantuccio da poeti e sognatori. I quali dal Carducci al Giacosa, al Barbarani, al Mascagni — che vi compose l'*Isabeau* — per non dire di tanti altri minori, ne hanno fatto meta di loro pellegrinaggi. Lo stesso nostro Re Vittorio Emanuele III vi si recò, in incognito, e la sua meraviglia, mi dicono, fu superiore alla sua attesa.

MATTEO MARANGONI.



(foto G. Burloni, Belluno)

SELVA DI CADORE E L'IMBOCCO DELLA VALLE DI CODALUNGA, VERSO LA CUI TESTATA SORGERA IL QUARTO GRANDE CAMPEGGIO DEL TOURING: LA FRECCIA NE INDICA LA POSIZIONE APPROSSIMATIVA. IN FONDO LE CIME DEL NUVOLAU - AVERAU

AL IV° GRANDE CAMPEGGIO DEL TOURING

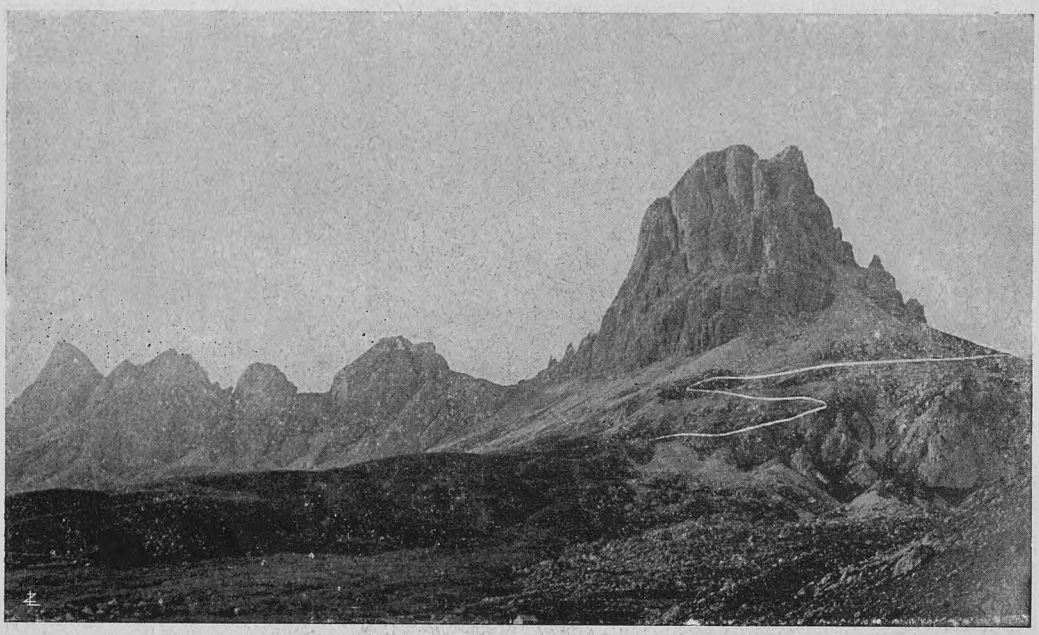
AI PIEDI DEL NUVOLAU SOPRA SELVA DI CADORE

Dopo i primi grandiosi esperimenti di campeggi in montagna (nel 1922 a Contrin nel Gruppo della Marmolada e nel 1923 a By in Val d'Aosta) il Touring aveva ideato e attuato l'anno scorso un campeggio *sui generis* che non consistette in un vero accampamento con tende, ma in un insieme di provvedimenti atti a rendere possibile ad un grande numero di Soci la visita del meraviglioso mondo sotterraneo carsico; dalle vette eccelse dei nostri monti si era scesi agli abissi della Venezia Giulia.

Quest'anno si ritorna alla luce della montagna. E, se dobbiamo giudicare dal magnifico riscontro che ebbero tutte e tre le manifestazioni precedenti, possiamo esser certi che anche il quarto grande Campeggio sarà coronato dal migliore dei successi.

Chi è stato a By od a Contrin, sa ormai che cosa siano le tende del Touring: di forma quadrata, misurano ben sette metri di lato, sono alte due metri alla periferia e tre nel mezzo, capaci di ospitare 14 persone ciascuna; sono vere e proprie case di tela, a doppia parete, difese dal caldo e dal freddo, munite di finestre e di tubi per la ventilazione. Nelle tende ci sono i robusti e comodi lettini da campo, smontabili, con soffici materassi di lana e coperte pure di lana. A questo villaggio di tela, destinato al pernottamento dei campeggiatori, s'aggiungono le tende destinate ai servizi (Direzione, Sanità, servizi logistici, stampa, barbiere, bagno, ecc.) e la grande tenda delle riunioni che da sola copre una superficie di cento metri quadrati.

Tutti conoscono le descrizioni romantiche che si son fatte della vita sotto la tenda da campo, stretta, buia, col giaciglio di paglia, vita certamente attraente per quanti possono sopportare privazioni e disagi in nome di un ideale che può essere la conquista d'una montagna, ma non tutti sono capaci e disposti a vivere di rinunce. Ed ecco che il Touring erige sui monti la



LA CATENA DOLOMITICA DEL NUVOLAU-AVERAU VISTA DAI PRESSI DELLA LOCALITÀ OVE SORGERÀ IL QUARTO GRANDE CAMPEGGIO DEL TOURING.

città di tela, dotandola però di tutti quegli agi e di quel conforto che si può ottenere in una regione disabitata e lontana dalle grandi vie di comunicazione; sì che sia possibile da una parte vivere lungi dal mondo, nella verginità della natura montana, dall'altra non rinunciare a quei portati della civiltà che ci appaiono come il coronamento indispensabile della vita moderna.

Il Campeggio si svolgerà in **Agosto:** *tre turni di 8 giorni ciascuno, con facoltà di partecipare a più di un turno.*

Perchè la parentesi trascorsa in alta montagna possa far sentire appieno i propri effetti salutari sull'organismo sarà offerto ai partecipanti un vitto sano ed igienico preparato dall'ormai famosa ed incomparabile nostra Commissione logistica, che si varrà largamente dei prodotti locali. Anche lo spirito avrà la sua parte nella cura: sarà infatti assicurato il servizio postale giornaliero, trattenimenti e manifestazioni varie saranno organizzati così come in un buon albergo di montagna, senza però la monotonia e la schiavitù che così sovente attediano i cittadini anche quando essi cercano pace e riposo nel cuore delle Alpi.

Oltre alle comodità i campeggi del Touring offrono la possibilità a tutti i partecipanti di compiere un programma di vita all'aperto che va dal più modesto turismo al più ardito alpinismo. Ve n'è per tutti i gusti. Passeggiate splendide e pittoresche su comodi sentieri e mulattiere, salite facili alle vette vicine donde si godono panorami incantevoli; soggiorno tranquillo nella solitudine e nella grande pace dei monti: moto o riposo, a seconda delle preferenze.

La località scelta quest'anno per il Campeggio del Touring è infatti posta in una cerchia di montagne che sono tra le più belle del mondo: le Dolomiti. Qual fascino in questo nome! È il regno dei monti più bizzarri, più strani, più capricciosamente irti di torri e di guglie, un mondo che ha vivamente colpito la fantasia degli uomini, i quali lo popolarono di esseri soprannaturali, intessendovi poetiche leggende. La regione fra Nuvolau e Pelmo è delle più suggestive nel mondo dolomitico sia per la vastità dei panorami, sia per l'arditezza di talune cime che ivi sorgono. Una larga rete di strade e mulattiere di guerra permette anche ai semplici turisti di compiere interessanti itinerari.

Per raggiungere il luogo prescelto per il Campeggio si risale in ferrovia la magnifica vallata del Piave fin quasi a Belluno,



(foto G. Burloni, Belluno)

UNA DELLE PIÙ SUPERBE MERAVIGLIE DOLOMITICHE NEI PRESSI DEL QUARTO GRANDE CAMPEGGIO DEL TOURING: LE CINQUE TORRI.

cioè fino alla stazione di Sedico-Bribano. Qui si dirama la Valle del Cordevole che da qualche mese si può percorrere, con la nuova ferrovia a trazione elettrica della Soc. An. Industriale Ferroviaria, da Bribano ad Agordo. La ardita e pittoresca ferrovia fu descritta nel precedente fascicolo di *Rivista;* essa percorre il Canal d'Agordo, impressionante stretta, tra pareti a picco, in cui spumeggia nel fondo l'azzurro Cordevole.

Da Agordo, mediante autovetture, per Cencenighe ed Alleghe, dove s'allarga lo specchio tranquillo del lago omonimo, si raggiungerà Caprile, villaggio di spiccato carattere veneto. Da Caprile si imboccherà ad Est la Valle Fiorentina, romantica, stretta e tortuosa, fra alti costoni ferrigni sui quali si abbarbicano penosamente gli abeti; superato dopo il Ponte di Pezzagù un forte dislivello con comodi tornanti della strada maestra, si giungerà a Selva di Cadore, pittorescamente adagiata su un dosso prativo, dominata dalla imponente mole del Pelmo.

Una carrozzabile, costruita durante la guerra ma non del tutto ultimata nella sua parte più alta, porta da Selva al Passo di Giau e di là, pel versante opposto, a Cortina d'Ampezzo. La località del Campeggio è stata scelta lungo questa carrozzabile di guerra presso ai casolari di *Le Crepe*, a 1800 metri d'altezza all'incirca, a poco più di metà strada fra Selva di Cadore e il Passo di Giau. Sarà possibile arrivare fino al Campeggio in autocarro: grande facilitazione questa sia per l'accesso dei partecipanti sia per i rifornimenti. È una strada comoda, benchè non frequentata per il fatto che presso *Le Crepe* diviene pessima carrareccia e riprende solo 5 chilometri più a monte per continuare in buone condizioni fino a Cortina. Attorno alla località scelta per il Campeggio si elevano le vette del Nuvolau (m. 2649), un massiccio di rocce che culmina in tre cime; dell'Averau (m. 2648); del Monte Cernera (m. 2657); delle Cinque Torri (m. 2362), campanili fantastici che si staccano improvvisi dai verdi pascoli e da una cinta di boscaglie. A non grande distanza si ergono altri monti superbi come la Croda da Lago (m. 2709), arditissima guglia a due punte; il Becco di Mezzodì (m. 2570); le leggendarie Tofane (Tofana di Roces, m. 3220) ed il Pelmo (m. 3168), troneggiante come una enorme rocca.

Attorno a queste vette, alcune delle quali possono essere raggiunte facilmente, si aggirerà il turista raggiungendo punti pano-

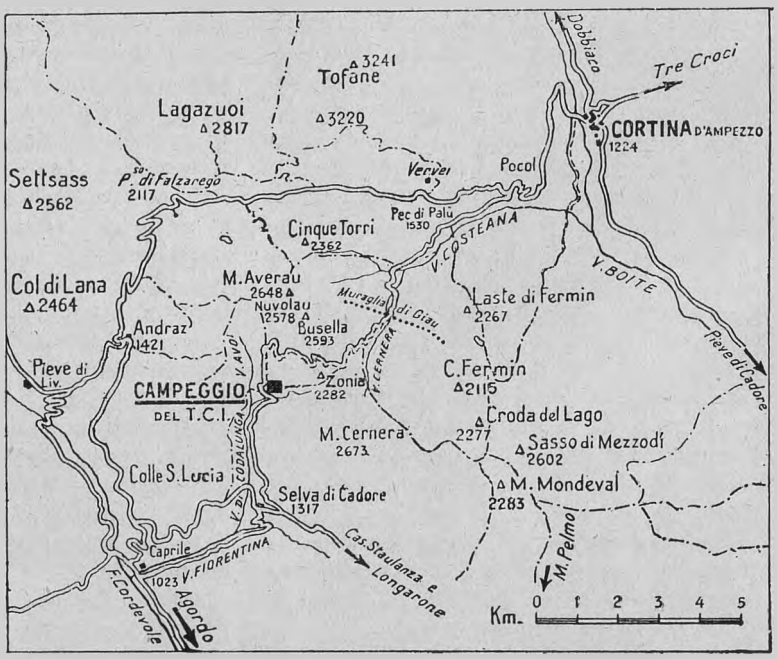


(foto G. Burloni, Belluno)

LA SUPERBA MOLE DEL PELMO COME APPARE DA SELVA DI CADORE.

ramici di prim'ordine, luoghi ben noti, come il Lago da Lago, il Passo Giau, il Passo di Falzarego; mentre verso le cime e le guglie saliranno gli arrampicatori e gli amanti delle vertiginose scalate. Lungo tutti gli itinerari è ancor possibile ammirare tracce della guerra che fra quei monti infuriò.

La località prescelta offrirà anche a coloro che vogliono godere la vita del campo... stando fermi, attrattive d'ogni genere. I boschi e le fresche acque di Val Zonia, i superbi panorami verso il Pelmo, il Civetta, la Marmolada, i tramonti sul Nuvolau... E poi che dire dei molteplici trattenimenti che si organizzeranno nella tendopoli del Touring? Non vogliamo per ora far parola di certe innovazioni che si stanno concretando e che costituiranno una sorpresa certo gradita e destinata ad avere il più vivo successo. Per ora... invitiamo soltanto a chiedere il programma della manifestazione. Basta, al solito, inviare un biglietto da visita con la sigla *p. P. C.*

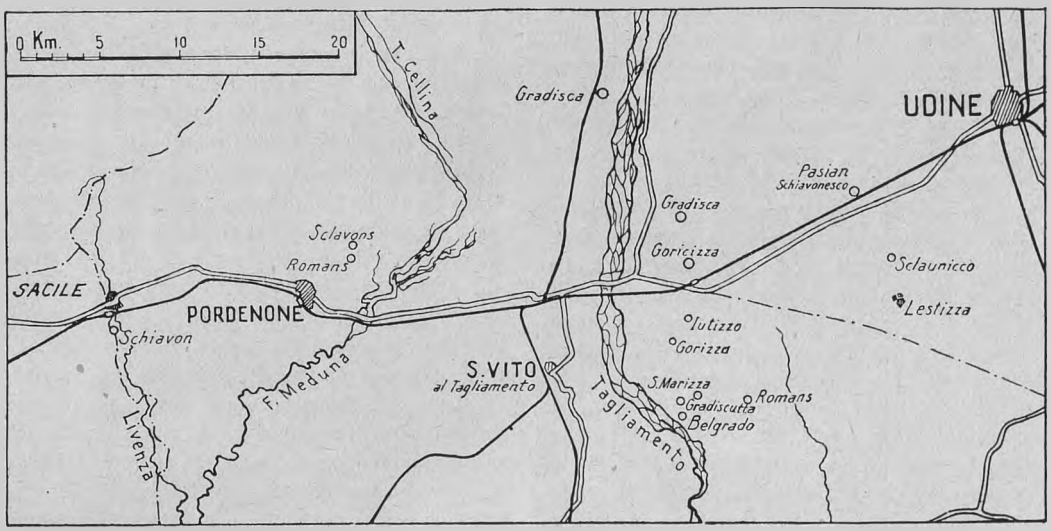


LA LOCALITÀ PRESCELTA PER IL QUARTO GRANDE CAMPEGGIO DEL TOURING: FRA SELVA DI CADORE E CORTINA D'AMPEZZO AI PIEDI DEL NUVOLAU.

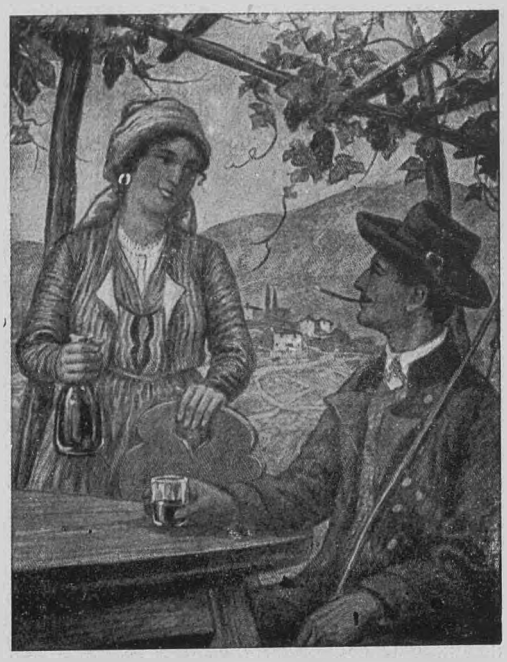
GLI SLAVI NEL NOSTRO VOCABOLARIO

Le Alpi Giulie hanno sempre offerto un debole riparo alle incursioni straniere in Italia, e sono state anche la porta attraverso alla quale gli slavi, fin dal più remoto medio evo, sono penetrati nel Friuli e vi si sono diffusi dal monte alla pianura. Le interne discordie delle genti romane, le mancate difese, la complicità dei signorotti stranieri, insediati nelle castella friulane dalla prepotenza barbarica, concorsero ad accrescere ed attirare via via la immigrazione slava. Si assevera anche che i latini, esperti coltivatori di cereali e vigneti, non fossero altrettanto abili per le colture della montagna, cioè per lo sfruttamento delle foreste e dei pascoli alpini e ricorressero volentieri agli slavi che avevano appreso queste coltivazioni durante il loro contatto con i Germani. Più tardi, quando il Friuli rimase spopolato per le guerre e le invasioni, gli slavi scesero anche nella pianura e si dedicarono ad ogni genere di coltivazione. Gli slavi dimorano ora sulle Alpi e prealpi Giulie, fino alle estreme loro falde. Dal centro dell'Istria sono discesi anche alle coste così schiettamente italiane, richiamativi dalla mancanza di braccia. Si può calcolare che ammontino ad un mezzo milione, tutti affini di razza, di costume e di tradizioni, ma separati dalla lingua perchè circà trecentomila di essi si servono della parlata slovena, duecentomila parlano il croato. Si accennò ad una occupazione della pianura friulana da parte degli slavi, ma essi vennero grado a grado respinti ad Oriente dalla vigoria della nostra stirpe e dalla diffusione della nostra cultura, fino al Natisone, fino all'estremo lembo della provincia di Udine. Tuttavia, a ricordo della loro presenza, rimangono lungo le rive del Tagliamento e più ad ovest, fino alla Livenza toponimi di pretta origine slava. Fino a tempi recentissimi alle porte di Udine stava la borgata di Pasian Schiavonesco, che ora ha assunto il nome di Basiliano, e nel territorio accennato troviamo e Gorizzo e Gradisca e località con la desinenza in *-izza* che ricorda il diminutivo slavo in *-ica* (leggi *-izza*). Alcune volte accanto a località che rammentano esplicitamente la presenza degli slavi come Sclavòns troviamo il toponimo di Romàns, con una contrapposizione che dimostra la separazione fra le due stirpi conviventi sul medesimo suolo. Così nel Trevigiano e nel Bellunese accanto alla Pieve romana, sopravvive il ricordo della «Fara» longobarda. (Farra e Pieve di Soligo; Farra e Pieve di Alpago).

Si può chiedere se queste incursioni slave abbiano lasciato traccia di sè nella nostra favella e specialmente negl'idiomi locali più prossimi all'antico confine. L'influenza di una lingua straniera in un terri-



TOPONIMI DEL FRIULI D'ORIGINE SLAVA.



COSTUMI SLOVENI (*da un quadro di M. Gaspari*).

torio si può manifestare in due modi: certe voci additano direttamente la provenienza straniera, perchè dànno ad un oggetto, ad un prodotto, ad un costume, una denominazione che è nel tempo stesso il suggello della sua origine; oppure corrono nella lingua che si considera voci di indubbia derivazione straniera. Ci sarà facile chiarire con gli esempi che seguono questa distinzione.

Cominciando dal primo caso, citiamo subito una voce che non solo corre in Italia, ma è, si può dire, diffusa da un capo all'altro d'Europa e nelle colonie che l'Europa ha fondato al di là dei mari. Questa parola è « schiavo » nel senso dell'antico latino *servus*. Come sia avvenuto questo avvilimento dei popoli slavi fino a diventare i rappresentanti della universale servitù, è disputato. Tuttavia ci pare di doverci associare all'opinione prevalente che, avendo Carlo Magno ricacciato gli slavi al di là dei confini del suo impero e trattine molti in cattività, abbia iniziato la sinonimia fra « schiavo » e servo. « Schiavi » naturalmente è la versione italiana di slavi come ne fanno testimonianza la voce Schiavonia dei nostri vecchi geografi, la riva degli Schiavoni in Venezia, le vie Schiavonia in Bologna e Forlì, il borgo Schiavin in Padova e via dicendo. La voce « Slavo » per le sue origini sarebbe in perfetto antagonismo con l'idea di schiavitù, perchè per molto tempo essa fu associata alla voce *slava* (da confrontarsi col greco *kleos*), che presso quei popoli significa *gloria*. Perciò gli slavi sarebbero « I gloriosi ». Vi è però chi crede che gli slavi non si dessero questo nome ambizioso e che essi fossero chiamati così dalla frequenza fra loro dei nomi terminanti in -slav, come Miroslav, Boleslav, ecc.

Lasciando da parte altre etimologie ancor meno attendibili, quello che c'importa è fissare la relazione fra il nome etnico *slavi* e la sua deformazione italiana in *schiavo* e nel veneto *s'ciavo*. Sotto questa forma non esiste nel Veneto altra voce più diffusa, perchè *s'ciao*, e con maggior brevità *ciao*, è il saluto più gradito e più familiare dei lombardo-veneti. Alla quale osservazione si può contrapporre il riscontro che, almeno fra gli austriaci antichi padroni delle Venezie, correva il saluto latino di *Servus* più o meno smozzicato dalla pronuncia straniera.

Ma veniamo ad altro. Noi crediamo che porti il suggello slavo anche la voce « schiavina » che i lessici italiani traducono per vestito grossolano da schiavo ed anche da romiti e da pellegrini, ma che per i veneti è una grossa coperta da letto, ottima a premunirli contro i rigori dell'inverno. Queste « schiavine » erano certamente fornite dalle lane della Croazia e della Serbia e il loro tessuto grossolano risponde alle condizioni industriali di quelle popolazioni.

Un'altra voce della stessa indole, che troviamo nel linguaggio veneto, è quella dell'uva *s'ciava*. Essa viene ancora coltivata e sembra che in passato godesse di un certo pregio. I suoi grani grossi e di un colore rossastro venivano ricordati dai nostri padri per la loro saporosità e abbondanza di succo. Oggi l'uva *s'ciava*, benchè molto vinifera, viene considerata come di qualità inferiore, poco aggradevole al gusto ed è oramai surrogata dai vitigni francesi e americani. Questo prodotto slavo va ricordato per la storia dell'agricoltura nazionale. Ci è venuto recentemente sott'occhio un bello studio del prof. Angelo Main, che illustra un catastico detto di Ezzelino, cioè un registro dei possedimenti ecclesiastici di una abbazia nel tenere di Monselice. Ora da questo catastico appare che le pendici del monte Ricco, l'ampio colle addossato alla cittadina di Monselice erano coperte ai tempi di Ezzelino, os-

sia nel dugento, da vigneti e che in questi vigneti si coltivavano « uve sclavae et garganicae ». Da tempi così remoti l'uva *s'ciava* era dunque conosciuta nel Veneto.

Meno onorevole per gli slavi è l'appellativo di « s'ciavi » che le cuciniere veneziane esasperate danno agli scarafaggi, agli incomodi ospiti dei loro focolari. Perchè si dicano « s'ciavi » non si sa, ma vi è motivo di credere che si tratti di un nomignolo offensivo per i nostri concittadini alloglotti. Questa denominazione non corre in tutto il Veneto: a Verona li chiamano *panarotti*, a Padova *scaravasi*, nel Friuli *grisons;* il nome di « s'ciavi » è proprio di Venezia e delle provincie ad essa contermini, ma quel che più importa esso è usato anche nel veneziano della Dalmazia. Può darsi che appunto in quella terra italiana, alla quale la vicinanza degli slavi era più infesta, sorgesse l'idea di paragonare gl'incomodi vicini agli scarafaggi. E qui ci soccorre un curioso riscontro. Fra i tedeschi, almeno fra quelli dei paesi testè redenti, gli scarafaggi si chiamano « Russen », in luogo del classico tedesco « Käfer ». Che sia proprio destino che le genti slave debbano essere vituperate a spese di un nefasto animaluccio? Meno male che gli slavi potrebbero darsi la magra consolazione di ricordare che lo scarafaggio, altro non è se non il classico scarabeo, ed era oggetto di venerazione e di culto per gli antichi abitatori del Nilo.

Cerchiamo di raddolcire questo ricordo increscioso con qualche cosa di più simpatico e gentile. Esiste nel Veneto una parola, a primo tratto molto strana, per significare le anella infilate in un bastone per aprire e chiudere le tende. Si dicono *s'cione* e il loro mistero si dilegua subito che si ricorra all'etimo *s'ciona* (= *sciaona, s'ciavona*). Vi si riconosce la derivazione dalle anella d'oro che le figlie della Croazia e della Serbia portano appese agli orecchi. Infatti anche queste anella preziose nel Veneto si appellano *s'cione* e formano o almeno formavano la gloria delle fanciulle che potevano farne pompa.

Al qual proposito tornerebbe in acconcio di avvertire che si potrebbe formare un copioso elenco di queste denominazioni etniche o regionali rivolte alla designazione dei prodotti dei rispettivi popoli e paesi. Fa meraviglia che questa ricerca non abbia attirato l'attenzione dei glottologi ed anche degli economisti, ai quali porgerebbe una testimonianza parlante (proprio così) di quella che essi chiamano la divisione territoriale del lavoro. Perciò non farà meraviglia che se con la voce « slavo » e suoi derivati si esprimono i concetti che abbiamo esposto, questo avvenga anche con l'uso di voci che rammentano altre diramazioni della grande famiglia slava. È così che in Italia si chiamano « polacchini » certe forme di stivaletti alti che si allacciano lungo la gamba. Nel Veneto si diceva « polacca » una sopraveste larga che in passato surrogava le camicette e le tuniche attillate dei nostri giorni. È d'origine slava è anche un altro oggetto del nostro abbigliamento. Il giovanotto elegante che si allaccia studiosamente la « cravatta » non sa di sottoporre il suo collo al giogo straniero. La cravatta ricorda i montanari (Hrvat) abitanti nel bacino della Sava. Si narra che quando Maria Antonietta partì da Vienna per Parigi a dividere con Luigi XVI trono e patibolo, conducesse seco come fedeli guardie del corpo un certo numero di croati e che da essi la volubile Parigi apprendesse l'uso della cravatta. E finalmente come abbiamo il marocchino e il cordovano, potremo ricordare il bulgaro, cuoio apprezzato.



COSTUMI SLOVENI *(da un quadro di M. Gaspari).*

Venendo all'altra forma dell'influenza

straniera: ci sono parole slave che corrono in Italia e soprattutto per le terre venete? Starei per rispondere affermativamente e ne recherò qualche esempio. L'operaio, il bracciante che alla mattina si recano al lavoro, specialmente nell'inverno, sentono il bisogno, come si esprimono, di « tagliar l'aria » e si concedono il bicchierino di « sgagna ». « Sgagna » riflette lo sloveno *zganje*, nome che deriva dal verbo *žgati* ardere e che ricorda *l'aguardiente* degli spagnuoli. Nel Veneto corre anche la voce « britola », piccolo coltello da tasca ricurvo. La parola risale indubbiamente allo slavo *briti*. È vero che *briti* a rigore significa radere, per cui *britev* è rasoio; ma le due lingue jugoslave hanno *britva* per coltello e nel croato *britva* è precisamente coltellino da tasca.

Al mattino, nelle case contadinesche delle « basse » (come dicono nel Veneto le regioni lungo le paludi che confinano col mare) un mormorio sommesso, quasi una conversazione d'animali domestici, sveglia le massaie: sono le anitre che chiedono la libertà di uscire e di avviarsi ai frequenti acquitrini dei dintorni dove si tuffano e pescano tutto il giorno. Ma le anitre, che portano questo nome si può dire da un capo all'altro d'Europa, nelle lingue moderne come nelle antiche, e si chiamano *anare* fino alla Livenza, assumono in quei territori il nome di « razze », preso di sana pianta dallo slavo.

In tutto il Veneto le *susine* si chiamano con questo nome e più qua più là anche con quello di *ámoli;* ma nel Veneto orientale esse, o almeno una qualità di esse prende il nome di « siespe ». Cesplja per susina è un nome slavo della più bell'acqua. Vorremmo ricordare anche la voce « grèbani » molto diffusa nel Veneto per significare luogo roccioso ed impervio. Non sembra che possa andare con l'italiano *greppo,* troppo elegante per esser disceso nel volgo, ma piuttosto con lo slavo *grebina* scoglio, *greben* cresta, ecc. Altra voce del Veneto orientale che sembra strana è quella di « talpòn » con cui si designano i pioppi. Come mai fu abbandonato il classico nome latino di *populus* per un albero che i francesi chiamano per antonomasia *le peuplier d'Italie?* Non è il caso di ricordare la voce slava *topol* pioppo che potrebbe aver dato *topolon* e con facile metatesi « talpòn »? Un altro vocabolo, per finire, e quello di « sgiàsene » che sta a significare le frutta a grappolo di certa qualità di sorbi. La denominazione di « sgiàsene » è molto singolare e fa pensare a una possibile parentela con il *fasen,* che è fra gli Slavi il frassino.

Ma che ci ha a fare il frassino con il sorbo? Tanto poco crediamo quanto le carote con le barbabietole. Eppure a Bologna si scambiano le une con le altre e la carota si chiama *pastinaca* (pistinaga). L'amaranto per i Veneti è l'elegante pianta della *Phytolacca Decandra,* dai bei grappoli rossi; per i botanici è una piantaccia che cresce fra le macerie nei luoghi selvaggi. E i tedeschi quando chiamano *Kartoffeln* le patate non le confondono forse con i tartufi?

Prof. GIO. BATTISTA SALVIONI.

UN DOVERE PATRIOTTICO

Un dovere patriottico per ogni italiano dovrebbe essere quello di dare il maggior interessamento ai problemi che si riferiscono all'Italia Meridionale e alle isole. Ma per trattare di quei problemi bisogna conoscere quelle terre. Il Touring ne offre il mezzo ai propri quasi 300.000 Soci (cioè ad una parte cospicua degli italiani tutti) permettendo loro di acquistare a prezzo veramente di propaganda la più completa ed efficace descrizione delle due isole maggiori: Sicilia e Sardegna. Questi eleganti volumetti, rilegati, ricchi di carte e piante non costano per i Soci che, rispettivamente, L. 6, — e L. 4, —. Aggiungere per spediz. raccom. rispettivamente L. 2 e L. 1,50 (Estero L. 3 e L. 2,50). Chi non vorrà procurarsi i due volumi? Ed una volta acquistati vedrete che finirete per trovar il modo di compiere un viaggetto verso le due gemme del Tirreno.



NOVITÀ DI POSTUMIA

Due importanti lavori sono stati testè compiuti nelle Grotte di Postumia: l'uno relativo alla ferrovia, nell'aprile, l'altro alla Grotta del Paradiso nel maggio.

La graziosa ferrovietta interna, della lunghezza di oltre due chilometri con scartamento di 60 centim. è in servizio dall'agosto scorso, non più con vagoncini spinti a mano, come anteguerra, ma con una locomotiva con motore a scoppio, di 8 cavalli, trainante 5 vagoncini a quattro posti. Il successo fu troppo buono: i trenini furono presi d'assalto dai visitatori e riuscirono insufficientissimi.

Occorrevano dei rimedi radicali che la Commissione affrontò coraggiosamente approvando i progetti del Direttore.

La locomotiva avrebbe potuto tirare anche otto e forse nove vagoncini se nei primi 200 metri del suo percorso — dal piazzale esterno al Grande Duomo — non vi fosse una pendenza e una contropendenza del 5 per cento, che non si verifica in nessun altro punto delle Grotte. Fu dunque deciso di ridurre pendenza e contropendenza abbassando la cuspide emergente di circa un metro e riempiendo con un alzamento di m. 1.35 il punto più basso. Inoltre fu acquistata una seconda locomotiva, di 16 cavalli e 15 vagoncini da 6 posti. Si ebbero così due treni di una capacità complessiva di circa 120 posti invece di 20.

Questo adattamento diede l'opportunità di un'altra notevole miglioria. La strada percorsa dalla folla, ancora compatta presso il cancello d'entrata della Grotta perchè non snodatasi, era larga tra i parapetti appena metri 2.80 e in parte occupata dal binarietto. (Vedi dis. 2, Sezione A). Il disegno fa vedere come da una parte e dall'altra si costruirono robusti muri trattenuti da chiavarde poderose e la strada fu così allargata a m. 5.50. Così si può meglio godere anche un tratto di splendi-

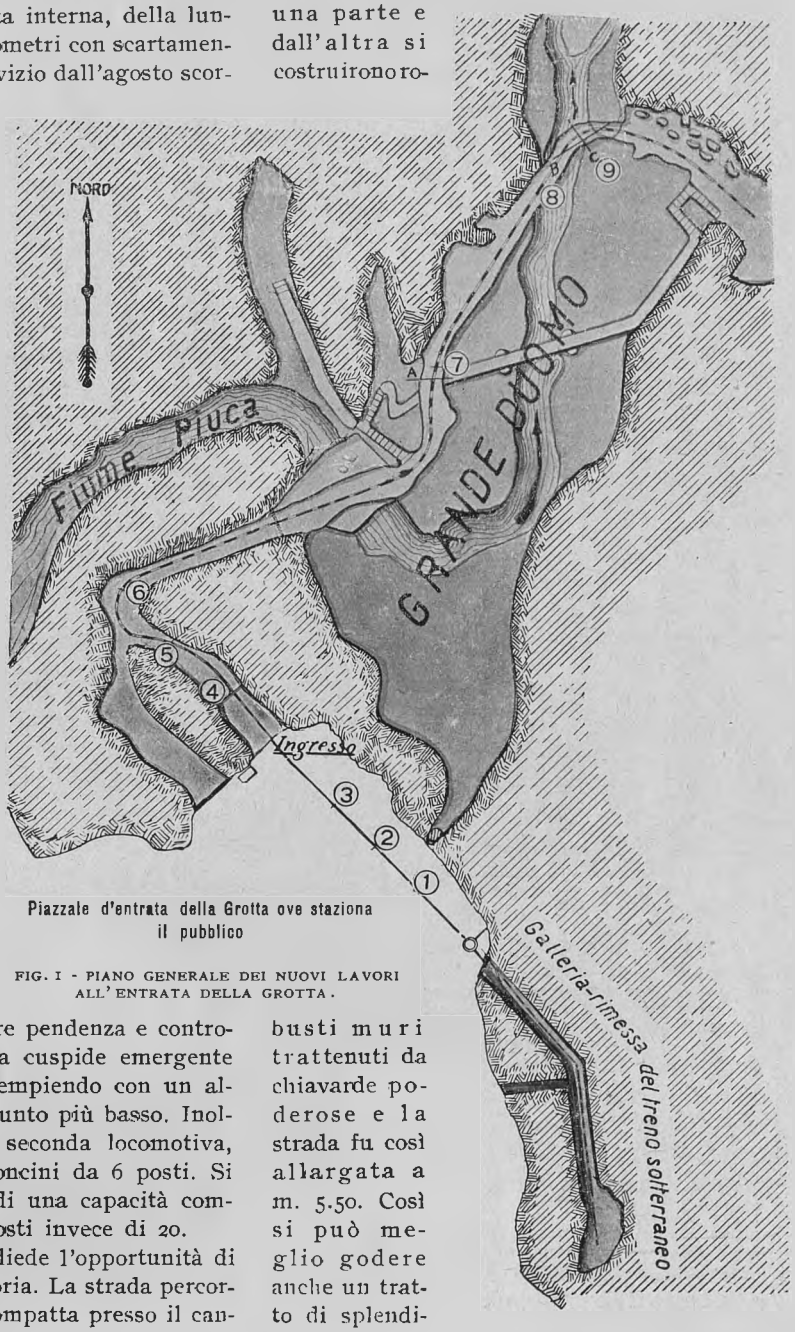
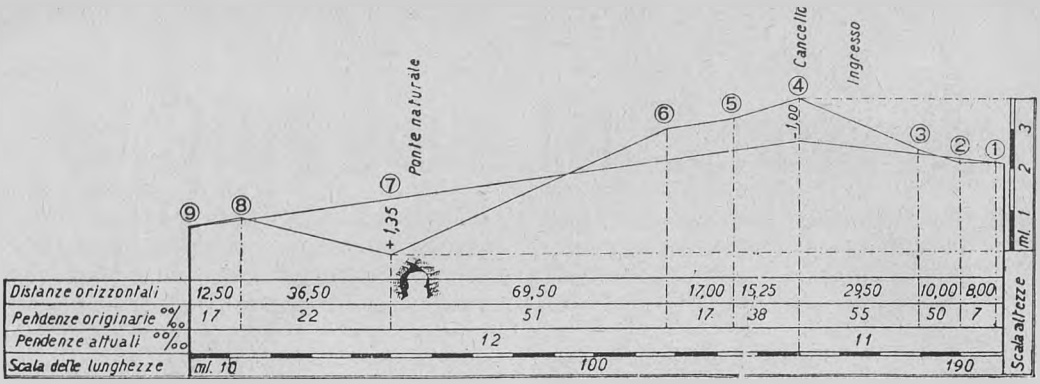


FIG. 1 - PIANO GENERALE DEI NUOVI LAVORI ALL'ENTRATA DELLA GROTTA.



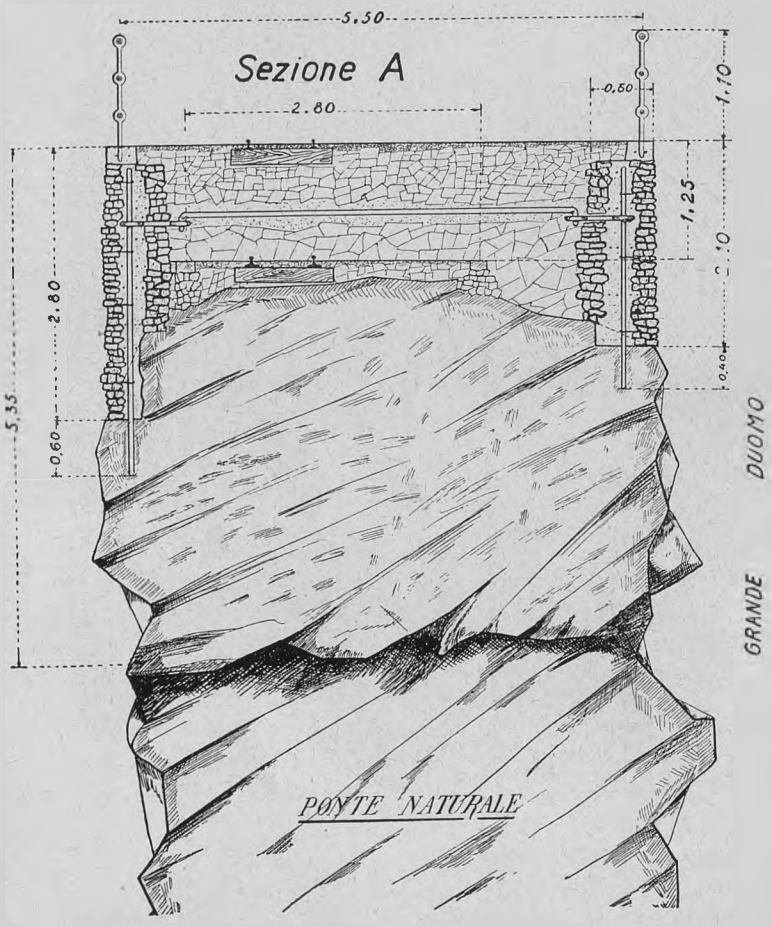


FIG. 2 - *In alto:* PROFILO DELLA STRADA D'ENTRATA ALLE GROTTE PRIMA E DOPO IL RIORDINO DELLA LIVELLETTA STRADALE E FERROVIARIA. - FIG. 3 - *In basso:* SEZIONE DELLA VECCHIA STRADA LARGA m. 2.80 E DELLA NUOVA LARGA 5.50 IN CORRISPONDENZA AL PONTE NATURALE.

da vista sull'abisso che domina la Piuca, essendosi creato un terrazzo dal quale si può affacciarsi da 25 m. di altezza sulla corrente impetuosa illuminata dai fasci di luce elettrica.

⁂

Si dovette ingrandire la rimessa del materiale ferroviario e naturalmente, per essere in carattere, anche questo ricovero è una grotta, o per meglio dire una galleria artificiale che dal piazzale esterno si addentra nel monte per circa 50 m. con due binari e un vano per deposito di benzina, lubrificanti e attrezzi.

L'opera è schematicamente rappresentata in pianta a pag. 625. A destra in basso la galleria-rimessa, di cui fu fatto l'allungamento per metri 27. È larga, adesso, da 3 a 4 m., alta 3. La roccia abbattuta con mine fu di metri cubi 324. La perforazione fu fatta con un impianto semplice ma completo: un motocompressore Alfa-Romeo dava l'aria compressa all'avanzata, dove i minatori coi fioretti mossi pneumaticamente perforavano i buchi delle mine (fotogr. a pagina 629): minatori ottimi per assiduità e accanimento al lavoro, sloveni del luogo, assoldati a cottimo, con loro buon guadagno e con largo rendimento.

Una sorpresa ebbero un giorno questi uomini al brillare di una serie di mine: un diaframma caduto aprì la via ad un braccio di grotta naturale prima inesplorato: inoltratisi in questo, sboccarono tosto nella Grotta dei Nomi Nuovi (illustrata in questa *Rivista* nel marzo 1924 a pag. 272). L'apertura venne tosto murata. Un altro momento di emozione si ebbe quando nel togliere uno strato di argilla vi si scoprirono piccoli pez-

zi di ossa. Tosto fu provveduto a continuare colla massima delicatezza lo scavo e vennero in luce allora importanti avanzi di animali fossili: orsi, linci, leoni. Venne chiamato da Trieste il dotto paleontologo professore Battaglia che cooperò ai ritrovamenti e alla classifica e pubblicherà una memoria scientifica su di essi.

Nel piano schematico a pag. 625 si vede la linea ferroviaria che dalla rimessa attraversa il piazzale, entra nella Grotta per il passaggio del pubblico (alla sinistra di questo si apre quello di servizio, usato quale deposito di benzina, lampade, olio, materiali diversi, e per luogo d'aspetto delle guide) e, al di là del bel cancello gotico di chiusura, prosegue verso il Grande Duomo.

Il profilo schematico a pag. 626 mostra a sua volta l'andamento delle pendenze quali erano e quali furono ora ridotte. I numeri entro circoletti delle due figure permettono di identificare la corrispondenza dei vari punti.

in parte rifare ingrandendolo e la sua età — 1867, disegnata dai ferri — non risponde più ora all'esattezza.

Ma il lavoro più scabroso si verificò un po' più avanti, ove la strada larga solo m. 2.80 passa sopra un gran ponte naturale creato

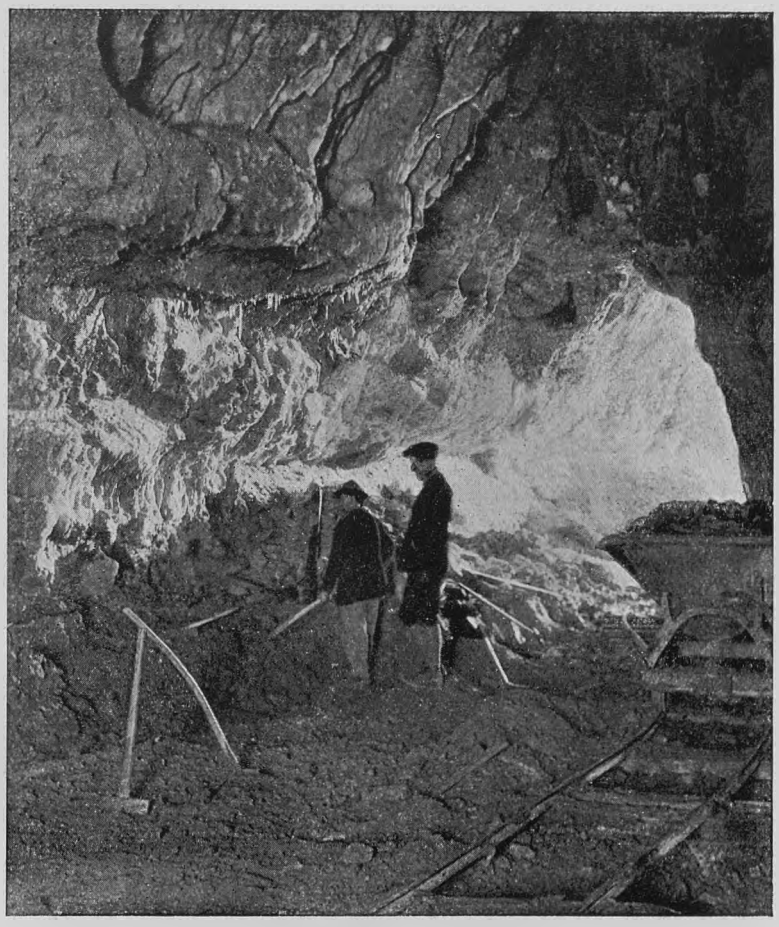


FIG. 4 - L'ALLARGAMENTO DELLA STRADA PRINCIPALE PRESSO L'ENTRATA DELLE GROTTE.

***

Questa modifica di livellette combinata coll'allargamento occasionò un lavoro difficile, pericoloso e assai interessante anche tecnicamente. Nella fotografia a pag. 630, ad esempio, si è nel Grande Duomo; un po' di sgombro si è già fatto; si procede a livellazioni; il blocco di roccia che si vede a sinistra fu poi fatto saltare per allargare la strada. Verso l'entrata (fot. qui sopra) si scavò il piano di roccia abbassandolo e si allargò di un paio di metri. Anche il cancello gotico si dovette

dalle acque nella roccia e corre stretta lungo il precipizio in fondo al quale rumoreggia la Piuca. Fu necessario qui costruire un ponte in cemento armato (se ne impiegarono 18 metri cubi) poggiato in situazione arditissima, di cui i due disegni a pag. 631 dànno lo schema. Venne pure creato un muraglione di pacifico e comune aspetto: ma sotto i piedi degli arditissimi suoi artefici la roccia cade a picco o a strapiombo per 25 m. e, naturalmente, il lavoro si fece a luce artificiale. Tutta l'alta parete fu pure esplorata, sospesi a corde o a scale.

Il lavoro finito sembra semplice, ma a vederlo fare metteva i brividi. La fotografia 11 a pag. 632 ne dà un po' l'idea. Si sta qui preparando il piano di base del ponte in cemento armato: quando l'imposta fu pronta si andò avanti... nel vuoto.

L'oscurità non facilitò la manualità del lavoro, ma tuttavia è da tener conto di un elemento psicologico che ho io stesso esperimentato in tutte le esplorazioni speleologiche: nelle tenebre dell'ambiente, si apprezza soltanto il pericolo immediato illuminato dalle lampade. L'abisso che forse si apre profondissimo sotto i piedi o accanto non preoccupa, perchè non lo si vede. Il controllo dei propri atti riesce perciò più tranquillo.

Questa modifica del piano ferroviario comportò uno scavo in roccia di 375 mc. e un riporto di 336. Il motocompressore produsse per la perforazione 3120 HP-ora e vennero impiegati 4664 operai-ora. Il muro in pietra o in cemento armato fu di 360 mc.; si adoperarono 30 tonnellate di cemento e 4 e mezzo di ferro; furono pure costruite ringhiere nuove o in sostituzione di vecchie fuori uso per m. lineari 408, del peso di 7 tonnellate e mezzo; fu fatta pure una larga e bella scalinata di una quarantina di gradini di raccordo alla strada che prima di passare sotto il Ponte Naturale si biforca per condurre alla Grotta dei Nomi Antichi, la quale questa estate potrà essere visitata dal pubblico con speciale tariffa.

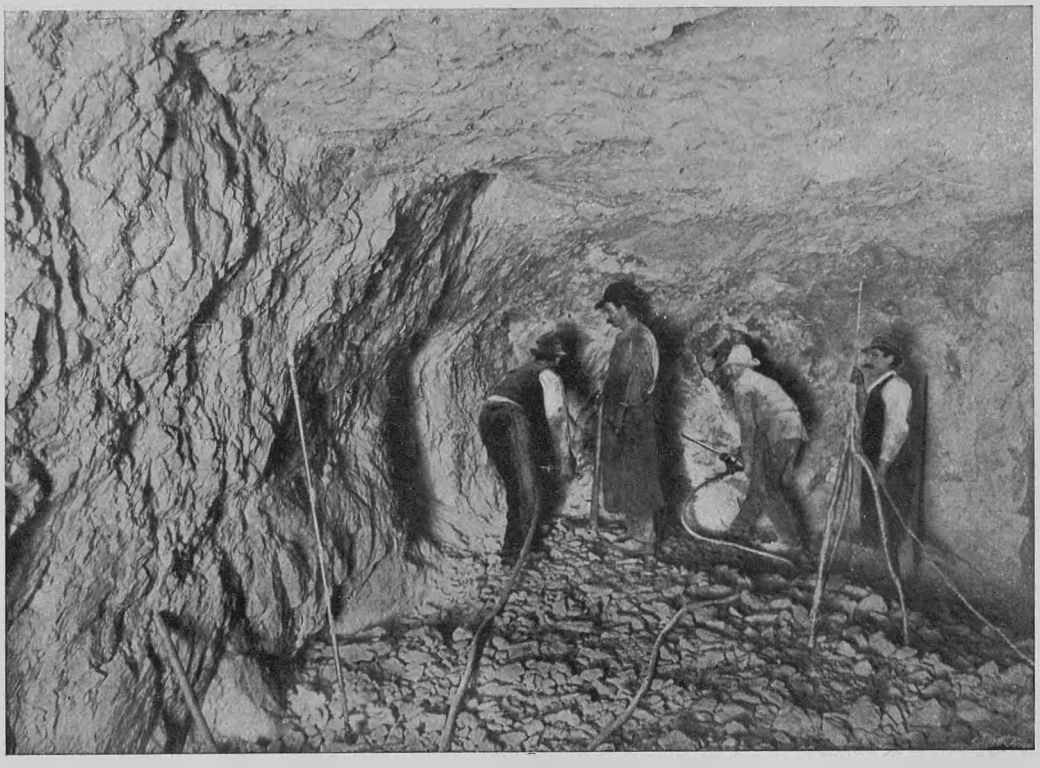


FIG. 5 - L'AVANZATA DELLA GALLERIA ARTIFICIALE PER RIMESSA DEL MATERIALE FERROVIARIO DELLE GROTTE.

L'insieme di questi lavori fu ideato, diretto e condotto a termine senza il minimo inconveniente di cose o di persone dal Direttore delle Grotte, signor Perco, coadiuvato dall'affezionato suo personale. Importò circa 120 mila lire e si fece senza mai interrompere il passaggio al pubblico ed è ora in piena efficienza.

***

Il secondo grande lavoro in corso, che si sta ultimando in questi giorni, permetterà di ammettere il pubblico, con certe restrizioni, alla visita della Grotta del Paradiso, finora nota solo a uno scarso numero di iniziati tra i quali i Campeggiatori del Touring del

1924, trattati alla stregua dei personaggi che di tanto in tanto vi si conducono. Le Grotta del Paradiso è certo il braccio più stupefacente del sistema di Postumia.

Il lavoro di cui parlo qui è solo il compimento di altri assai vasti già fatti da tempo. Era pronto il gran ponte d'accesso alle Grotte chiuso da cancello, che si stacca ai piedi del

lenite pellucida, di marmo statuario, di roseo Candoglia, di candida, opaca panna montata. Un'altra sua particolarità è l'estensione a centinaia di metri quadrati, lungo le pareti, di manti cristallizzati in miliardi di lamelle brillanti, che si distendono a ondate come arazzi e tappeti di un palazzo di sogno.

La Grotta non è illuminata elettricamente:

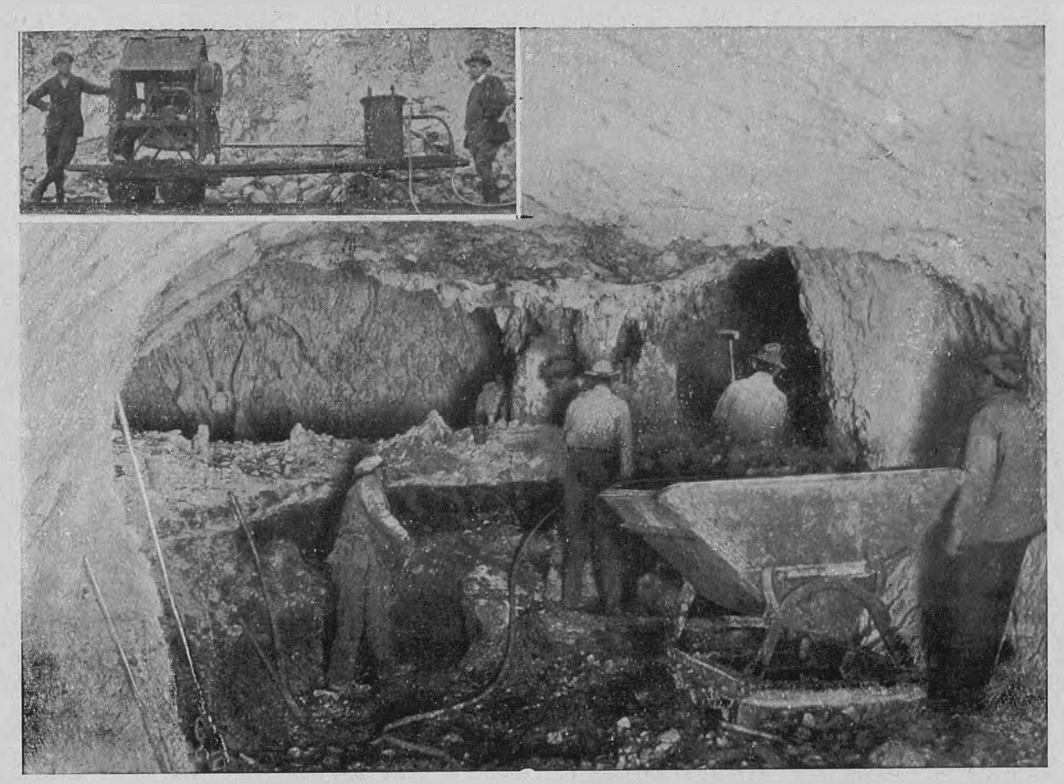


FIG. 6 - *In alto:* IL GRUPPO MOTOCOMPRESSORE ALFA ROMEO. - FIG. 7 - *In basso:* ALLARGAMENTO DELLA GALLERIA ARTIFICIALE PER RIMESSA DEL MATERIALE MOBILE FERROVIARIO DELLE GROTTE.

Calvario dalla strada percorsa dal pubblico. Il ponte mette ad una strada piana di circa 600 m. che percorre fino alla sua estremità la meravigliosa Grotta. Ma occorrevano delle particolari difese per evitare ogni danneggiamento data la particolare delicatezza delle concrezioni, alcune di una fragilità pericolosa per la finezza, altre per la forma: ad esempio, una quantità di esilissime colonne stalammitiche di 5 a 15 cent. di diametro alte da uno a tre metri, sorgenti in vicinanza dei passaggi e che al minimo urto verrebbero abbattute. La caratteristica delle Grotte del Paradiso è la fantastica ricchezza, finezza, eleganza, singolarità di forma delle concrezioni, e il loro colore di purissimo alabastro, di se-

gli splendori suoi si manifestano come sorpresa nel breve giro raggiunto dalle lampade ad acetilene delle guide: misteriosi effetti che contrastano e impressionano, dopo il mezzo milione di candele dei fari della grande Grotta di Postumia.

Oltre il pericolo di guasti anche involontari da parte di qualcuno dei visitatori vi è qualche punto ove la strada passa fra una serie di alte stalammiti non più lontane di 80 centimetri, cosicchè sarebbe stato inopportuno e forse imprudente che il pubblico, sia pure in piccola brigata di tre persone accompagnate da una guida, come la Commissione ha deciso, potesse circolarvi in andata e ritorno, urtandosi negli stretti colonnati.

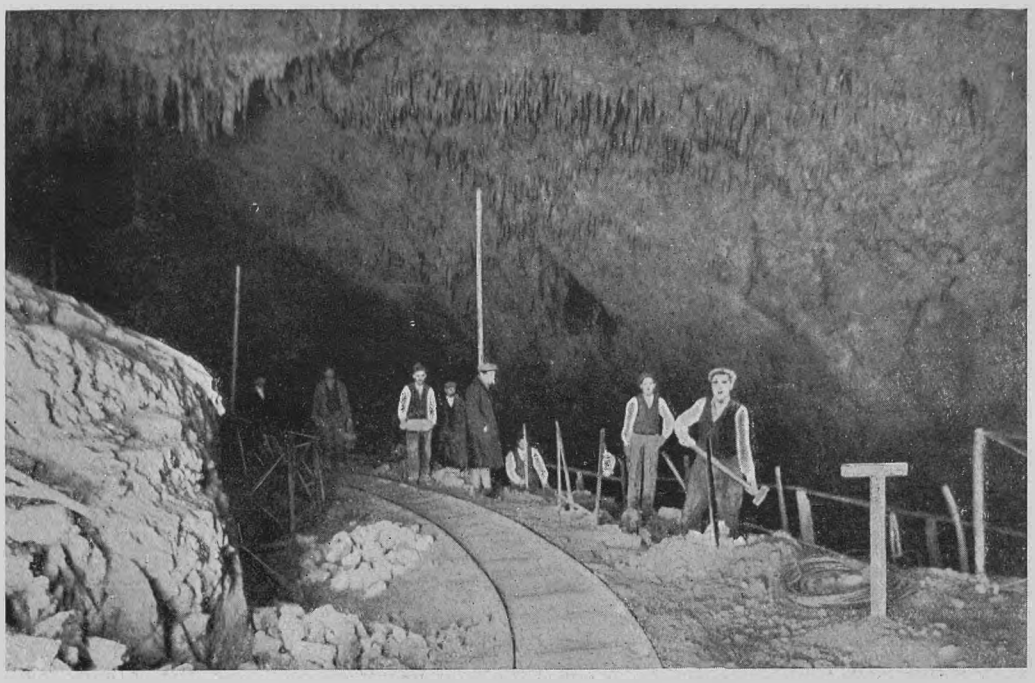


FIG. 8 - LIVELLAZIONI COLLA STADIA. IL BLOCCO A SINISTRA FU FATTO SALTARE.

Fu perciò deciso di creare all'estremità della Grotta del Paradiso uno sbocco da cui il pubblico potesse uscire, senza ripetere il cammino fatto nella Grotta. All'uopo occorse perforare una galleria artificiale, che riuscirà di 53 metri circa, la quale congiunga la grotta col cavernone senza nome, da cui si dirama la Galleria Bertarelli. Da questo si potrà poi ritornare comodamente al punto di partenza appiedi del Calvario, presso il gran ponte.

Le prime mine di questa nuova perforazione furono brillate sotto i miei occhi. Il traforo, mentre si pubblica questa *Rivista,* sarà probabilmente terminato o vicinissimo al termine. Il suo raccordo col cavernone è fatto mediante una strada in discesa a svolte su una immensa frana di massi sdrucciolevoli saldati da una levigata crosta stalammitica.

Questi notevoli lavori complementari alla Grotta del Paradiso importeranno una spesa di circa 30.000 lire. L'ultima visita di personalità a questo impianto è quella del Sottosegretario alle finanze on. Spezzotti che se ne mostrò entusiasta e rimase « in grotta » come si usa dire nel gergo locale, quasi un' intiera giornata.

Probabilmente l'inaugurazione ufficiale della nuova meraviglia aggiunta all'abituale visita di Postumia, darà luogo a qualche solennità.

***

Così la maggior ricchezza speleologica italiana e del mondo, va ogni giorno acquistando maggior valore. Ciò avviene coi mezzi stessi ricavati dall'Amministrazione, che devolve tutto l'introito netto in investimenti di vero carattere patrimoniale, i quali alla loro volta, subito, come la maggior efficienza della ferrovia e questa apertura della Grotta del Paradiso, o fra qualche anno, come altri lavori in corso, compenseranno largamente col loro reddito gli impieghi fatti.

Ma vi è un altro rendimento che ha valore inestimabile: è quello politico della sempre più stretta unione della Provincia redenta, nella sua parte meno ricca, l'interna, colle antiche Provincie del Regno. Postumia infatti va divenendo uno dei più formidabili richiami di italiani verso il confine, un crogiuolo sempre più attivo ove si fondono, imparando a conoscersi, italiani di tutte le provincie cogli allogeni nuovi nostri concittadini.

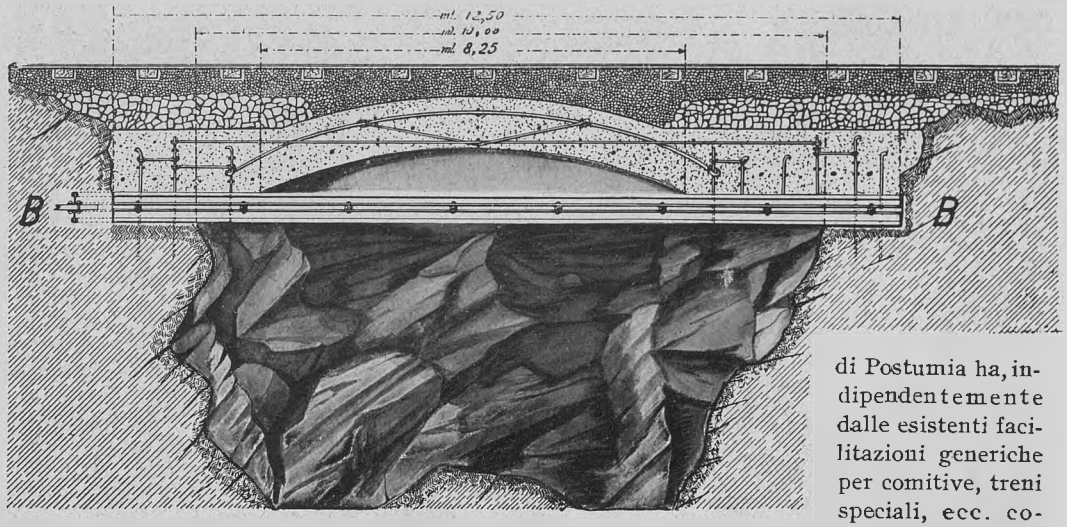


FIG. 9 - SEZIONE SCHEMATICA DEL PONTE DI CEMENTO ARMATO.

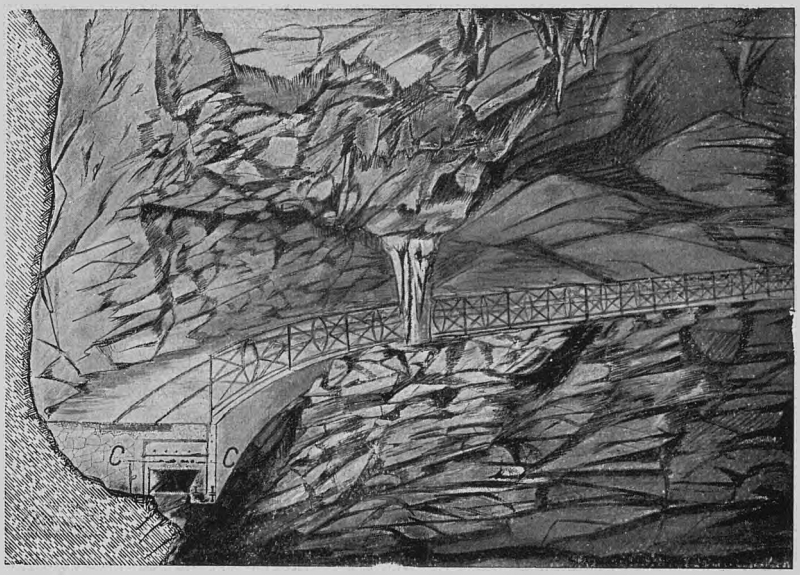


FIG. 10 - SCHEMA DEL PONTE DI CEMENTO ARMATO (*Dis. Piovano*).

Se non vi fossero Postumia e San Canziano, un numero infinitamente minore di turisti andrebbe oltre Trieste e le stazioni costiere istriane. È dunque un atto di ragionata simpatia il viaggio colà e certo anche questo sentimento muove l'ondata sempre più vasta dei visitatori.

***

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, persuasa dell'opportunità che venga diffusa al massimo la conoscenza delle Grotte di Postumia ha, indipendentemente dalle esistenti facilitazioni generiche per comitive, treni speciali, ecc. comunicato all'Amministrazione delle Grotte con nota 30 dicembre 1924 del Servizio Movimento e Traffico che « in via permanente, nei periodi dal 15 maggio al 15 giugno e dal 1° al 30 settembre di ogni anno il rilascio dei biglietti di andata e ritorno da tutte le stazioni ed agenzie della Rete per Postumia verrà fatto con applicazione della riduzione del 40 % sulle tariffe ordinarie».

Con successiva nota del 1° febbraio, la D. G. delle FF. SS. consentiva « la facoltà di effettuare due fermate intermedie tanto nell'andata quanto nel ritorno. Quei viaggiatori che inoltre intendessero effettuare a Trieste una delle due fermate concesse, potranno chiedere il biglietto per la via di Trieste, compresa fra le deviazioni ammesse pel trasporto dei viaggiatori.

I biglietti hanno validità di 5 giorni e permettono, anche se il treno che si adopera ha vettura diretta da Bivio Aurisina a Postumia, di scendere a Trieste per la visita della città.

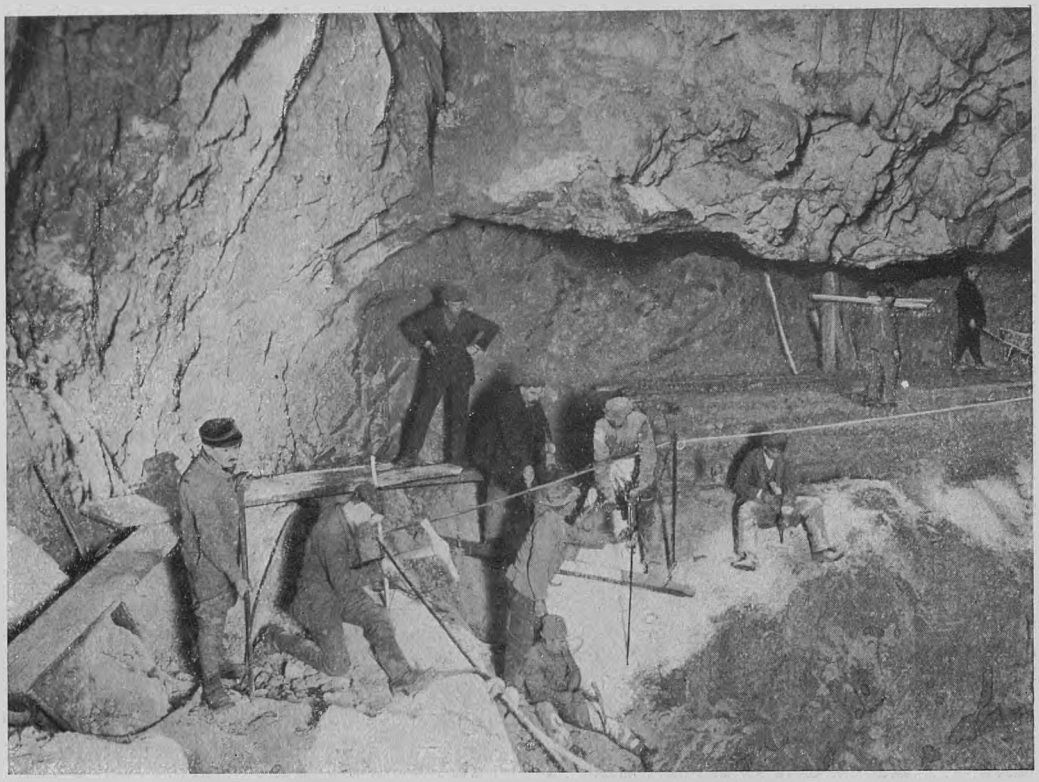


FIG. 11 - L'IMPOSTAZIONE SULL'ABISSO DI UNA SPALLA DEL PONTE DI CEMENTO ARMATO.

Essi permettono pure, con tutta facilità, la visita del Cimitero di Redipuglia, come anche, colla semplice aggiunta di biglietto ordinario preso a Postumia, una capatina a Fiume che ne dista solo 70 chilometri. Permettono pure la fermata a Divaccia, da cui in 30 minuti a piedi si è alle stupende Grotte di San Canziano, cosicchè si può cumulare la visita delle due straordinarie e diversissime maggiori bellezze del Carso.

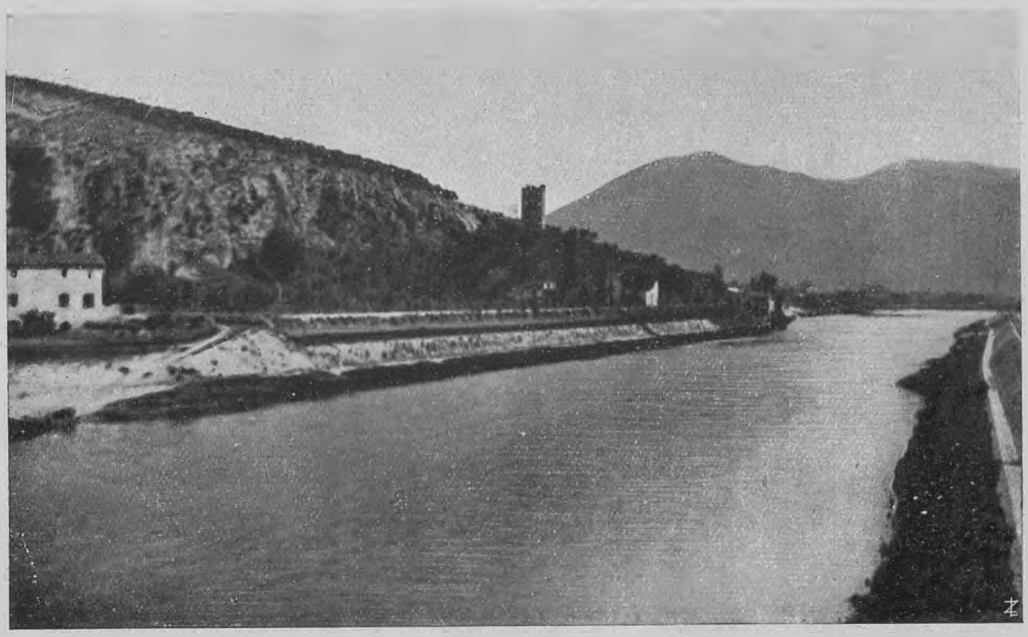
Inutile il dire che, per essere valido al ritorno, il biglietto dev'essere timbrato all'entrata delle Grotte.

Per far valere l'importante concessione, che rappresenta anche un simpatico riconoscimento morale da parte del Ministero delle Comunicazioni e della Direzione Generale delle Ferrovie, l'Amministrazione sta facendo una larga propaganda. Qualche Ministero ha incaricato i propri Uffici in tutta Italia dell'affissione degli avvisi opportuni; cooperazioni preziose che hanno anche il significato di una valutazione dello sforzo della Commissione e dell'Amministrazione. I Consoli del Touring si sono cortesemente prestati alla propaganda, tantochè il movimento alle Grotte è cresciuto a dismisura.

Gli alberghi locali, insufficientissimi al bisogno, vanno lentamente prendendo qualche provvedimento, ma occorre *assai più*. C'è urgenza a Postumia per dieci volte più letti di quanti ve ne siano ora, massime da adesso che una serie di visite a bracci laterali, che si stanno iniziando con speciali tariffe, non può essere fatta che pernottando in luogo.

Le novità di Postumia qui annunciate saranno fra poco seguite da altre. Sempre avanti!

L. V. BERTARELLI.



IL SERCHIO PRESSO AVANE; IN FONDO I MONTI PISANI.

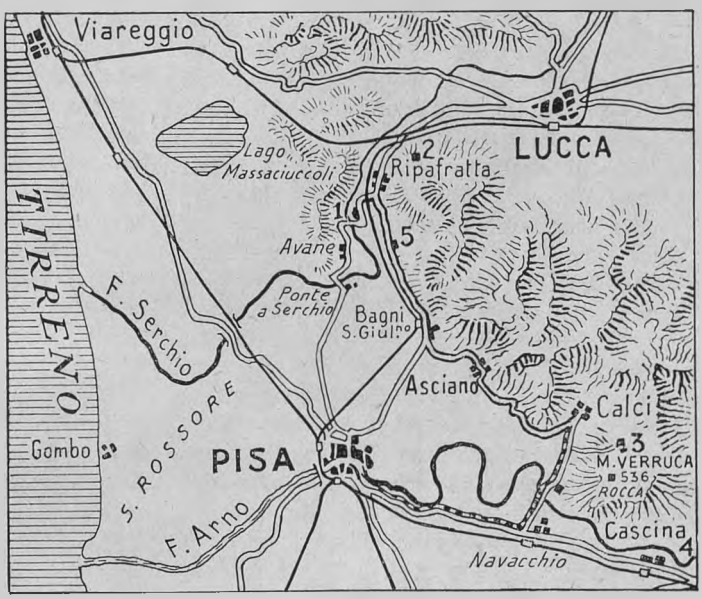
LA VIA DEI BALUARDI

A chi da Pontasserchio, ameno paese a 6 chilometri a N.O. di Pisa, percorra la magnifica strada che, continua e pittoresca, segue lo ampio semicerchio dei monti pisani, non può sfuggire una curiosa particolarità: l'abbondanza di torri, rocche e castelli che innalzano la loro massa rossastra o grigia sulle cime dei colli verdeggianti.

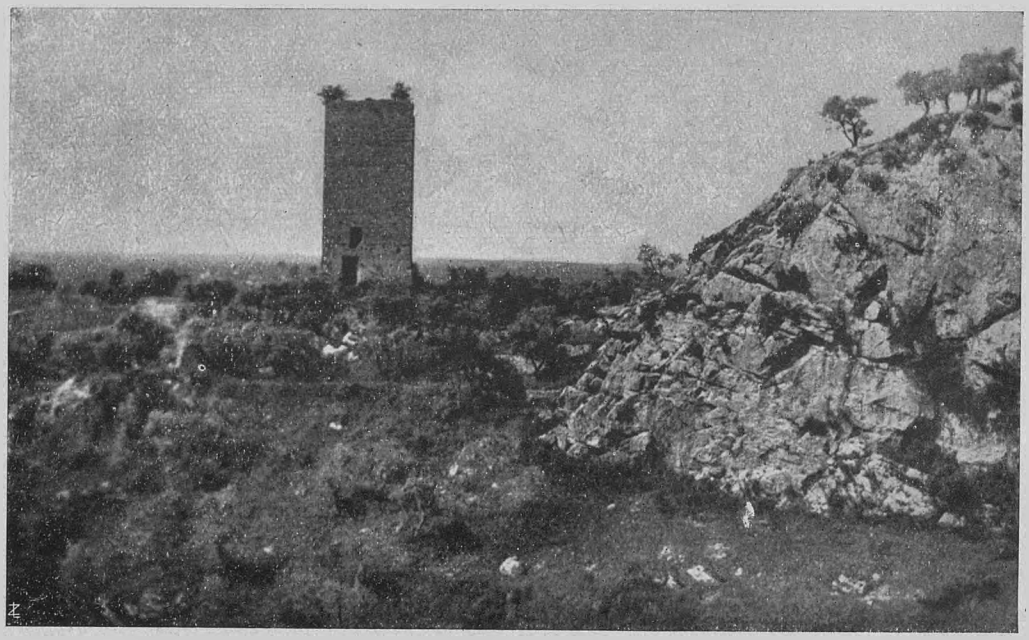
È l'antica cerchia dei baluardi che la Repubblica Pisana innalzò il XII ed il XV secolo a difesa della sua pingue pianura contro le gelosie di Lucca e gli appetiti fiorentini.

Alcune di tali opere sfidano ancora il tempo con la loro cinta quasi intatta; altre sotto l'urto dei secoli e l'ingiuria dell'uomo sono ridotte a pochi ruderi smussati dalle intemperie, su cui si abbarbicano tenaci l'edera e il rovo.

Tutti i valichi, i passi, tutte le vie di fon-



LA REGIONE DEI BALUARDI
(1. COLOGNOLA. - 2. ROCCA DI RIPAFRATTA. - 3. MONTEMAGNO. - 4. S. GIOVANNI ALLA VENA. - 5. QUOSA).



LA SUPERSTITE TORRE DI AVANE.

do valle, i guadi avevano la loro vigile sentinella sul colle sovrastante.

Passato il moderno ponte sul Serchio da cui la vista spazia, riposando, sui languidi oliveti della vallata e sul corso calmo del fiume, la strada volge a destra a piè del monte. Il pendio, ora aspro, ora dolce, tagliato a tratti in larghe terrazze ineguali coperte di olivi, mostra la caratteristica roccia erosiva che lo compone, frastagliata ed incisa dal tempo di profonde ferite. A meno di un chilometro di strada ecco a sinistra, a ridosso di un lungo costone verdeggiante che va ad innestarsi brusco su uno sperone nudo e scabroso della montagna, ergersi una torre quadrata alta non più di 15 metri per 6 di lato, facilmente raggiungibile. Essa presenta, solo però sui lati Est ed Ovest due aperture, cioè una porta assai stretta ed una piccola finestra. L'interno è assolutamente nudo ma le pareti portano le tracce, in alto, di due pavimenti crollati chissà da quanto, il superiore dei quali doveva costituire il piano del posto di vedetta. Un muro, del quale solo pochi ruderi restano lungo il declivio erboso, doveva congiungere la torre con una specie di casamatta coperta, bassa e quadrata, situata sul ciglio della strada, certo a guardia del fiume, permettendo al corpo di guardia di spostarsi al coperto dal nemico.

Questo è tutto ciò che rimane del medioevale castello di Avane, ricordato pure dal Carducci nella celebre ode « Faida di Comune » :

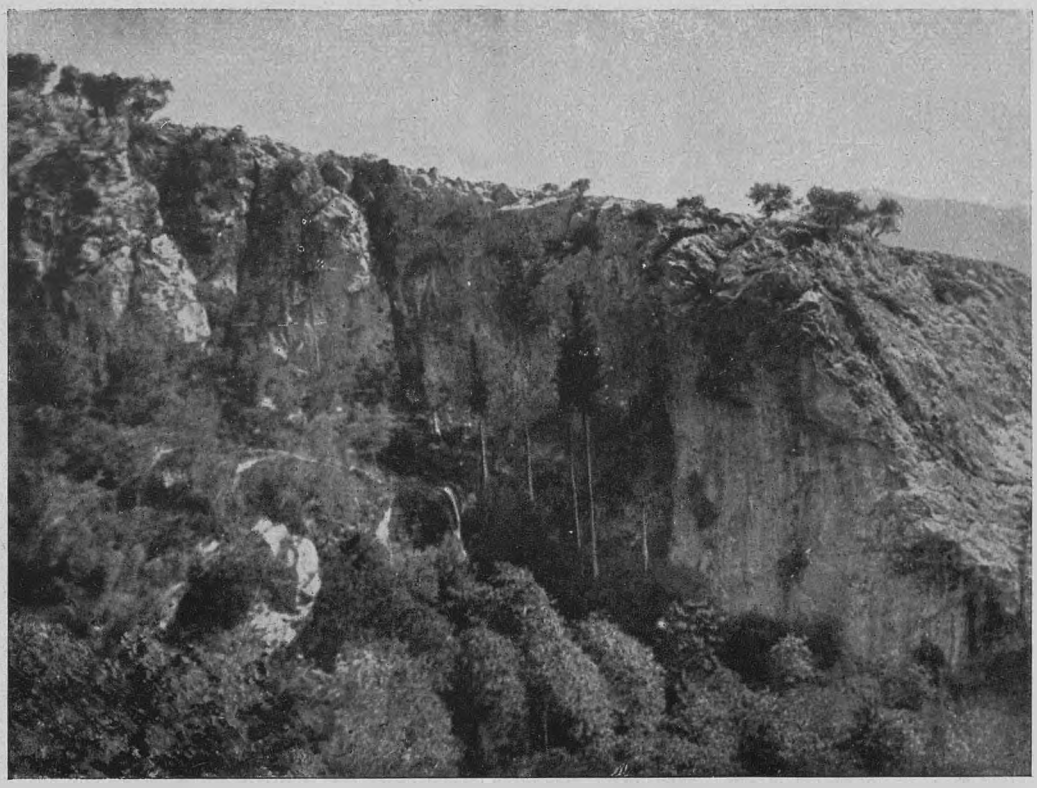
.... Bel castello è Avane e corte
Fu dei Re d'Italia un giorno.
Vi si sente a mezzanotte
Pe' querceti un suon di corno.

Adesso purtroppo poco rimane dei celebrati querceti e niente dei fasti villerecci della Corte Longobarda. L'attuale villaggio allinea le sue linde casette rustiche sul ciglio della strada maestra, da cui il rombo degli autoveicoli soffoca ormai per sempre il corno della caccia reale.

Scendendo dalla superstite torre l'occhio è attratto a sinistra dalla paurosa visione della bocca d'inferno, profonda spaccatura naturale della montagna, cupa e misteriosa dietro le fitte chiome degli abeti secolari.

Dopo Avane, che comandava il guado di Serchio e gli accessi montani, la strada si snoda sempre obbligata fra monte e fiume, con andamento generale O.-E. fino all'altezza del borgo di Colognole. Ivi, con vasto gomito, il Serchio volge deciso a settentrione, cacciandosi poscia nella stretta di Quosa.

Ora la valle, aperta da Nord a Sud, corre tra due lunghi costoni tutti coperti di ulivi, e di altezza variabile tra i 500 e gli 800 me-



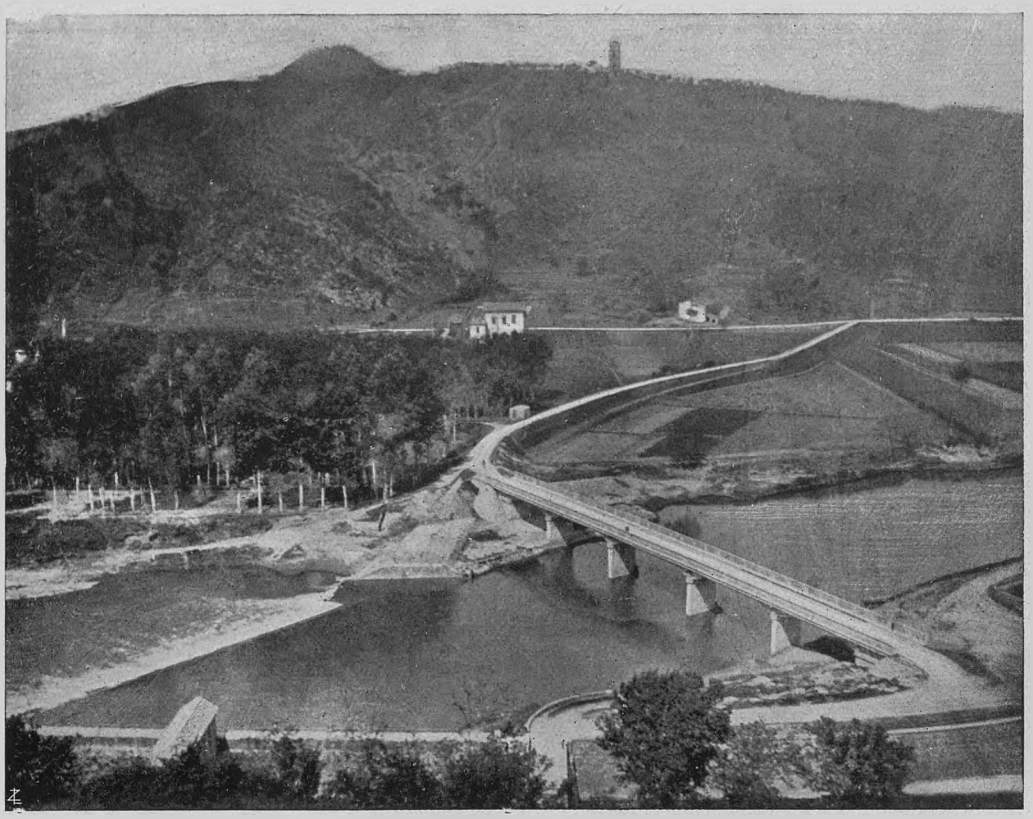
LA BOCCA D'INFERNO PRESSO AVANE.

tri; e la strada ubbidiente la segue, sempre sulla destra riva del fiume. Ma allo sbocco Nord della valle, nel punto ove questa allarga i suoi verdi polmoni sulla ricchissima piana lucchese, la strada dei baluardi si dirama bruscamente a destra, lascia la montagna che l'ha finora protetta e, traversato il fiume sopra un modernissimo ponte in cemento armato, raggiunge il borgo di Ripafratta che fu il perno della linea difensiva Pisana contro le ingiurie di Lucca.

Saldamente piantata sul sommo di una piccola altura strapiombante sul paese, austera nella sua cinta merlata, si erge maestosa la Rocca. Essa comanda decisamente il fiume e gli accessi pedemontani di ambedue le rive, non solo, ma costituisce un magnifico posto di osservazione aperto sull'ampia piana e sui contrafforti digradanti verso Lucca. E a completare il sistema stanno, ai lati della Rocca, quattro torri quadrate, due sui vicini colli di levante, due sui più lontani di ponente. Di queste opere accessorie, solo le due di Est sono ancora in buono stato; delle altre, pochi superstiti ruderi emergono dai cespugli della vetta.

Si giunge facilmente alla rocca attraversando il paese. Sul lato Est, tra un boschetto di giovani pini, trovasi l'antico ingresso alla cinta esterna, ora quasi del tutto scomparsa. Il passaggio, assai stretto, reca evidenti tracce di un arco basso e poderoso; i pilastri laterali, o meglio i loro avanzi hanno uno spessore di almeno due metri. A destra, oltrepassato l'ingresso, si apre uno stretto viale costeggiante il possente doppio bastione settentrionale della Rocca, il più importante e munito, essendo quello ove, presumibilmente, doveva gravare l'attacco frontale nemico. A capo del viale si trova una seconda porta, ben conservata, che dà accesso ad un passaggio coperto il quale conduce a destra, ad una cannoniera scavata nello spessore di una piccola rotonda; a sinistra, per un lungo ed angusto camminamento, alla postierla della rocca propriamente detta.

La cannoniera, oscura, bassissima, presenta quasi a fior di terra, tre aperture a forma



LA VALLE DEL SERCHIO E LA STRADA DEI BALUARDI VISTE DALL'ALTO DELLA ROCCA DI RIPAFRATTA.

di fiasca con stipiti di marmo, certo per colubrine, battenti una larga zona del fiume a monte e a valle della fortezza. Inoltre, sul piano superiore esterno della rotonda, sono praticate altre cinque postazioni per artiglierie più leggere. Questa specie di piazzola forma l'estremità occidentale del camminamento surricordato, il quale — come si è detto — conduce alla postierla. Esso corre fra la grande muraglia ed un falso bastione, il cui parapetto porta le tracce di nove feritoie assai ampie e doveva costituire una linea accessoria di resistenza per archibusieri. Nel fondo, ove trovasi la stretta porta oggi chiusa da un robusto battente in legno, il piccolo bastione si innesta ad una poderosa scarpata che, scendendo dal sommo della cinta merlata, taglia netto ad angolo retto il camminamento. Due aperture, di cui una per colubrina ed una più grossa per bombarda, forano la parete della scarpata prendendo di infilata l'intero passaggio.

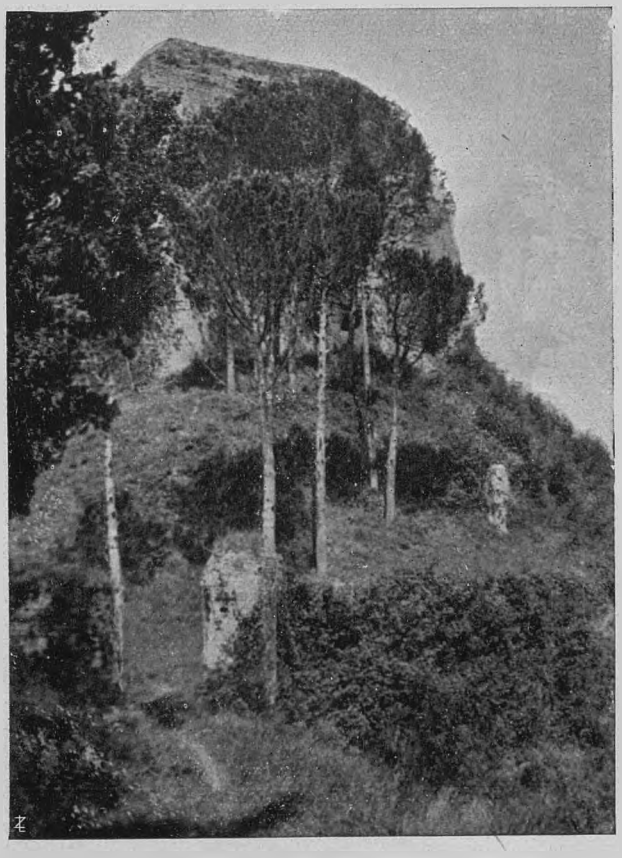
La rocca vera e propria, il cuore, per così dire, della fortezza ha una curiosa forma poligonale irregolare assai allungata, misurante sulle mediane metri 65 × 27. La sua stranezza darebbe a credere che avesse subìto successive trasformazioni o rifacimenti e a conforto di ciò, all'attento osservatore non può sfuggire, in alcuni tratti della cinta, qualche diversità nella costruzione e nel materiale impiegato. Ciò è specialmente visibile all'esterno sull'imponente bastione ad angolo ottuso che costituisce la estremità orientale della fortezza.

L'interno è, nell'assieme, quello che presenta minore interesse. Gli uomini e più gli elementi, vi hanno fatto man bassa ed esso mostra ora, al bel sole di Toscana, i muri consunti, le vôlte spezzate, il tutto avvolto, soffocato da una prepotente, vittoriosa vegetazione. Tutto intorno alle grosse mura perimetrali, ad oltre 15 metri di altezza, correva il cammino di ronda che vari archi possenti ed ardite mensole sostenevano: ora poco o niente rimane. All'estremità sud-occidentale si nota ancora una torretta su cui si appoggia una grande vôlta d'angolo ben

conservata. Ma ciò che più di tutto attira l'attenzione del visitatore è il poderoso mastio quadrato che si erge tuttora, isolato, nel bel mezzo della rocca. L'interno è perfettamente vuoto e nudo, i piani superiori essendo caduti certo da secoli. La sua altezza attuale può stimarsi di 16 o 17 metri, ma tutto autorizza a credere che esso dovesse, e di molto, sopravanzare le muraglie di cinta on de permettere la più ampia osservazione. Immediatamente a sinistra dell'ingresso si apre un oscuro passaggio che da una parte conduce nell'interno della scarpata ove occhieggiano le cannoniere, da un'altra si ingolfa, con ripida discesa sotto una vôlta bassa e umida, che una barriera insormontabile di terra e materiale ostruisce dopo pochi metri. Era questa, secondo la storia, la galleria che attraverso le viscere del colle portava al Serchio, permettendo così alla guarnigione assediata di rifornirsi di acqua in qualunque momento e con assoluta sicurezza.



RIPAFRATTA: IL PODEROSO BASTIONE ORIENTALE DELLA ROCCA.



RIPAFRATTA: L'INGRESSO DELLA CINTA ESTERNA SUL LATO EST DELLA ROCCA.

***

La strada scende ora verso sud, per la stretta di Quosa, ove l'omonimo paese, seminascosto nel verde, si arrampica lungo i bordi ripidi di un torrente dalle acque freschissime.

Tra magnifici oliveti, tra frutteti e parchi di ville gentilizie, si giunge alle Terme di S. Giuliano, dalle benefiche sorgenti calde, dove la strada piega decisamente ad est a piè delle grandi cave calcaree.

Il paese di Asciano, che si incontra dopo alcuni chilometri, non conserva traccia alcuna del suo celebrato castello pisano, ma già sul cielo d'oriente si profila cupo e netto il cono tronco della Verruca. Ecco l'abitato di Calci colla sua Pieve



IL CENTRO DEL BORGO DI RIPAFRATTA, IN ALTO SOVRASTA LA ROCCA.

secolare, ecco la famosa bellissima Certosa recinta di verde; ed eccoci finalmente all'ardua scalata del più arduo baluardo pisano.

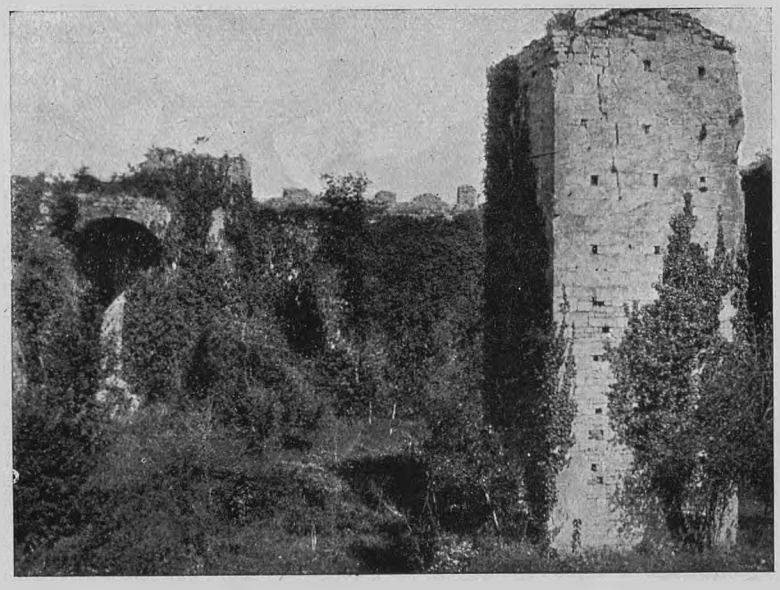
La strada migliore è quella che su da Montemagno folleggia in mille svolte per la pittoresca conca, la Valle Graziosa, in cui al pallido verde degli olivi, si mescola quello cupo dei pini e lo smeraldo vivo dei castagni.

Dopo una buona ora di marcia da Montemagno, si giunge sulla larga schiena di un lungo costone orientato da nord a sud, che porta, con lieve pendio, sotto la vetta della Verruca. A metà strada si trovano i ruderi dell'antichissima Badia di S. Michele, che pur negli archi infranti del superstite abside rivela una singolare eleganza di stile. Tra i blocchi caduti, un insigne letterato svedese, Giona Bjornstahl, rinvenne una tavoletta di pietra con caratteri semitici, ciò che fece supporre che la Badia o addirittura la Rocca avessero occupato il sito di un tempio pagano.

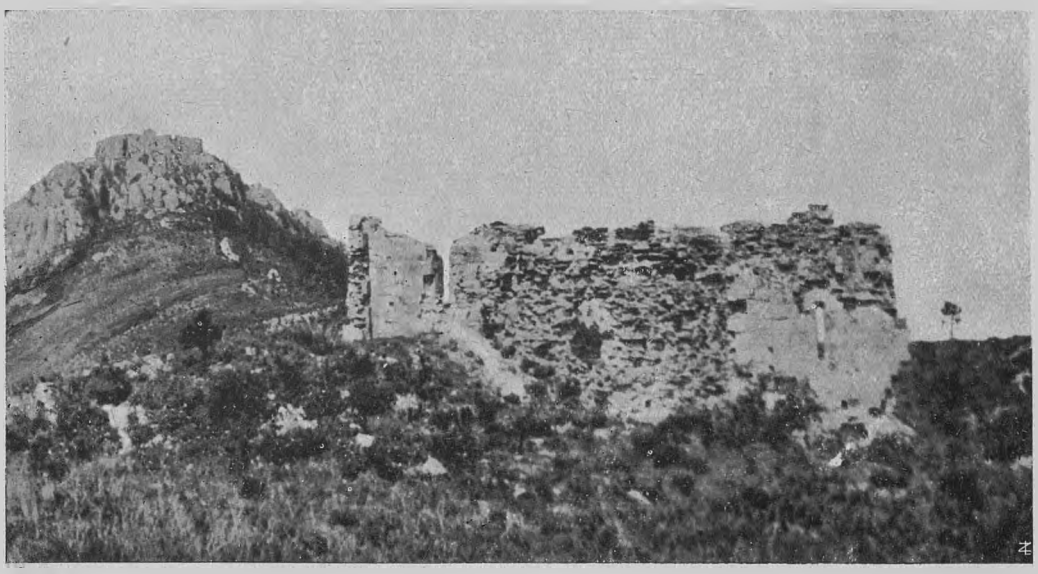
Percorso un chilometro circa, si giunge alla base di un formidabile ammasso di rocce, sulle quali sovrasta la mole imponente della vecchia fortezza. Un senso di stupore e di sgomento assale a questo punto il turista non pratico. E tale senso è pienamente giustificato, poichè a bella prima non si scorge traccia di passaggio e i macigni della vetta sono così scoscesi e ripidi da levar subito l'idea di un'ascensione. Ma tra i fitti cespugli si apre un sentiero, vero camminamento, strettissimo e profondo, che girando e rigirando nei meandri della scogliera si arrampica fino alla porta del castello.

Questo è di forma quadrata ed ha, agli angoli del lato Nord, due grandi torrioni rotondi, dei quali quello di destra assai ben conservato, ed agli altri due canti bastioni più piccoli, murati gli uni e gli altri sui vivi macigni con tale accortezza da sembrare come fusi sui loro sostegni.

L'interno dell'antica piazza d'arme è pieno di ruderi; il suolo è ineguale e coperto di erba. Qua e là si scorgono buche a fior di



RIPAFRATTA: L'INTERNO DELLA ROCCA.



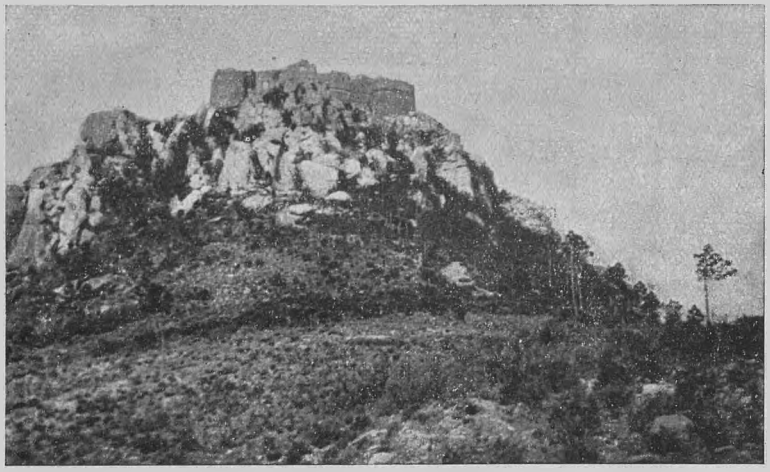
In alto: ROVINE DELLA BADIA DI S. MICHELE; IN FONDO LA VERRUCA. *In basso:* RIPAFRATTA: LA POTENTE TORRE QUADRATA CHE S'INNALZA VIGILANTE SULLA STRADA PROVINCIALE.

terra; alcune hanno rozzi scalini pei quali si discende in sotterranei a vôlta che erano i magazzini del forte. In uno di essi si riscontrano le vestigia di un viadotto che, dopo breve percorso, si trova completamente ostruito da un masso quadrangolare. Con molta probabilità, è questo il passaggio che anticamente metteva la Verruca in comunicazione, secondo alcuni, con la Rocca di Caprona, secondo altri, con la fortezza di Levante in Pisa, ora Palazzo Corsini-Scotto, passando sotto il letto dell'Arno.

Lungo una parte della muraglia rimangono ancora alcune vôlte delle stanze del presidio e tracce del cammino di ronda. Nel bel mezzo, sulle cime dei massi più alti, torreggiava il mastio, oggi affatto diroccato. Presso di esso sorgeva la chiesa, di forma rettangolare, di cui sussistono tuttora i muri esterni, priva però del tetto. L'antica sua campana esiste sempre in uno dei villaggi del piano.

Sulla cortina occidentale, sotto il cordone di pietra che circondava tutta la fortezza, era murata una grande lapide marmorea. Coll'andar del tempo essa venne tolta da alcuni montanari e gettata fra i sassi e gli sterpi della vetta. Ritrovata nel 1900, la lapide figura attualmente nella Sala X del Museo Civico di Pisa. Essa presenta, ancora visibili, le seguenti parole scolpite a lettere cubitali:





LA VECCHIA FORTEZZA DELLA VERRUCA VISTA DAL NORD.

A DI - DOD
ICI - DIGV
GNO - MCIII

Ciò sembra indicare la data di costruzione: **anno 1103.**

Alcuni però contestano che debba leggersi 1503, riferendosi quindi alla conquista che della Rocca fecero in quell'anno i fiorentini.

La muraglia, al pari di quella di Ripafratta, presenta in parecchi punti dei rifacimenti, delle sovrapposizioni, indubbiamente posteriori alla primitiva costruzione. Ben si comprende che i restauratori si preoccupavano più dell'urgenza del momento che dell'estetica dell'edificio. Così è facile riconoscere che gran parte del muro tra il torrione di destra e l'ingresso è di fattura assai più recente, per l'irregolarità delle linee e la trascuratezza nella muratura, che tra l'altro non si curò neppure di riprendere il delicato cordone di pietra, il quale, nella costruzione pisana dell'XI secolo, ricingeva la Rocca come sopra detto, lungo l'intero perimetro esterno.

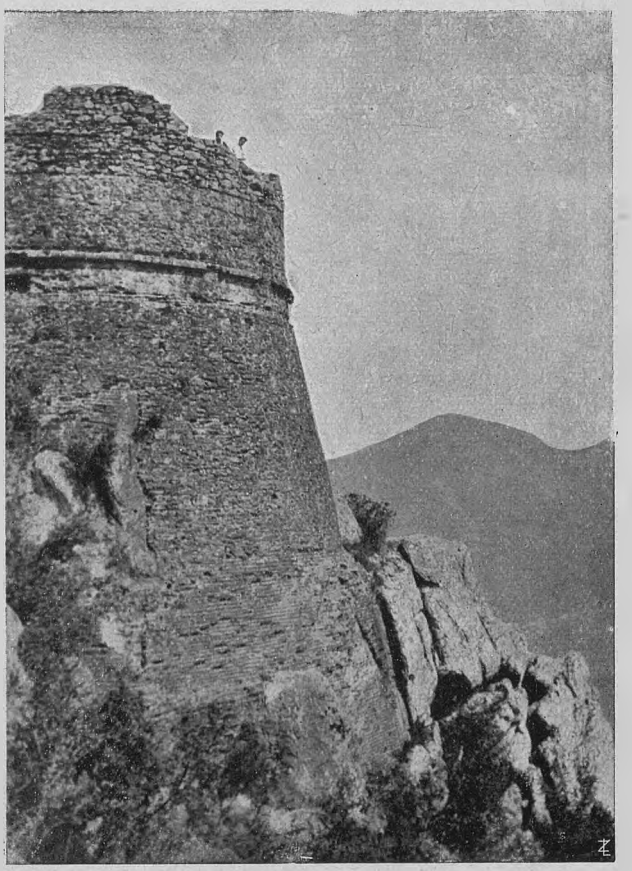
Il panorama che dall'alto delle mura si gode è ampio e magnifico. A nord è la Valle Graziosa languida di olivi, e la chiostra dei monti

« Per che i Pisan veder Lucca non ponno ».

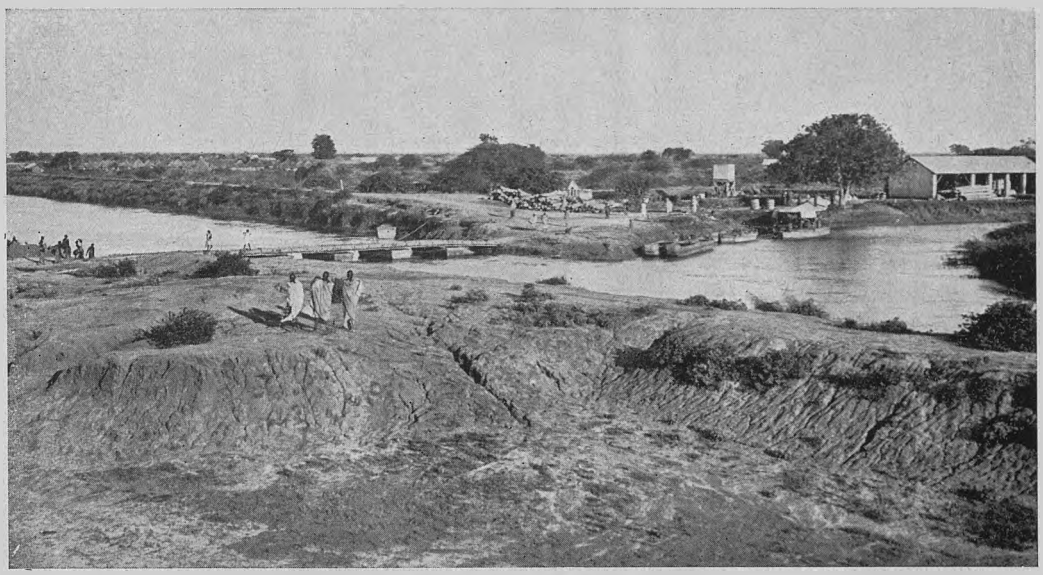
A sud è la grande ubertosa pianura pisana, ove tra il verde brillano i meandri argentei dell'Arno; verso ponente biancheggiano i maestosi monumenti di Pisa sullo sfondo cupo della Macchia di S. Rossore. Nelle giornate limpide, sull'orizzonte lontano, tra il faro di Livorno e le giogaie impervie delle Apuane scintilla la tremula marina.

Ad est, l'altura di S. Giovanni alla Vena, sbarra la strada da cui altre volte rosseggiava minaccioso il Giglio di Fiorenza.

Dott. R. PERUGIA - Ing. A. SOAVE.



L'IMPONENTE TORRIONE OCCIDENTALE DELLA FORTEZZA DELLA VERRUCA.



PONTE DI BARCHE E CANTIERE.

UN MIRACOLO DEL LAVORO ITALIANO IN SOMALIA

Alla testa dell'impresa ci fu un principe di Casa Savoia; un principe per il quale il « sempre avanti » non è una frase per i cronisti ma una legge di vita e d'opera alla quale non è lecito disobbedire.

La Società Agricola Italo-Somala fu infatti fondata dal Duca degli Abruzzi, il principe di tutti gli ardimenti e di tutte le vittorie, nel 1920, in Italia con non più che 24 milioni di capitale. Egli era reduce da un viaggio di ricognizione in Somalia dove sulle pittoresche rive dello Scebeli, all'altezza del villaggio di Gioar aveva detto il motto antico della valorosa pazienza romana « hic manebimus optime ».

La straordinaria, veramente straordinaria fertilità della terra per quei circa 7000 chilometri quadrati indispensabili al successo anche economico della iniziativa: la pendenza del terreno, condizione necessaria per un'utile irrigazione, costante fino a 8 chilometri dal fiume; una ubicazione conveniente sia per la popolazione lavoratrice relativamente più densa che altrove, sia per la quantità d'acqua assicurata in quel tratto di fiume anche nei periodi di più grave magra, avevano consigliato il Duca a scegliere per campo alla sua buona battaglia quel territorio degli Scidle, numerosa cabila di liberti avvezza da tempo al lavoro dei campi, nel quale appunto si sono compiuti i lavori che, per taluni rispetti, non è sciocca amplificazione definire « romani ».



IL CORSO MEDIO DELLO UEBI SCEBELI.

Nel dicembre del 1920 sorgevano a Gioar le prime baracche e le prime capanne che, moltiplicate poi rapidamente di numero, formarono un centro di vita e di lavoro al quale legittimamente fu imposto il nome del Duca degli Abruzzi.

Baracche di abitazione per i dirigenti, i tecnici, i capi-



I NUOVI VILLAGGI PER I COLONI.

reparto, che sono rimasti, a quattro anni di distanza, esattamente quali furono al loro primissimo nascere, e cioè con una somma di conforto che sente assai la trincea di prima linea (la baracca di S. A. R. il Duca Luigi di Savoia è identica a quelle dei suoi collaboratori); baracche per le officine e per le lavorazioni che sono diventate oggi vaste e ben attrezzate tettoie, magazzini coperti, belli edifici in cemento armato nei quali l'architettura prende carattere e bellezza dalla necessità stessa della sua quotidiana battaglia.

Sbigottisce, oggi, ricapitolare la somma di lavoro compiuta in così breve tempo: le diverse e gravi difficoltà genialmente superate a ogni momento dalla febbrile e pure ordinata vita della complessa azienda.

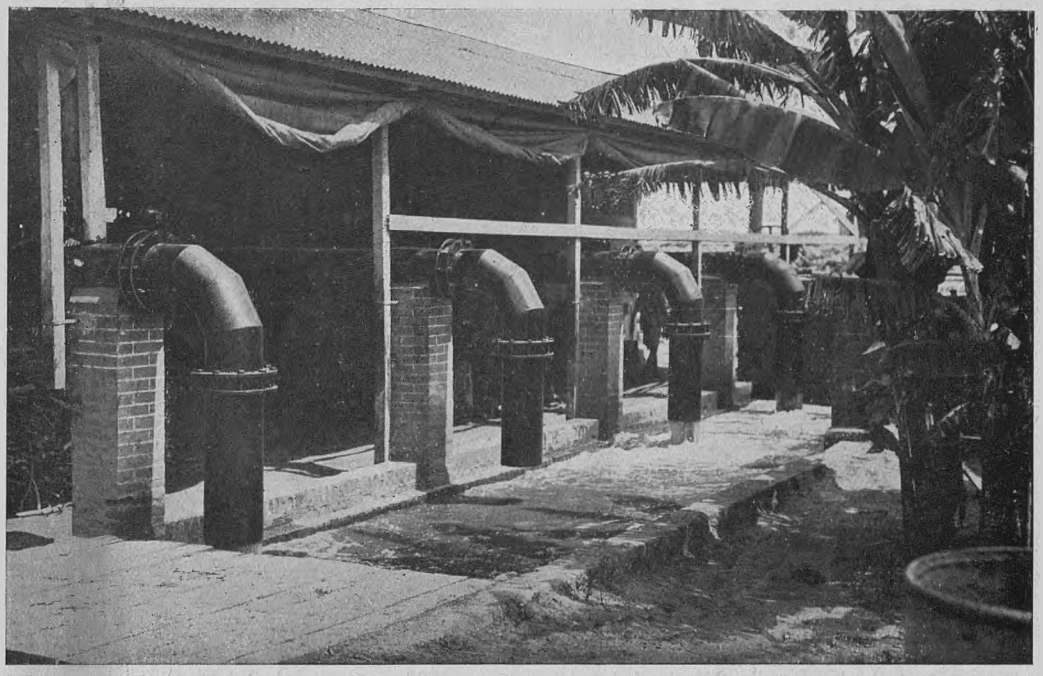
L'alveo del fiume è stato sbarrato completamente da una grande diga che invasa le acque innalzandole alla quota necessaria per effettuarne la presa, adeguandola alla altimetria dei terreni di cultura. Per dare pacifico sfogo alle acque del fiume in piena, riducendole nell'alveo originale, a valle della diga si è disposto un capace scaricatore di superficie. D'altra parte, per smaltire le acque di magra e per impedire l'interramento del bacino invasato è stato costruito uno scaricatore fondo con annesso il suo canale di scarico. Tutto questo lavoro è poi stato assicurato da solide arginature, sia longitudinali che trasverse che difendono da ogni minaccia di straripamento il comprensorio irriguo e convogliano agevolmente le acque in una zona molto più a valle della regione sottoposta a cultura.

La presa d'acqua per l'irrigazione viene comandata da un sistema di paratoie regolatrici e condotta in un canale principale della lunghezza di 8 chilometri, che corre in senso quasi normale alla direttrice del fiume a monte del territorio lavorato.

Il canale primario, canali secondari, canali terziari e quaternari, le prese dei quali sono costruite in mattoni e calcestruzzo, costituiscono la imponente rete che, integrata da un accurato sistema di scoli il cui collettore può, quando occorra, ricondurre le le acque nel fiume od anche sui terreni inferiori, darà la fecondità a circa 7000 ettari di feracissima terra.

Il programma culturale della S. A. I. S., ormai condotto molto innanzi con vittorioso successo, comprende 7 grandi aziende, ciascuna delle quali si suddivide in villaggi e i villaggi in poderi. Ogni podere viene dato in colonìa a una famiglia d agricoltori somali, in misura di un ettaro e mezzo fino a tre ettari, secondo il numero dei suoi componenti.

Le culture saranno, in linea generalissima,

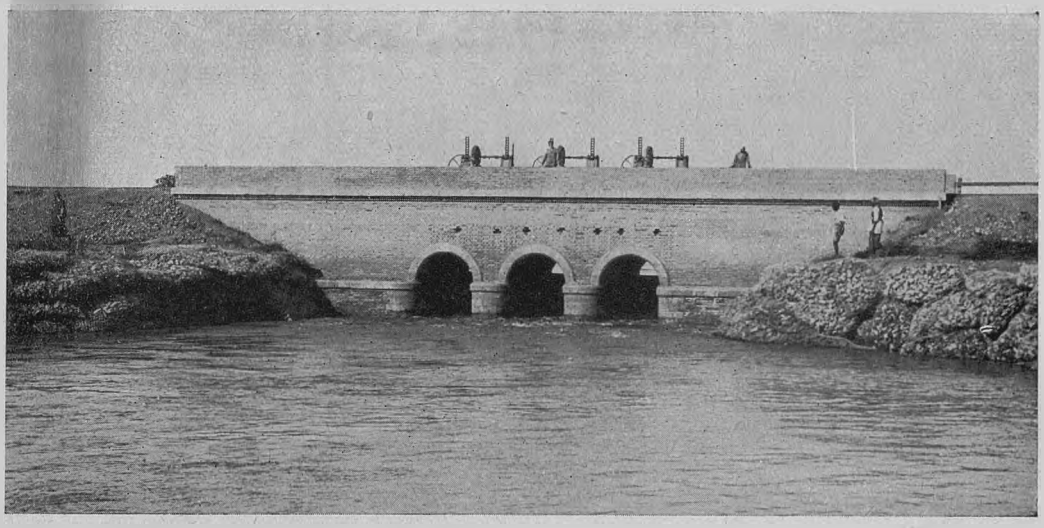


L'IMPIANTO IDROVORO.

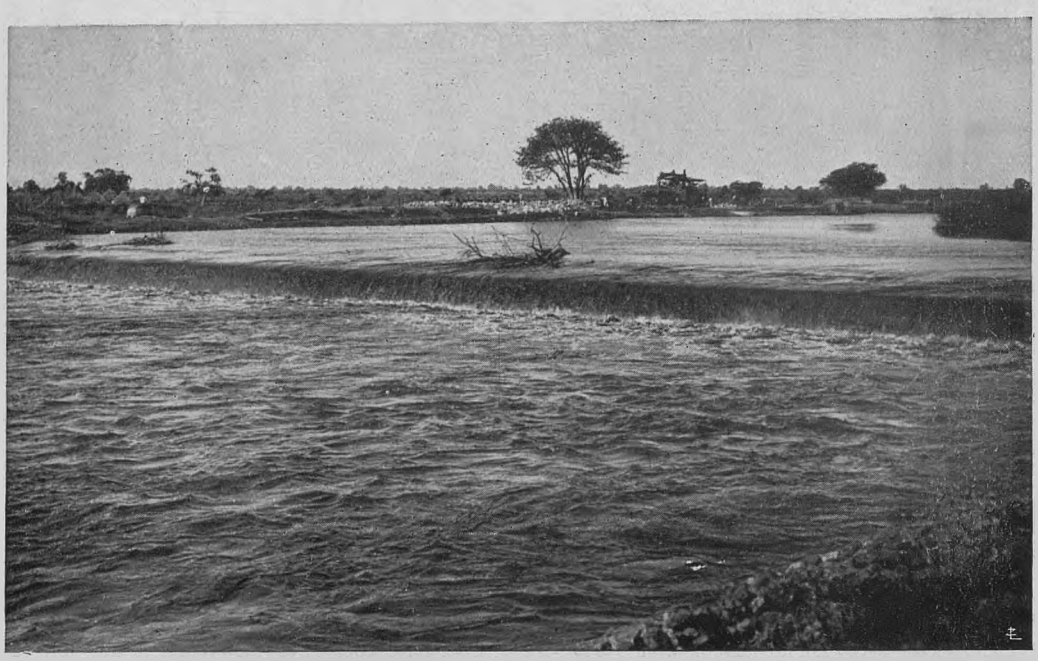
cotoniere: ma attenderanno da quella grande maestra che è l'esperienza di conoscere per quale quota parte e con quale ritmo di avvicendamento dovranno entrarne a far parte le culture dei cereali indigeni e quelle dei foraggi, integrate dalle culture legnose e ortensi e da quella dell'erba medica.

Si pensa di coltivare, ogni volta che occorra, in luogo del cotone, il tabacco: e già si coltiva in abbondanza la canna da zucchero.

Il prodotto dei cereali va per intero al colono al quale assicura così, in ogni caso, l'alimento familiare.



EDIFICIO SCARICATORE DI FONDO.



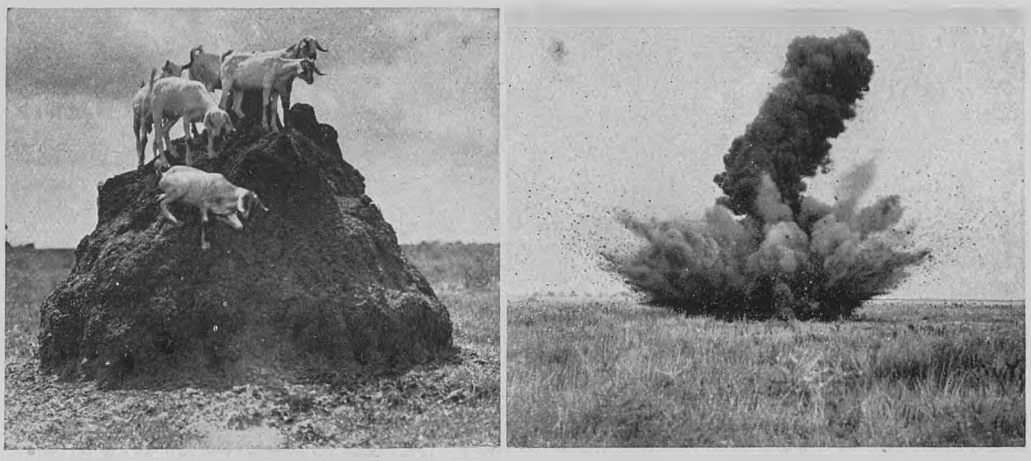
SOGLIA IN MURATURA DELLO SCARICO DI SUPERFICIE, LO SCEBELI. SBARRATO DALLA DIGA, SI RIVERSA PER LO SCARICO.

⁂

I lavori, iniziati nel 1921, a fine del 1924 erano portati al punto che questo elenco, succinto come un bollettino d'operazioni, battuto come il passo di una truppa d'assalto, dichiara il compiacimento per l'oggi e per le migliori speranze del domani:



BARCHE SCARICHE A RIMORCHIO RISALGONO LA CORRENTE DELLO SCEBELI.



A sinistra: UN TERMITAIO DI PRIMA GRANDEZZA. *A destra:* UN TERMITAIO FATTO SALTARE.

1. - Tutte le opere di sbarramento del fiume e di derivazione, destinate ad irrigare la vasta regione dello Scidle, in un primo periodo sulla sinistra del fiume, circa settemila ettari; in un secondo periodo sulla destra, altrettanta superficie.

Per ora la rete irrigua si estende soltanto sulla sinistra.

Per poter edificare tali opere, si costruirono cave e fornaci per calce e mattoni, cave di pietra da taglio, la quale viene trasportata dal Gol-Koror, in prossimità di Buloburti, mediante barche e rimorchiatori che percorrono 244 Km. (duecentoquarantaquattro), tale essendo la distanza fra le cave e la sede delle opere.

Il fiume è stato pulito e reso navigabile da Afgoi a Bulo Burti, cioè per km. 400, e viene percorso regolarmente da rimorchiatori e barconi che trasportano i materiali occorrenti ai lavori.

2. - Circa trecento chilometri di canali di irrigazione, più 160 chilometri della piccola canalizzazione che porta l'acqua nei poderi; cioè in totale 460 (quattrocentosessanta) chilometri.

Alla rete irrigua fa riscontro quella di scolo o drenaggio, come al sistema arterioso, il venoso.

I canali sono stati costruiti con mano d'opera nera, giacchè le macchine escavatrici hanno trovato utile impiego soltanto nei grandi escavi, per esempio nel canale scaricatore di piena, che costituisce un vero disalveamento del fiume, la cui portata supera i 200 metri cubi, al secondo.



GLI ZEBÙ AL LAVORO.



GLI AUTOARATRI AL LAVORO.

3. - Le opere d'arte sulle strade e canali, *già costruite*, in muratura, pietra, mattoni, o cemento armato sono le seguenti:

N. 18 ponti
N. 61 chiuse sui canali
N. 1823 opere di presa dei canali, fra grandi e piccole (milleottocentoventitre!).

In una sola Azienda (la seconda) si hanno le seguenti cifre; e quindi per sette Aziende:

2ª Azienda (finita)		per sette Aziende
Ponti grandi	N. 2	14
Ponti sui terziari . .	» 6	42
Prese secondarie; terziarie fino quaternarie	» 132	900 circa
Quaternarie	» 700	4500 »
Chiuse	» 24	150 »

4. - Inoltre le costruzioni civili, *in muratura*, nelle Aziende, fra le quali alcune grandi (come l'oleificio e i magazzeni del cotone) sono già 75.

5. - Per provvedere a siffatte costruzioni vi sono dei cantieri centrali come:

N. 2 officine meccaniche
» 3 segherie
» 2 laboratori falegnami
» 1 sega alternativa
» 8 magazzeni materiali
» 4 gruppi di fornaci per laterizi
» 1 cementeria
» 2 autoparchi.

6. - Impianti vari:

Linee Décauville, fra tutte le Aziende, i Cantieri, le Cave.
Distillatore
Impianto frigorifero
Stazione R. T.
Rete telefonica interna, fra Aziende, Cantieri, Uffici e Residenza.

Taglio legname nel bosco, per produzione legna da ardere, consumandosi circa *mille quintali* al giorno, tra fornaci laterizi, officine, impianto idrovoro, macchine a vapore, *esclusa la navigazione fluviale che ha un ingente consumo a parte.*

Tutte le costruzioni sono fatte su *palafitte*, sia quelle grandi sul fiume, sia le case e minori edifici.

Quanto alla situazione dei lavori agricoli, non meno felice della precedente, essa dava, a fine dello scorso novembre, e cioè dopo tre anni e mezzo di lavoro, le cifre seguenti, assai eloquenti nella loro sobrietà:

Superficie totale disboscata: 1ª - 2ª - 3ª - 4ª - 5ª Azienda per un totale complessivo di Ettari 4000 circa.

Strade costruite nell'interno delle Aziende: km. 100 circa.

Terreni dissodati ed arati la 2ª e 3ª volta: Ettari 2400 circa della 1ª - 2ª - 3ª - 4ª Azienda.

Terreni livellati: Ettari 2200 circa delle suddette Aziende.

Canali acquaioli: 160 km.

Terreni approntati definitivamente alla coltura:

a) fin dal 1922: Ettari 350 circa della 1ª Azienda, dei quali 270 a cotone.

b) fin dal 1923: Ettari 1100 circa della 1ª e 2ª Azienda, dei quali 670 a cotone.

c) fin dal 1924: Ettari 1700 circa della 1ª, 2ª e 3ª Azienda, dei quali 1000 a cotone.

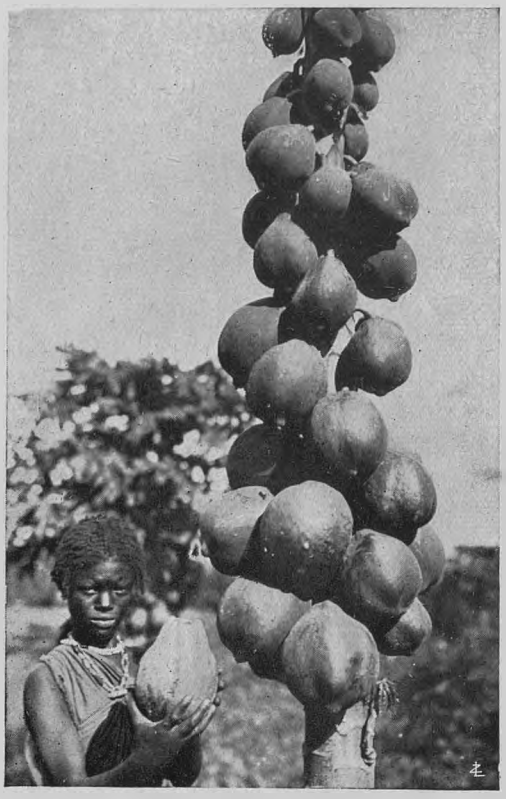
d) per il 1925: Ettari 2500 circa della 1ª, 2ª, 3ª, 4ª Azienda, dei quali 1500 circa fra cotone ed altre colture industriali.







In alto: UN BEL CAMPO DI COTONE - *Nel mezzo:* LA MONDA DEL COTONE - *In basso:* AERAZIONE E RIMESCOLAMENTO DEL COTONE.



LA PAPAIA, LA PIANTA DELL'ABBONDANZA.

Prodotti di cotone ottenuti fino ad ora dalla SAIS:

a) nel 1922: q.li 1000 di fibra e 2000 q.li di seme.

b) nel 1923: q.li 2000 circa di fibra e 4000 di seme.

c) nel 1924: q.li 3500 di fibra e q.li 7000 di seme.

d) per il 1925 (previsioni): q.li 5000 di fibra e q.li 10.000 di seme.

Famiglie coloniche somale al lavoro come mezzadri nelle Aziende della SAIS:

a) nel 1922: N. 30 famiglie
b) » 1923: » 100 »
c) » 1924: » 600 »
d) » 1925 (prev.): N. 1100 famiglie.

Bestiame esistente nelle Aziende:

Buoi da lavoro: N. 500 circa.

Vacche, tori-vitelli in allevamento: numero 250 circa.

Muletti, asini da lavoro: N. 100 circa.

***

Ho voluto di proposito lasciare alla esposizione del prodigio compiuto la schematica nudità dell'elenco e della cifra, perchè le cose, spoglie della parola, parlassero il linguaggio della loro forza eroica e della loro umana dignità.

Umana dignità. Perchè appunto uno spirito di altissima umanità, vorrei dire un italico, gentile spirito di umanità penetra, infervora, irradia in ogni suo artefice questa opera di bene che un pugno di prodi italiani vanno compiendo nella più selvaggia Africa. La fatica è dura, sotto un sole potente e non clemente, in zone violentemente malariche, a tanta distanza dai centri inciviliti, così lontani dai focolari sacri delle famiglie che attendono. La fatica è dura. Ma ne è condottiero il Principe che ben sa essere esempio di tenace, illuminato, imperturbabile coraggio. Egli ha aggiunto questa alle sue molte conquiste. L'Italia, nel cui amatissimo nome Egli si batte, è lieta e orgogliosa di lui e dei suoi militi obbedienti e animosi.

Ricordo di essere passato, una sera, all'imbrunire, per una delle larghe strade delle Aziende fiancheggiate di alti e smilzi Kapoc, mentre nei campi neri di qua e di là, ansando e ruggendo, le trattrici meccaniche guidate da indigeni procedevano, s'arrestavano, giravano con la pesante andatura di pachidermi. All'orizzonte orientale, fasciato d'azzurro e di rosa, vasti incendi vampeggiavano e fumavano diffusamente, battuti dal fresco vento del crepuscolo che diffondeva volando gli aromi della boscaglia, l'estremo anelito della condannata a morte. Qua, là, per i campi sempre più sommersi dall'ombra, improvvise vampe sbalzavano verso il cielo rosso di tramonto e cupe detonazioni scotevano la terra tra uno zampillare e un piovere di terriccio, di frantumi di radici, di grosse conchiglie bianche e di polvere rossa come quella del Carso. Erano i termitai che saltavano, sconquassati dalla dinamite. E in quell'aria fosca e balenante di febbre e di incendi, a un tratto una moltitudine di neri, in futa bianca si vide avanzare per la grande strada, correndo e agitando i bastoni. Quella brava gente faceva fantasia. Aveva sbarcato il suo pesante lavoro e sollevava la sua anima innocente facendo fantasia.

Quella infantile purità, quella chiara allegrezza fra il turbine e la ostinata violenza della battaglia, mi parve di buon augurio. E sul canto selvaggio e sul muggito e sul fragore, mi parve sentire echeggiare il « Savoia! Savoia! » dei fanti quando, a baionetta innastata, saltavano fuori dalle trincee per l'ultimo assalto.

R. ZERBINATI.

LA DIFESA DEL VAPORE

Con la loro rapida evoluzione, i motori a scoppio, quelli a combustione interna e gli elettrici, in un primo tempo, misero in serio pericolo le applicazioni del vapore come forza motrice e già si preconizzava che, in seguito alle continue vittorie dei nuovi conquistatori, la macchina a vapore avrebbe dovuto finire per essere relegata nei musei quale semplice curiosità storica, restandole il solo compito di ricordare le glorie passate e testimoniare della precipua parte avuta nel progresso industriale e commerciale del secolo scorso.

Nonostante questo stato di cose determinatosi nel sec. XX, le speciali caratteristiche di funzionamento e la semplicità intrinseca, permisero alla macchina a vapore di tener testa e, profittando di quegli stessi mezzi che hanno maggiormente contribuito ad assicurare lo sviluppo dei suoi concorrenti, di mettersi in una buona posizione difensiva senza perder la speranza di riguadagnare terreno.

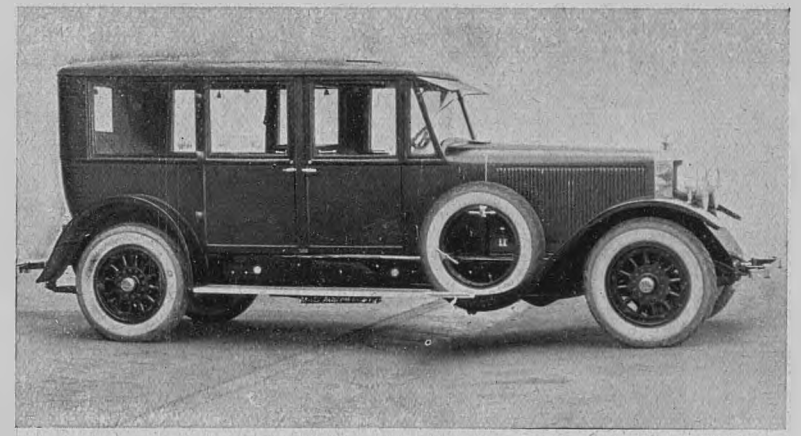
I progressi della metallurgia hanno predisposto quegli acciai ad altissima resistenza che consentono di costruire caldaie e tubi adatti alle temperature e alle pressioni più elevate; i perfezionamenti delle lavorazioni meccaniche hanno escogitato dispositivi tali da rendere la macchina a vapore indipendente dal suo classico combustibile, il carbone, mettendo a profitto i più svariati combustibili, quali le nafte naturali o derivate da schisti bituminosi, i petroli naturali, artificiali o sintetici, le torbe, le ligniti, i carboni cosiddetti minori e cioè quelli poveri di idrocarburi, molti residui industriali e agricoli, e infine anche il potere calorifico della corrente elettrica.

L'automobile a vapore.

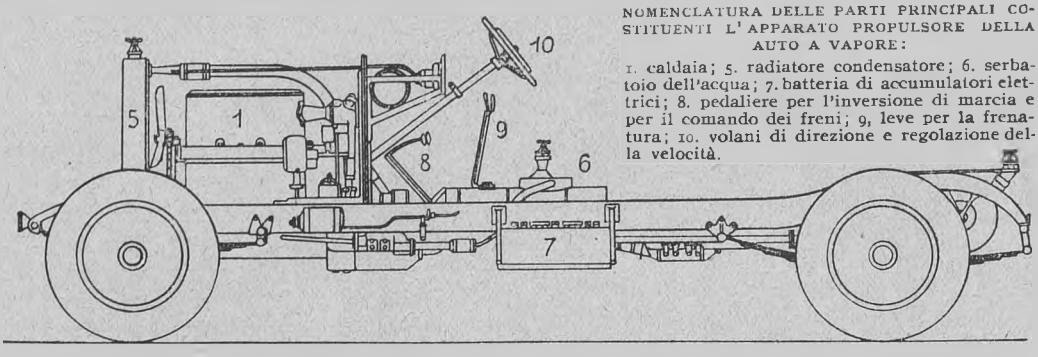
Un esempio tipico di difesa ad oltranza della macchina a vapore è rappresentato dall'automobile a vapore che ha potuto sopravvivere al dominio di quella a benzina; sempre gradualmente perfezionandosi sì da giungere oggi, in certi speciali casi e per date applicazioni, a contrastare il campo alla concorrente.

L'auto a vapore moderna si differenzia da quella con motore a scoppio nel suo complesso propulsore, mentre le altre parti, telaio, ruote, sterzo e carrozzerie sono talmente simili da renderne difficile a prima vista, una distinzione.

Il complesso propulsore si compone di un generatore (caldaia) che, a seconda dei tipi di veicoli è a tubi di fiamma oppure a tubi d'acqua, e in entrambi i casi il combustibile usato è il petrolio vaporizzato in miscela con aria. L'acqua e il petrolio sono contenuti in serbatoi disposti tra le fiancate del telaio, e con speciali pompe vengono mandati rispettivamente nella caldaia e nella camera di combustione. Il radiatore delle auto a benzina, qui funziona da condensatore del vapore che esce dai cilindri motori e diversamente dovrebbe essere lasciato libero nell'atmosfera. Questo è uno dei grandi pregi del sistema perchè dal condensatore esce acqua calda e distillata che rimandata nel serbatoio può riprendere il ciclo, facendo abbassare il consumo di combustibile, eliminare le incrostazioni dei tubi della caldaia ed infine economizzare sui rifornimenti d'acqua, potendosi in media con una macchina di circa 50 HP percorrere, a seconda

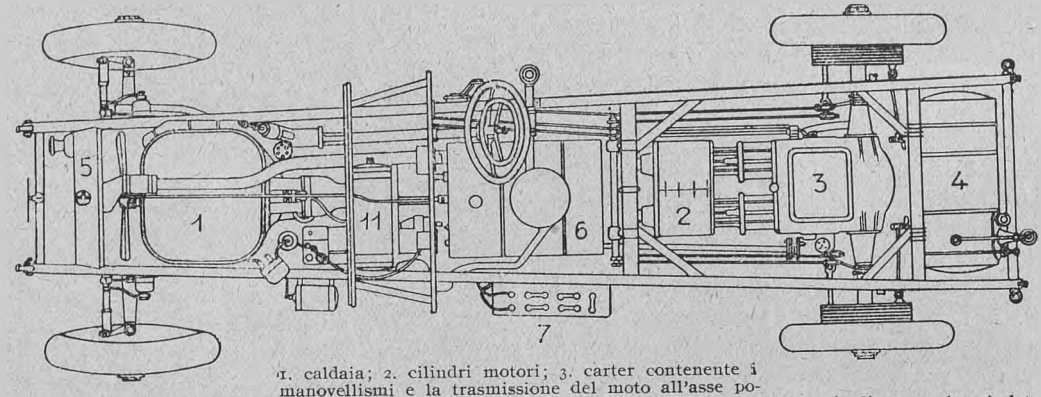


L'AUTO A VAPORE MODERNA NELLA SUA LINEA ESTERIORE NON DIFFERENZIA DA QUELLA A BENZINA (*foto della Doble Steam Motor. Co.*).



NOMENCLATURA DELLE PARTI PRINCIPALI COSTITUENTI L'APPARATO PROPULSORE DELLA AUTO A VAPORE:

1. caldaia; 5. radiatore condensatore; 6. serbatoio dell'acqua; 7. batteria di accumulatori elettrici; 8. pedaliere per l'inversione di marcia e per il comando dei freni; 9, leve per la frenatura; 10. volani di direzione e regolazione della velocità.



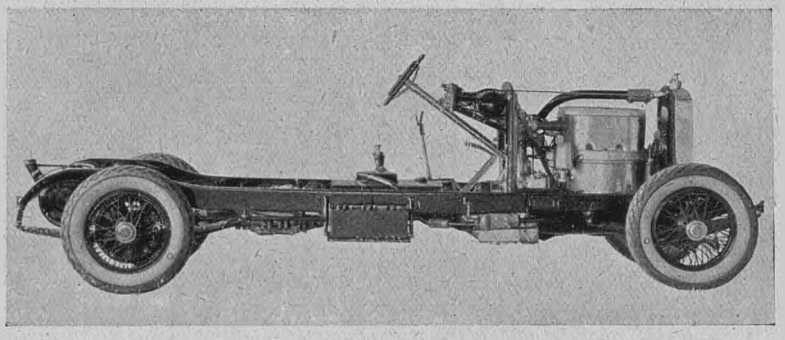
1. caldaia; 2. cilindri motori; 3. carter contenente i manovellismi e la trasmissione del moto all'asse posteriore; 4. serbatoio dell'acqua; 5. radiatore condensatore; 6. serbatoio dell'acqua; 7. batteria di accumulatori elettrici; 11. serbatoio d'aria compressa per l'inizio della combustione.

delle velocità, delle condizioni stradali e della temperatura atmosferica dai 200 ai 400 chilometri con soli cento litri d'acqua.

L'accensione della miscela carburante nei diversi tipi, si effettua o con un accenditore elettrico o con una fiammella a benzina (*veilleuse*) mantenuta sempre accesa e disposta nell'interno della camera di combustione. Con l'accensione a candela elettrica, la miscela carburante viene prodotta in uno spruzzatore o atomizzatore dove il petrolio entra in combinazione con l'aria spintavi da un ventilatore.

All'avviamento, le pompe ed il ventilatore vengono azionati da un motorino elettrico che al pari dell'accenditore riceve la corrente da una batteria di accumulatori, mette in marcia una dinamo, mossa dall'apparato motore, provvede la corrente per la ricarica degli elementi della batteria, per il funzionamento del motorino, dell'accenditore e per l'illuminazione della vettura.

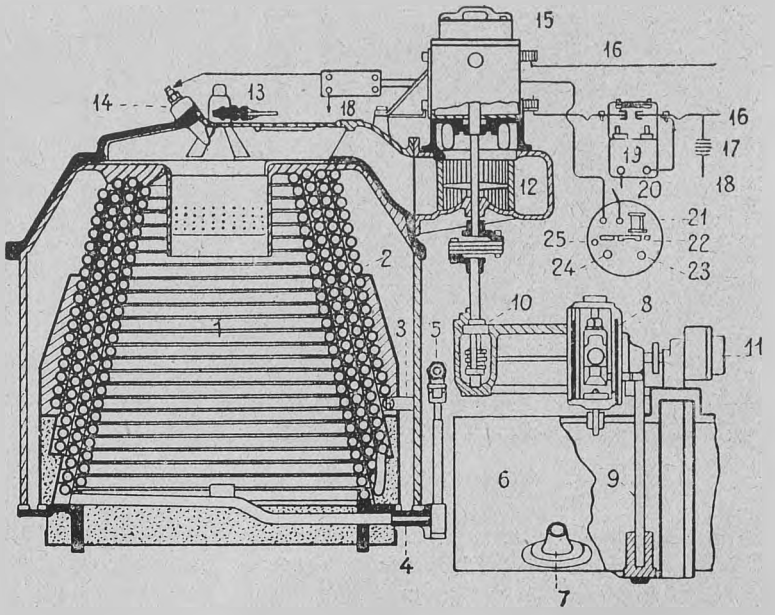
Con l'accensione a fiamma (*veilleuse*) la corrente elettrica della batteria serve per riscaldare l'eiettore (*gicleur*) che combina con l'aria il petrolio, proveniente da un piccolo serbatoio o spintovi con una pompa a mano.



CHÂSSIS DELL'AUTO A VAPORE DOBLE TIPO 1925.

Tutte queste operazioni che sembrano complesse, si compiono in tempi brevissimi poichè, con caldaia fredda, si può raggiungere la pressione di regime di 35 atmosfere, in 30-45 secondi. L'apparato motore, prescindendo dall'accuratezza della lavorazio-

ne e dalla qualità dei materiali impiegati per la sua costruzione, non presenta sostanziali innovazioni, essendo del tipo con regolazione a cassetto e con glifo Stephenson per la inversione di marcia. A seconda dei casi è a due o tre cilindri a semplice espansione, o a 4 cilindri con doppia espansione, montato orizzontalmente per il comando diretto dell'asse posteriore del veicolo, oppure disposto verticalmente sulla stessa base della caldaia per formare un complesso motore unico paragonabile al monoblocco delle moderne auto a benzina. Questa disposizione permette di poter applicare il gruppo motore a vapore, costruito in serie, oltre che all'auto, anche ai veicoli su rotaia, alle imbarcazioni, nonchè quale gruppo mobile e fisso per usi industriali ed agricoli.



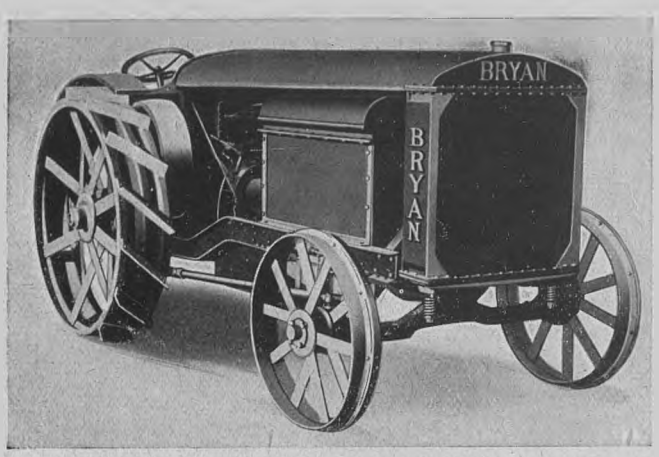
LA CALDAIA E GLI APPARECCHI AUSILIARI DELL'AUTO A VAPORE:
1. camera di combustione; 2. tubi d'acqua a serpentina; 3. entrata dell'acqua, 4. uscita del vapore; 5. valvola di regolazione del vapore; 6. serbatoio dell'acqua, 7. scarico dell'acqua condensata proveniente dal radiatore; 8. pompa per l'acqua; 9. tubo di aspirazione della pompa; 10. riduttore di velocità per il comando della pompa; 11. pompa per il combustibile; 12. ventilatore; 13. spruzzatore del combustibile; 14. candela elettrica per l'accensione; 15. motorino elettrico; 16. fili conduttori comunicanti con la dinamo; 17. batteria di accumulatori; 18. filo di terra; 19. interruttore magnetico; 20. interruttore a mano; 21. magnete; 22. regolatore automatico della pressione del vapore; 23. collegamento per la regolazione della combustione; 24. e 25. collegamenti per il vapore.

Nell'auto a vapore tutte le manovre di guida, comando e regolazione si compiono stando al volante e con la massima facilità perchè tutti gli apparecchi sono collegati fra loro, sì da dare all'insieme la massima automaticità di funzionamento. La regolazione della velocità si ottiene aprendo più o meno le valvole di emissione del vapore nei cilindri, valvole comandate da una levetta montata sull'asse del volano di direzione come quella dell'acceleratore nelle auto a benzina. I pesi sono comandati da leve e da pedali, e da un pedale è pure comandato il dispositivo per l'inversione di marcia.

Con la pressione di regime di 35 chilogrammi per centimetro quadro e con vapore surriscaldato alla temperatura di 400 gradi centigradi si ottiene una velocità di 120 chilometri all'ora. Un dispositivo arresta automaticamente la combustione quando la pressione tende a superare quella di regime, per riattivarla quando scende sotto a quel valore. Il consumo di petrolio è di circa una latta ogni 120 chilometri, mentre quello dell'olio lubrificante è minimo e cioè di circa un litro ogni 1500 chilometri di percorso.

L'auto a vapore, a parità di potenza, presenta diversi vantaggi su quella con motore a scoppio e, fra i principali, sono da noverarsi il peso minore, il minor costo del carburante e dell'olio, possibilità di superare ogni salita, silenziosità di funzionamento e maggiore facilità nella variazione del regime di marcia.

Dopo le esperienze del Serpollet in Francia e al sopraggiungere delle auto con motore a scoppio lo studio di quelle a vapore fu abbandonato in Europa e solo in America alcuni tenaci costruttori hanno continuamente perseverato nell'intento di perfezionarla, riuscendo a portarla allo stato attuale. Per la mancanza di volgarizzazione dei moderni progressi avviene che generalmente sentendo parlare di auto a vapore, molti si figurino nella mente un complesso mastodontico, pesante, rumoroso con il relativo camino



IL TRATTORE A VAPORE (*foto della Bryan Harvester Co.*).

vomitante il denso fumo, e la moderna auto a vapore non è da noi diffusa anche perchè, oltre alla diffidenza pregiudiziale, vi è l'inconveniente non trascurabile che occorre acquistarla a suon di dollari.

Non tarderanno però a svilupparsi le costruzioni di questo nuovo mezzo anche in Europa e già si riscontrano iniziative specialmente per lo studio di veicoli industriali per i quali la macchina a vapore è indicatissima avendo un vantaggio sovrano sul motore a scoppio e cioè quello di eliminare quel martellamento rumoroso, noioso e dannosissimo alle strade ed ai fabbricati.

Autobus a vapore costruiti con i concetti più moderni sono già in servizio in America e in Inghilterra e da noi sono state fatte delle prove riuscitissime per bruciare nafta in sostituzione del petrolio.

Il trattore agricolo a vapore.

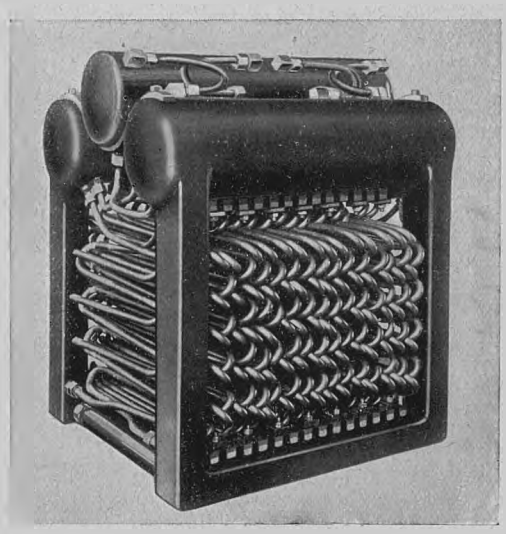
Seguendo l'identica concezione che portò all'automobile a vapore una casa americana ha costruito un tipo di trattore che può seriamente competere con quelli azionati mediante motori a scoppio.

La caldaia è a tubi d'acqua, con elementi separati e facilmente sostituibili. Il funzionamento ha la stessa automaticità dell'automobile. Questo trattore con motore da 20 HP pesa chilogrammi 2500. La pressione di regime è anche qui di 35 chilogrammi per centimetro quadro e con 100 litri di petrolio e 200 di acqua contenuti nei rispettivi serbatoi, si può far funzionare il trattore per un'intera giornata e per operazioni normali, come arature periodiche in terreno di media durezza, azionamento di macchine, traino, ecc.

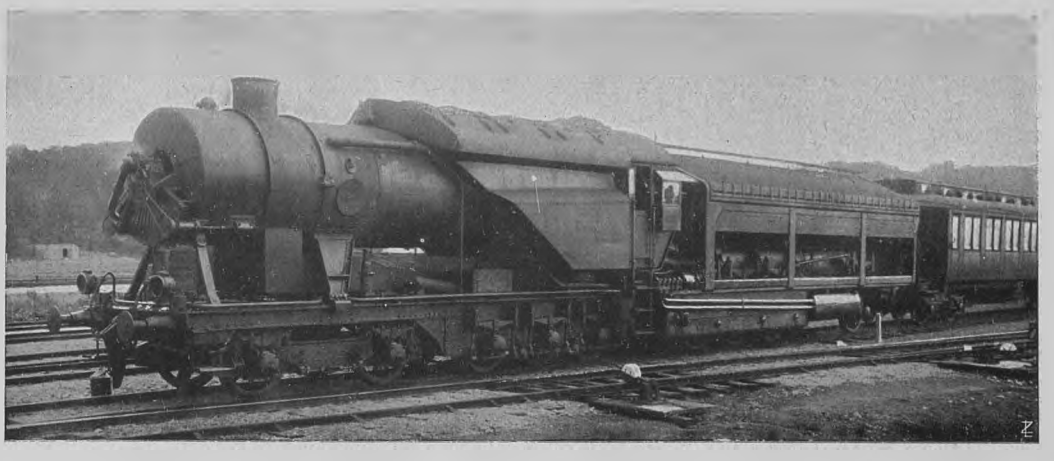
La locomotiva a turbina.

Anche la locomotiva a vapore non è disposta a cedere il campo alle sue concorrenti elettriche, e, in molti casi e per certe condizioni di servizio, il suo dominio è ancora incontrastato. Intenso e continuo è lo studio per migliorarne il rendimento termico e quello meccanico, per farne un complesso sempre più perfetto, nonchè per rendere meno faticoso il lavoro dei fuochisti, con l'uso dei dispositivi per l'alimentazione meccanica del focolare e con l'impiego di combustibili polverizzati o liquidi.

Una importante innovazione, che comincia ad avere la positiva sanzione della pratica è quella dell'applicazione del motore a turbina in sostituzione di quello a stantuffo. L'idea pratica e le prime prove si devono al prof. Belluzzo del R. Politecnico di Milano, che fin dal 1914 sperimentò questo sistema su di una vecchia locomotiva di manovra delle nostre Ferrovie di Stato. Mentre da noi, allo scoppio della guerra, furono troncate le prove, all'estero e precisamente in Svezia, Francia, Svizzera, Inghilterra e Germania, sono continuate con assidua costanza ed og-



LA CALDAIA DEL TRATTORE A VAPORE.



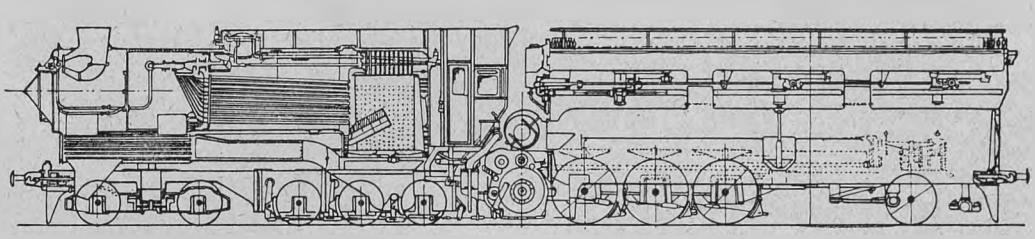
LOCOMOTIVA A TURBINA SISTEMA LJUNSTRŒM.

gi si può ritenere che le maggiori difficoltà costruttive siano state superate. Con il suo movimento rotatorio continuo, la turbina, elimina gli inconvenienti derivanti da quello alternativo delle macchine a stantuffo, ha una coppia motrice molto più uniforme (accelerazione), che può raggiungere le velocità di regime in così breve tempo da competere con la macchina elettrica. La turbina a vapore utilizza il principio delle forti cadute di temperature ottenute con la rapida condensazione del vapore di scappamento, recando i vantaggi già esposti per l'automobile e cioè, la possibilità di alimentare la caldaia con acqua calda e distillata con sensibile economia di combustibile e di tempo.

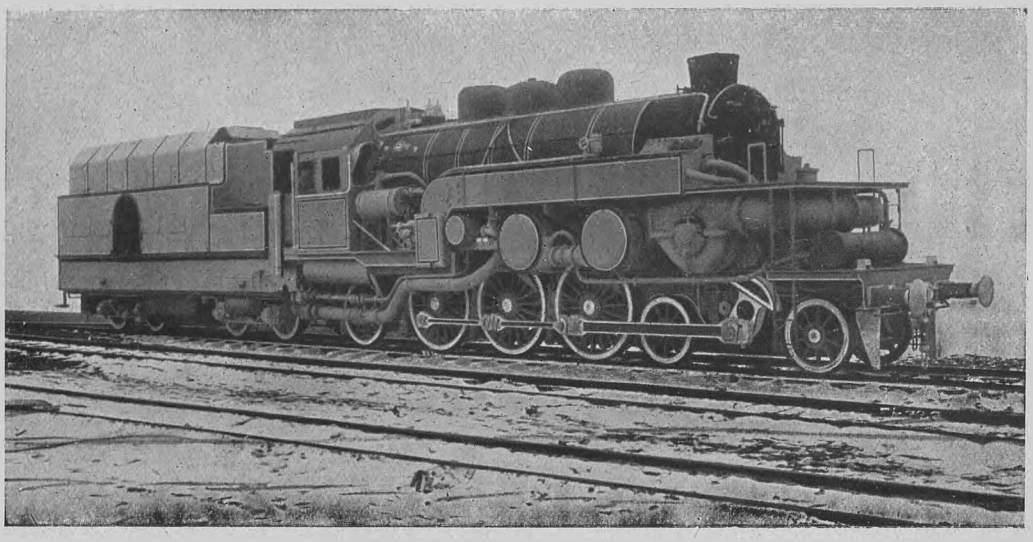
Attualmente fra i sistemi che hanno già ottenuto la sanzione pratica sono il Ljungstròm (Svedese), il Krupp (Tedesco) e il Bauart Zoelly (Svizzero), mentre altre sono ancora in esperimento.

Il tipo svedese presenta alcune particolarità interessanti e ingegnose. Come in quelle con motore a stantuffo anche le locomotive a turbina si compongono di due veicoli, però nel sistema svedese l'apparato motore si trova sul secondo veicolo e cioè in quello che è per solito il rimorchiato (*tender*). La caldaia montata sul primo veicolo, portato da due carrelli, uno a tre e l'altro a due ruote, è provvista di riscaldatore del vapore e di un turboventilatore, che aumenta il tiraggio del camino. L'aria, prima di entrare nel focolaio, attraversa un fascio di tubi disposti sul davanti della locomotiva, nella camera fumo, dove i gas della combustione, prima di uscire liberi nell'atmosfera cedono parte del loro calore in modo che l'aria può essere riscaldata alla temperatura media di 150 gradi. Il secondo veicolo porta l'apparato propulsore e cioè, turbina, ingranaggi riduttori di velocità, nonchè il condensatore e le turbopompe per l'acqua di alimentazione della caldaia e per l'estrazione di quella condensata. La turbina ha la speciale caratteristica di essere del tipo ad azione e a reazione combinate per utilizzare al massimo possibile l'energia del vapore e per ridurre il volume e l'ingombro del complesso motore.

La trasmissione del movimento ai tre assi accoppiati da bielle avviene per il tramite di un doppio sistema di ruote dentate che riducono di un ventiduesimo la velocità del-



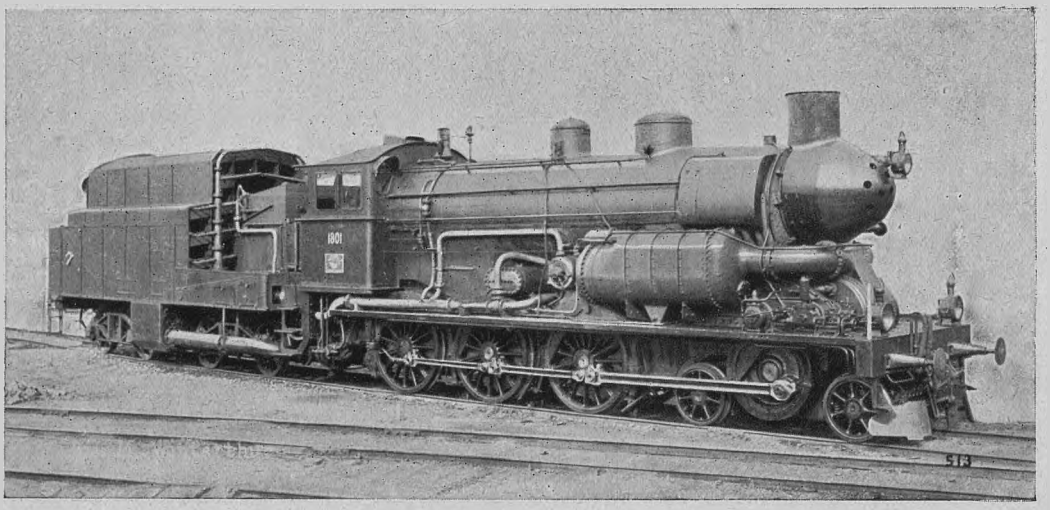
SEZIONE LONGITUDINALE DELLA LOCOMOTIVA LJUNSTRŒM.



LOCOMOTIVA A TURBINA SISTEMA KRUPP.

l'asse della turbina, asse che fa normalmente 9 mila giri al minuto. Il riduttore è azionato da un dispositivo a comando idraulico e serve anche per l'inversione del senso di marcia.

Il condensatore è a raffreddamento d'aria e si compone di un recipiente cilindrico lungo quanto il veicolo motore e disposto in basso, di un altro recipiente pure cilindrico di minore diametro posto superiormente e collegato con il primo da due grossi tubi verticali. Il serbatoio inferiore è sempre pieno per metà di acqua condensata. Il vapore di scappamento delle turbine entra in questo cilindro, poi per i tubi verticali passa in quello superiore dove si condensa parzialmente, il rimanente traversando un fascio di tubi raffreddati dalla corrente d'aria prodotta dalla locomotiva in movimento e da quella mandata da potenti ventilatori si condensa totalmente. L'acqua condensata ricade nel cilindro inferiore alla temperatura di 55 gradi e da qui con una pompa viene mandata nel riscaldatore che la porta a 155 gradi, alla quale temperatura entra in caldaia.



LOCOMOTIVA A TURBINA SISTEMA BAUART ZOELLY DELLA FABBRICA DI LOCOMOTIVE DI WINTERTHUR.

Il rendimento termico di questo tipo di locomotiva è del 14 %, mentre quello delle normali con motore a stantuffo non supera il 6 %. La potenza della locomotiva è di 1800 HP con 9200 tonnellate e l'economia di combustibile rispetto ai tipi comuni ha superato il 20 %.

Molto diversa è la disposizione degli apparecchi nella locomotiva a turbina della Casa Krupp. Il primo veicolo porta la caldaia a due turbine, una per la marcia avanti e l'altra per la marcia indietro, disposte entrambe nella parte anteriore della locomotiva, mentre il secondo veicolo (*tender*) porta il condensatore, l'acqua e il combustibile.



AUTOMOTRICE FERROVIARIA A VAPORE DI RECENTE COSTRUZIONE
(*foto della The Sentinel Waggon Works*)

Le alleanze del vapore.

Sono numerosi i tentativi fatti o in corso per combinare le proprietà del vapore quale forza motrice, con altri fluidi, sia in miscela come separatamente. Già si hanno applicazioni industrialmente pratiche, nelle quali il vapore rappresenta un ottimo alleato per integrare e compensare le alte sorgenti di energia.

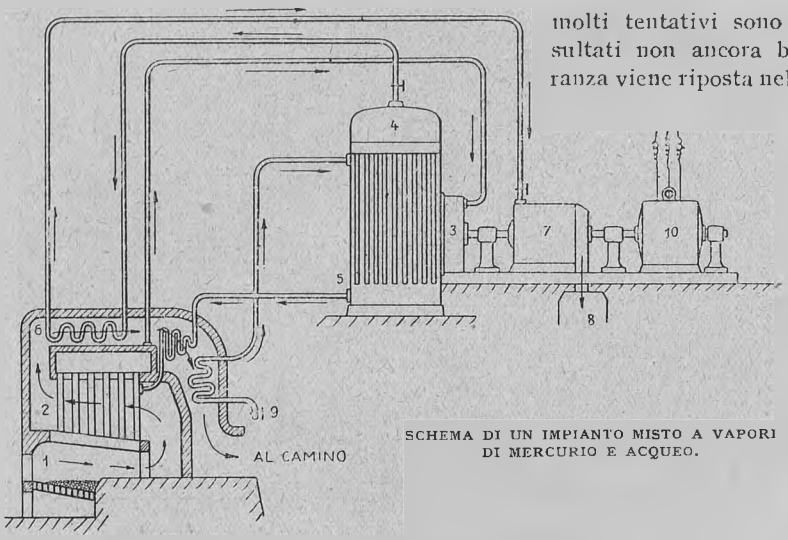
Sistema misto, vapori di mercurio e vapore acqueo.

Una di queste alleanze ideata dall'ing. Emmett e pare con l'ausilio di uno dei maghi dell'elettricità, il defunto Steimnetz, consiste nel mettere a profitto i vapori di mercurio con la doppia funzione di fluido propulsore e di riscaldatore per produrre vapore acqueo. Il complesso si compone di una caldaia costruita espressamente per evaporare il mercurio, di una turbina azionata dai vapori del medesimo, di un apparecchio condensatore a mercurio e contemporaneamente generatore di vapore acqueo, e di una normale turbina con relativo condensatore.

Il vapore di mercurio uscendo dal suo generatore va ad azio-



UN TIPO MODERNO DI AUTOBUS A VAPORE (*foto della The Sentinel Waggon Works*)



SCHEMA DI UN IMPIANTO MISTO A VAPORI DI MERCURIO E ACQUEO.

1. focolare della caldaia; 2. caldaia per l'evaporazione del mercurio; 3. turbina funzionante a vapori di mercurio; 4. condensatore dei vapori di mercurio e generatore di vapore acqueo; 5. scarico del mercurio condensato; 6. surriscaldatore del vapore acqueo; 7. turbina a vapore acqueo; 8. condensatore per la turbina a vapore acqueo; 9. tubo per l'alimentazione dell'acqua; 10. generatrice elettrica.

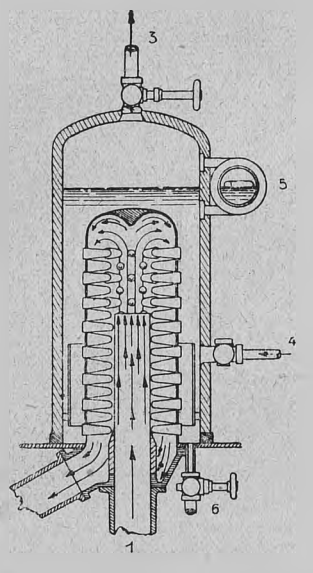
nare una turbina e da questa, percorrendo il fascio tubolare di una caldaia, cede gran parte del calore che ancora possiede e fa evaporare l'acqua in essa caldaia contenuta, producendo vapore acqueo alla pressione di circa 14 atmosfere adatto per far funzionare la seconda turbina. Il vapore di mercurio attraversando questa caldaia si condensa e può riprendere il suo ciclo di lavoro, tornando nuovamente ad alimentare il suo generatore. Altrettanto avviene per il vapore acqueo che dalla seconda turbina si scarica nel suo condensatore per ritornare allo stato liquido. Entrambe le turbine calettate su uno stesso asse mettono in movimento delle generatrici di corrente elettrica o altre macchine.

Le rilevanti temperature che sono in giuoco nella caldaia a mercurio, circa 450 gradi, hanno dato origine a molte difficoltà costruttive, che sembrano però superate esistendo un impianto funzionante regolarmente ad Hartfort in America dove i rendimenti del sistema sono stati riscontrati rilevanti.

Motori a combustione interna o a vapore combinati.

Il concetto di abbinare le due sorgenti di forza motrice per ottenere un unico complesso a miglior rendimento non è nuovo, molti tentativi sono stati fatti ma con risultati non ancora ben definiti. Molta speranza viene riposta nel nuovo sistema ideato dall'italiano Cristiani, applicato alla trazione. Le prove di una locomotiva da 900 HP che attualmente si trova in costruzione presso una fabbrica milanese per conto delle Ferrovie Nord Milano, daranno presto la sanzione della pratica. Dall'insieme della invenzione e dall'interessamento che hanno le case estere per ottenere le licenze dei brevetti si può pensare anche a priori che l'avvenire di questo nuovo mezzo debba essere positivo.

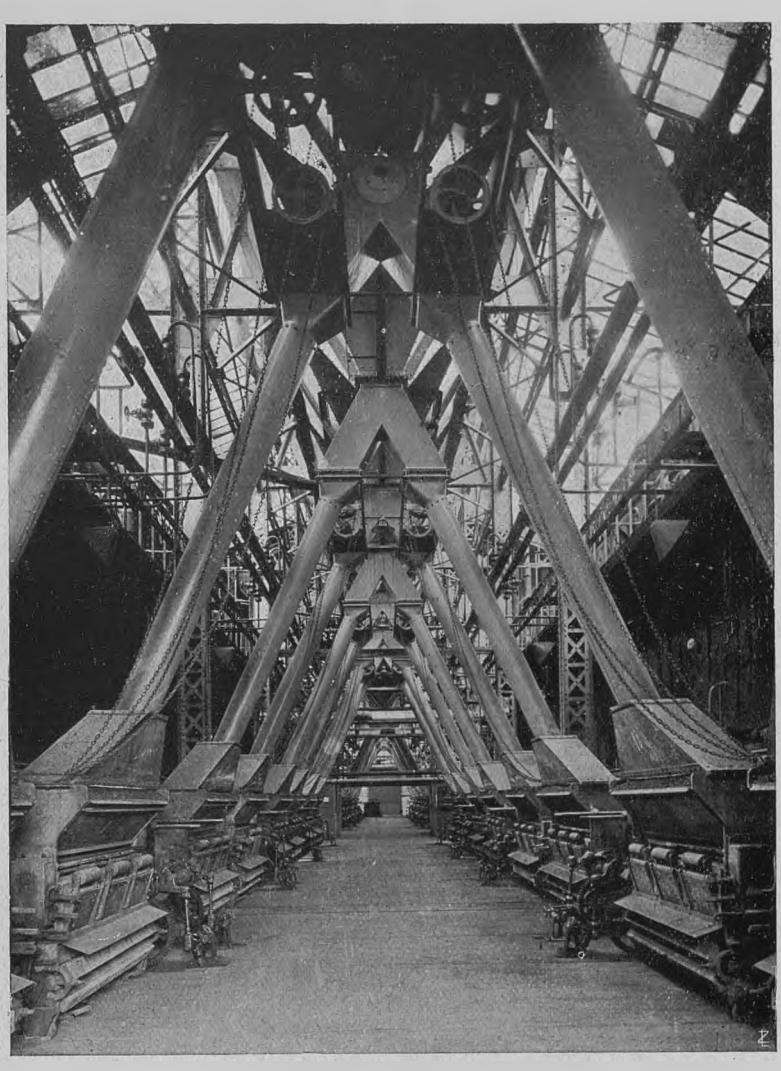
La locomotiva da sperimentare si compone di due motori Diesel Fiat da 450 HP cadauno azionanti un compressore di vapore proveniente da una piccola caldaia verticale, vapore che mette in movimento gli stantuffi nei cilindri situati lateralmente al telaio e collegati con comuni biellismi alle ruote motrici. Il fluido propulsore dallo scarico dei cilindri torna nella caldaia e da questa di nuovo nel compressore, formando un ciclo chiuso senza bisogno di rinnovo. I gas di scarico dei motori Diesel vengono utiliz-



CALDAIA CLARKSON PER LA PRODUZIONE DI VAPORE A BASSA PRESSIONE, UTILIZZANDO I GAS DI SCAPPAMENTO DEI MOTORI A SCOPPIO: 1. entrata dei gas; 2. uscita dei gas; 3. uscita del vapore; 4. entrata dell'acqua di alimentazione; 5. indicatore di livello; 6. valvola per la vuotatura della caldaia o per l'estrazione di acqua calda.

zati per surriscaldare il vapore, mentre l'eccedenza del vapore prodotto dalla caldaia serve per azionare una turbina che comanda tutti gli apparecchi ausiliari, come compressori d'aria per lo avviamento dei Diesel, ventilatori, pompe per acqua di raffreddamento delle camere di scoppio e per l'alimentazione della caldaia, per la produzione della corrente elettrica dell'illuminazione, ecc. Per questo locomotore è previsto un consumo di nafta uguale a un sesto del peso di carbone consumato da una normale locomotiva a carbone e a parità di servizio.

Un altro sistema in prova in Inghilterra è quello dell'inventore Still, e anche per questo si sta costruendo a Leeds una locomotiva da 1200 HP. I cilindri motori disposti orizzontalmente ai fianchi della caldaia, anche essa orizzontale, sono congegnati in modo che su una faccia degli stantuffi l'impulso è dato dallo scoppio dei gas nei comuni motori a combustione interna, mentre sulla faccia opposta, e cioè quando il movimento alternativo viene invertito, l'impulso viene dato dal vapore.

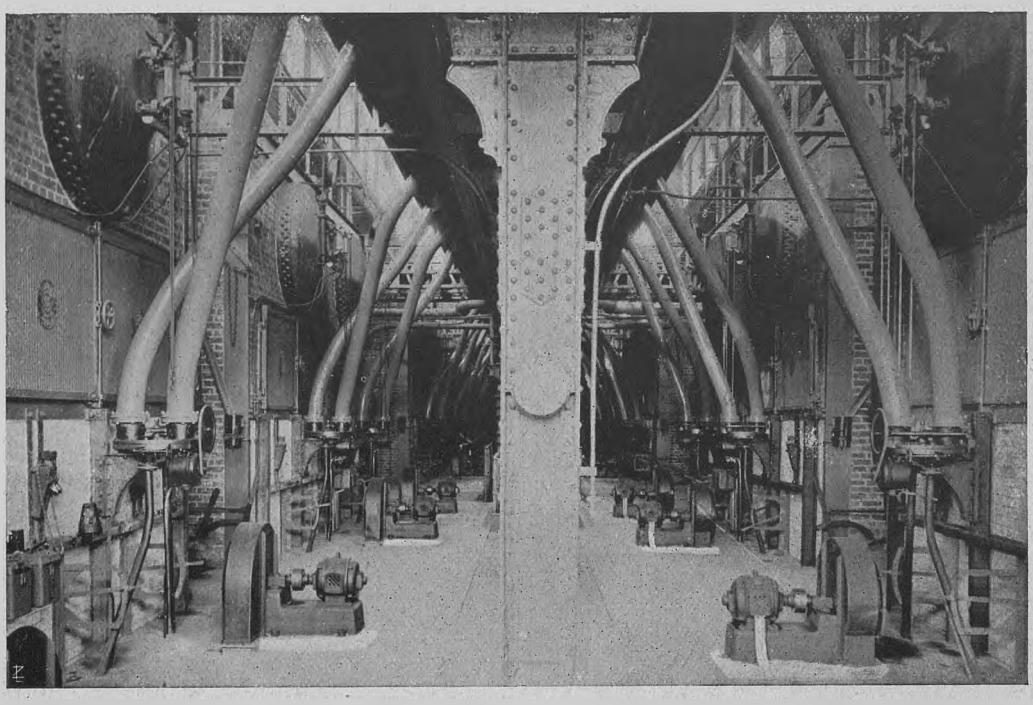


LA CENTRALE D'ISSY LES MOULINEAUX CON 32 GRIGLIE WECK-HOTCHKISS PER L'INTRODUZIONE AUTOMATICA DEL CARBONE NEI FOCOLAI DELLE CALDAIE.

L'inventore si ripromette di realizzare oltre all'economia di esercizio, altri vantaggi, come la possibilità dell'avviamento sottocarico, di ottenere con il vapore il doppio effetto di raffreddare la camera di scoppio ed utilizzare il calore assorbito quale mezzo surriscaldatore, nonchè avere disponibilità di vapore per azionare apparecchi ausiliari.

Sempre per mettere a profitto il calore dei gas di scappamento dei motori a scoppio, sono state ideate speciali caldaie a vapore adatte per i più svariati usi industriali e specialmente per produrre vapore a bassa pressione indicato per il riscaldamento degli ambienti.

In Francia si parla attualmente di una locomotiva turboelettrica sistema Métais dove le due sorgenti di energia, il vapore e l'elettricità vengono impiegate tanto unite quanto separatamente e se i risultati pratici corrisponderanno alle previsioni e ai fini dell'idea concettiva, si potranno ottenere rilevanti economie e l'invenzione avrà una grande importanza anche per quanto riguarda la difesa nazionale. Si tratta di una lo-



CENTRALE DELLE MINIERE DI BRUAY CON ALIMENTAZIONE DELLE CALDAIE A CARBONE POLVERIZZATO
(foto della Soc. An. per l'utilizzazione dei combustibili di Torino).

comotiva a vapore con apparato motore composto di turbine a bassa ed alta pressione che azionano un generatore di corrente elettrica. Il movimento alle ruote viene trasmesso da motori elettrici. Questa macchina dovrebbe funzionare indipendentemente con il solo vapore, oppure con la sola corrente derivata dalle condutture aeree dei sistemi a trazione elettrica mediante un normale organo di presa. Questa indipendenza avrebbe i vantaggi di poter percorrere i tratti abitati e le gallerie di linee elettrificate, senza vomitare il noioso fumo e di poter poi continuare la corsa nei tratti non elettrificati e in aperta campagna con il vapore della caldaia, riunendo in un solo complesso le caratteristiche funzionali delle locomotive a turbina e di quelle elettriche. Dovrebbe infine essere adatta per la produzione di energia elettrica in tutti i casi di urgenza e funzionare cioè come una centrale ambulante.

L'energia elettrica e il vapore.

La proprietà della corrente elettrica di trasformarsi in calore, a tutti nota per le vaste applicazioni che trova nella vita domestica, può dare anche ottime rese se utilizzata industrialmente per produrre vapore, specialmente quando il costo dell'energia è convenientemente basso. Le caldaie elettriche sono spesso usate per il riscaldamento dei treni nelle linee elettrificate dove si deve usufruire delle condutture e degli apparecchi a vapore già esistenti sui veicoli.

Indirettamente l'energia elettrica mette in movimento i moderni turbocompressori destinati a trarre profitto dal vapore di scappamento delle motrici, che altrimenti andrebbe perduto spandendosi nell'atmosfera; come pure per comprimere il vapore prodotto dagli apparecchi di concentrazione di miscele liquide in molte industrie agricole o chimiche, ottenendo con questo procedimento oltre all'aumento della pressione anche quello della temperatura, potendosi definire quale una vera rigenerazione delle proprietà primitive del fluido.

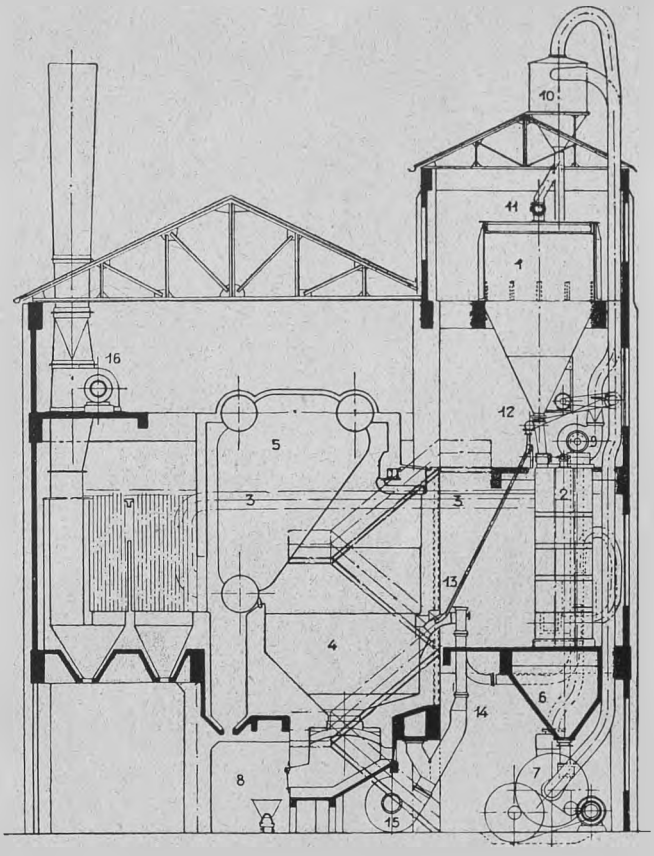
Le nuove tendenze.

La tecnologia delle applicazioni del vapore è in un periodo di grandi riforme e le nuove tendenze sono addirittura rivoluzionarie rispetto alla pratica finora seguita.

Le pressioni di 18 e 20 kg. per cm.², che

erano ritenute rispettabili, sono già raddoppiate sulle automobili e sui trattori, e una locomotiva è in prova sulla ferrovia Delaware-Hudson funzionante a 37 kg. per cm.²; un'altra ideata dall'ing. Bagnulo si trova in costruzione presso uno stabilimento della Liguria e, data la competenza dell'inventore, si attendono ottimi risultati; mentre il professore Wiesinger del Politecnico di Zurigo tenta la realizzazione dei suoi lunghi studi riguardanti un tipo di locomotiva da 2000 HP ad altissima pressione che dovrebbe dare un rendimento del 50 % superiore alle attuali. Negli impianti fissi le cifre sono ancora più elevate e ritenute addirittura ardite.

In Germania e in Svezia esistono impianti a vapore con pressione di 60 atmosfere di 450 gradi, in Inghilterra funziona il sistema Benson con caldaia che genera il vapore allo stato critico e cioè con 225 atmosfere e con 374 gradi di temperatura dell'acqua, dove le turbine ruotano sotto l'impulso del vapore a 105 atmosfere e surriscaldato a 420 gradi. Il consumo di combustibile è sceso del 40 % rispetto agli impianti a pressioni normali e il rendimento del complesso si può ragguagliare a quello dei più moderni motori Diesel.



SCHEMA DI UN IMPIANTO DI CALDAIE ALIMENTATE DA COMBUSTIBILE POLVERIZZATO:

1. tramoggia del carbone grezzo; 2. essiccatoio verticale; 3. tubazione per la condotta dei gas caldi per il funzionamento dell'essiccatoio; 4. forno della combustione; 5. caldaie; 6. tramoggia del carbone secco; 7. molino polverizzatore; 8. scarico delle ceneri; 9. ventilatore del molino; 10. separatore a vento dei prodotti del molino; 11. e 12. valvole di regolazione; 13. bruciatore; 14. camere di alimentazione della combustione; 16. ventilatore per aumentare il tiraggio del camino.

(da un dis. della Soc. per l'utilizzazione dei combustibili di Torino).

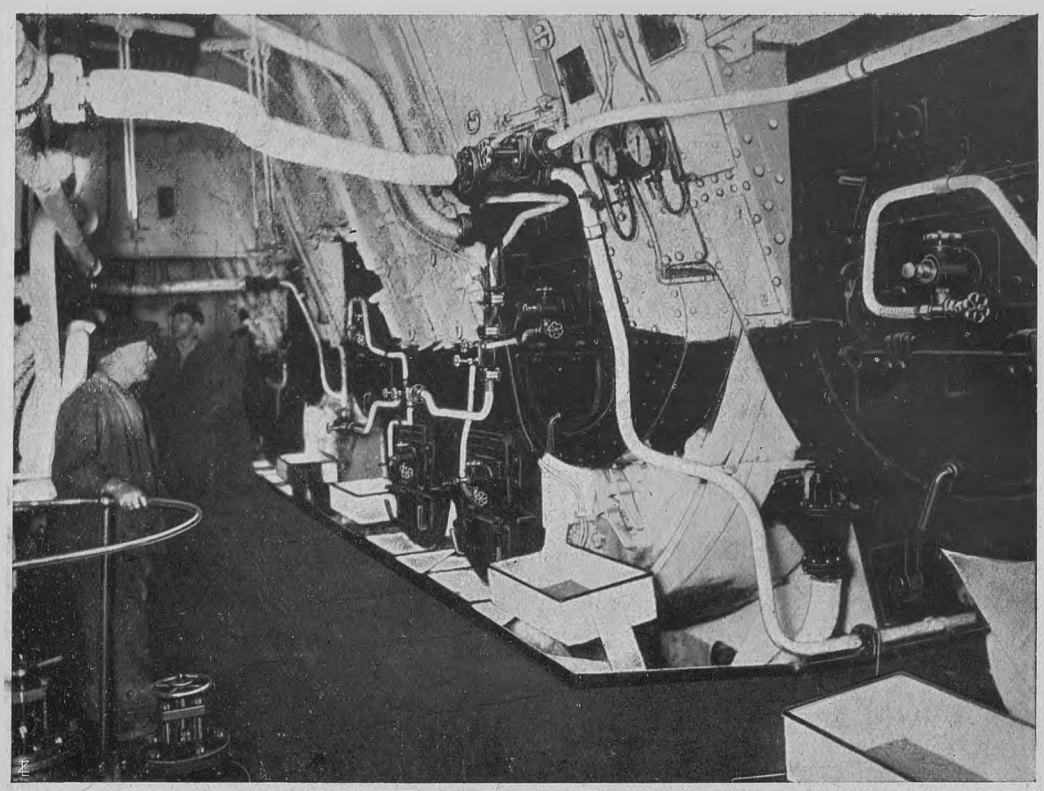
Una fabbrica di Cleveland tenta la costruzione di una piccola caldaia alta un metro e mezzo destinata alla trazione, che alla pressione di 140 atmosfere può dare 200 HP e mantenerli in condizione di regime per un lungo periodo di tempo.

È ovvio che per raggiungere cifre così alte occorrono grandi sorgenti di calore e questo lo forniscono i combustibili liquidi, quelli polverizzati, nonchè ingenti quantità di carbone mandato nei forni delle caldaie con mezzi meccanici, non essendo possibile ottenere l'alimentazione dei fuochi con il lavoro manuale.

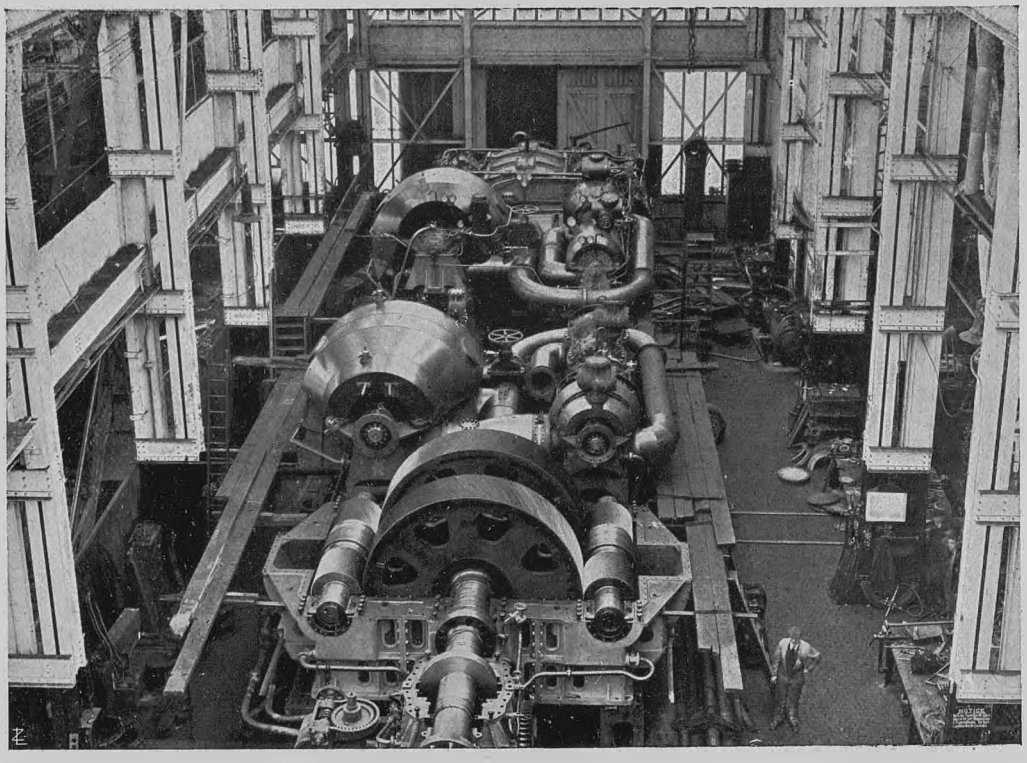
Non meraviglierà il sentir parlare di caldaie aventi oltre 4 mila metri quadrati di superficie riscaldata, graticole di 60 e più m.² e consumi di combustibile superanti le 10 tonnellate orarie, quando si pensi che per la propulsione delle eliche dei grandi transatlantici moderni occorrono 70 mila HP di forza, che vi sono incrociatori con 180 mila HP e che esistono turbine a vapore della potenza di 80 mila HP.

Visitando uno dei moderni e grandiosi impianti a vapore, dove sono in giuoco quantità di calore tali da alimentare un inferno, si riscontra che il lavoro dell'uomo è ridotto alla sorveglianza e regolazione degli apparecchi meccanici, perchè tutte le operazioni si compiono meccanicamente ed automaticamente.

Trattandosi di impianti industriali dove alla bilancia economica viene data la massima attenzione è naturale che tutti i mezzi



UNA PARTE DEI LOCALI DELLE CALDAIE A COMBUSTIONE DI NAFTA DI UN MODERNO TRANSATLANTICO
(foto della Wallsend Slipway e Engg. Co.).



GRUPPO PROPULSORE A TURBINE DESTINATO A UN MODERNO TRANSATLANTICO. (L'UOMO A DESTRA DÀ UN'IDEA DELLE PROPORZIONI) *(foto della W. G. Armstrong, Whitworth, Co.).*

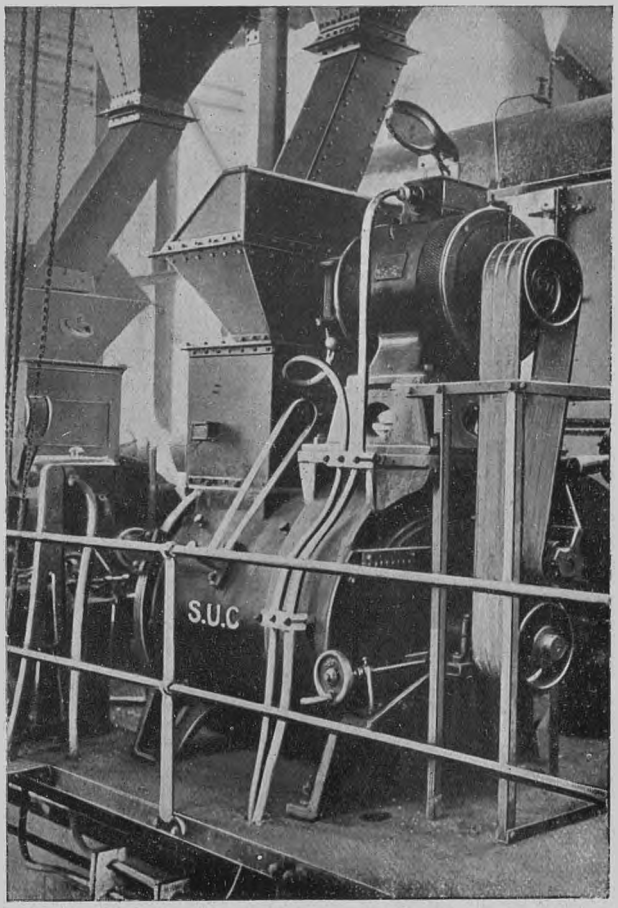
siano stati escogitati per evitare inutili dispersioni di energia e tanto al vapore come ai gas della combustione, prima di lasciarli spandere liberi nell'atmosfera, si cerchi di togliere il massimo possibile di quel calore che ancora contengono.

Il vapore di scappamento delle motrici viene condensato e utilizzato per riscaldare l'acqua di alimentazione delle caldaie e i gas della combustione per riscaldare l'aria prima che essa entri in combinazione con i combustibili o per altri scopi ricuperati.

I nuovi sistemi per l'impiego dei cosiddetti combustibili minori, quali le ligniti, le torbe, gli schisti bituminosi, i fondi delle stive e dei depositi nonchè dei carboni poveri di idrocarburi, come ad esempio le antraciti alpine, sono già in uso all'estero e cominciano seriamente a svilupparsi anche da noi, con l'intento di dare un rilevante contributo alla nostra economia nazionale, e di creare delle reali e positive riserve alle nostre forze idriche.

I processi di utilizzazione più recenti sono quelli della polverizzazione e della gasificazione. La polverizzazione viene fatta preventivamente con apposite macchine nei casi che il combustibile debba subire un processo di essiccazione, oppure durante l'alimentazione del fuoco, nel caso di qualità sufficientemente secche di combustibile. La polvere viene soffiata da ventilatori nel focolare dove, in combinazione con l'aria, forma una miscela carburante ad alto tenore termico e con la quasi esclusione di residui apprezzabili. Giacimenti di questi combustibili sono sparsi per quasi tutta l'Italia comprese le Alpi, dove si ritiene che il solo giacimento di antracite di La Thuile in Val d'Aosta ne contenga intorno ai 30 milioni di tonnellate.

Il nostro governo ha recentemente approvato l'impianto della centrale termoelettrica del Mugello, della potenza di 20 mila KW, dove si utilizza come combustibile per produrre vapore il gas generato con le ligniti del posto e mettendo a profitto i sottoprodotti per ricavare catrame, solfato ammonico, ecc. ecc., mentre altri progetti sono in compilazione e in esame.

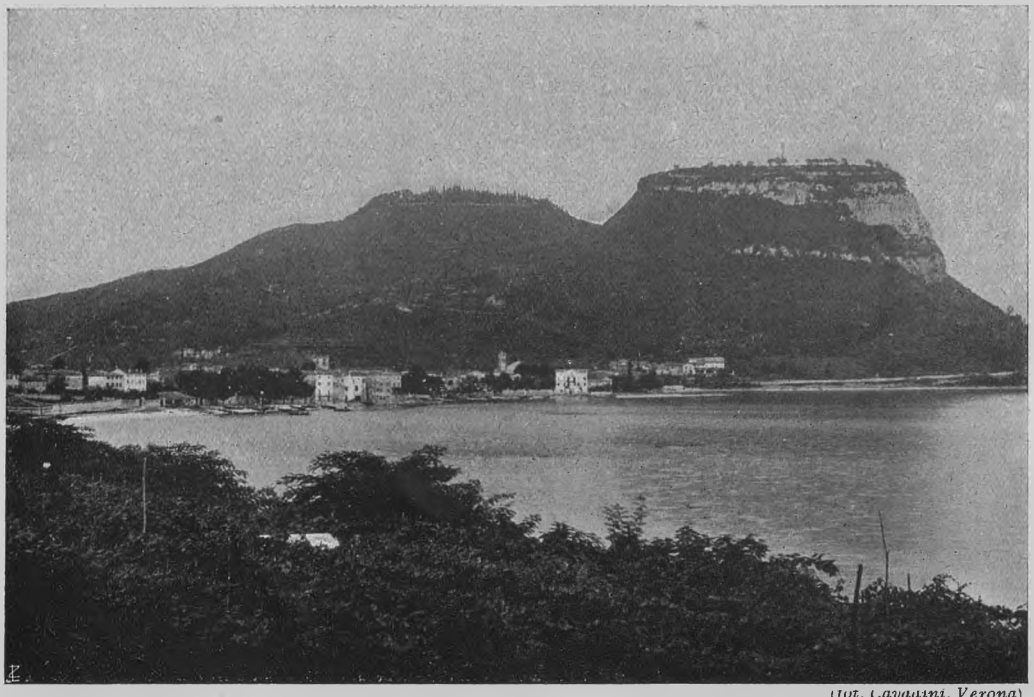


PARTICOLARE DI UN POLVERIZZATORE DI COMBUSTIBILE APPLICATO DIRETTAMENTE ALLE CALDAIE
(foto della Soc. An. utilizzazione dei combustibili, Torino).

Anche le nafte ricavate dalla distillazione degli schisti bituminosi, oltre a quelle naturali derivanti dal petrolio grezzo, sono impiegate per formare miscele carburanti negli impianti a vapore fissi e mobili, avendo un potere calorifico del 40 per cento superiore a quello dei migliori carboni.

Per quanto rapida e incompleta, questa rassegna, sta a dimostrare che le applicazioni del vapore non sono, almeno per ora, destinate a cedere completamente il posto alle altre sorgenti di energia e come il vapore direttamente o indirettamente, quale integratore e compensatore di altri mezzi, abbia ancora un discreto avvenire e si possa ancora considerare un importante ausiliario nel complesso svolgersi della moderna attività.

MARIO MANDELLI.



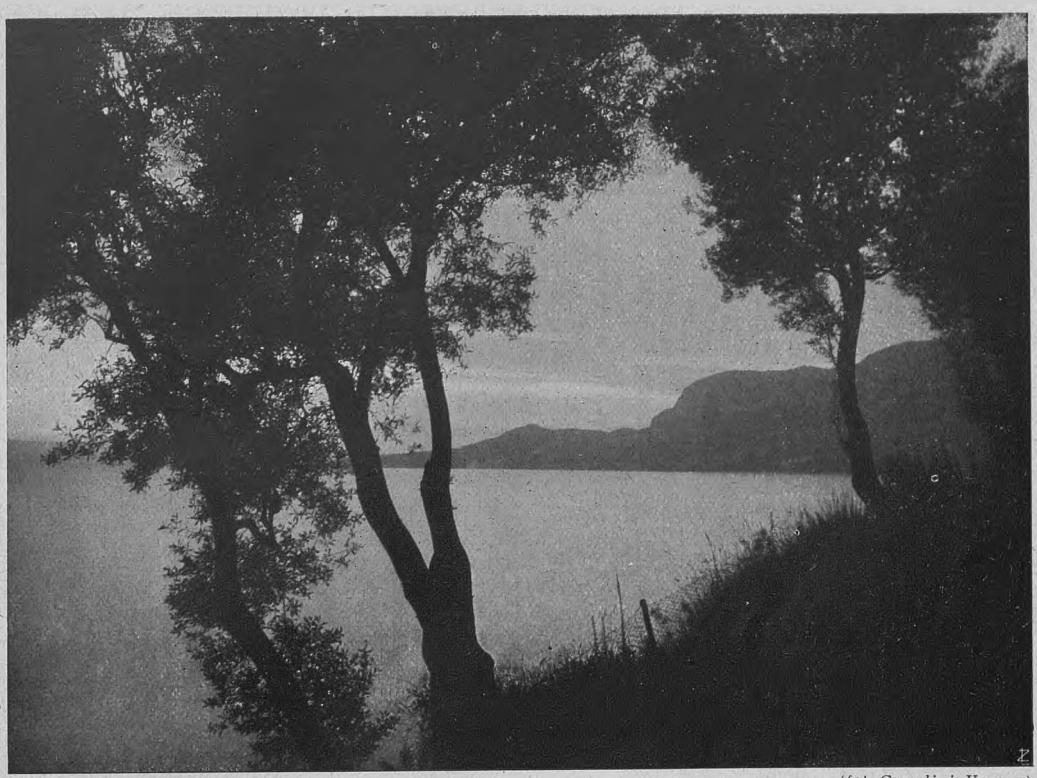
(fot. Cavadini, Verona)

GARDA E LA SUA ROCCA.

LA STRADA GARDESANA

DELLA strada Gardesana si parla da molti anni. In Italia è il sogno di molti, nella regione benacense orientale, nelle provincie di Verona, di Trento e di Mantova, è il desiderio, dirò meglio il bisogno di tutti. Questa strada, come è noto, dovrà congiungere Peschiera con Riva di Trento ed aprire finalmente al transito quella sponda veronese del Garda che è tanto ricca di bellezze naturali quanto negletta in passato ed ancora sconosciuta alla maggioranza degli italiani. Quando si pensi che oggi chi voglia andare per via ordinaria da un qualunque paese della riviera e da Verona o da Mantova a Riva di Trento e nella ridente vallata del Sarca, è costretto a risalire la Val d'Adige fino a Mori o la valle del Chiese fino a Storo per poi discendere a Riva attraverso la valletta di Loppio o quella di Ledro, si comprenderà facilmente l'urgente necessità della strada rivierasca Gardesana e l'altissima importanza che essa assumerà. Importanza non solo come arteria di grande comunicazione, ma come una delle strade più belle d'Italia, in un paesaggio ch'è tra i più imponenti, suggestivi e pittoreschi, dove la poesia del lago s'intreccia con quella della montagna, dove l'azzurro dell'acqua ha nei suoi palpiti il tremolante riflesso del verde dei boschi, dei giardini e degli oliveti, del bianco, del giallo, del rosso, del grigio delle rocce che scendono a picco e racchiudono la liquida superficie, severe, altissime, inaccessibili.

Se la strada ha anch'essa una sua propria poesia — ed io credo che l'abbia, e bellissima — in pochi luoghi questa poesia è destinata ad essere tanto lirica, a cantare tanto alta come lungo la Gardesana. Sì, la strada ha la sua poesia. Ce l'ha la strada grande e la piccola, la modernissima autostrada e il secolare viottolo alpestre dove passano a stento il mulo e il boscaiuolo; ce l'ha la vasta via nazionale che si perde diritta e interminabile nella pianura polverosa, che valica fiumi e colline, e attraversa campagne e con-



(fot. Cavadini, Verona)

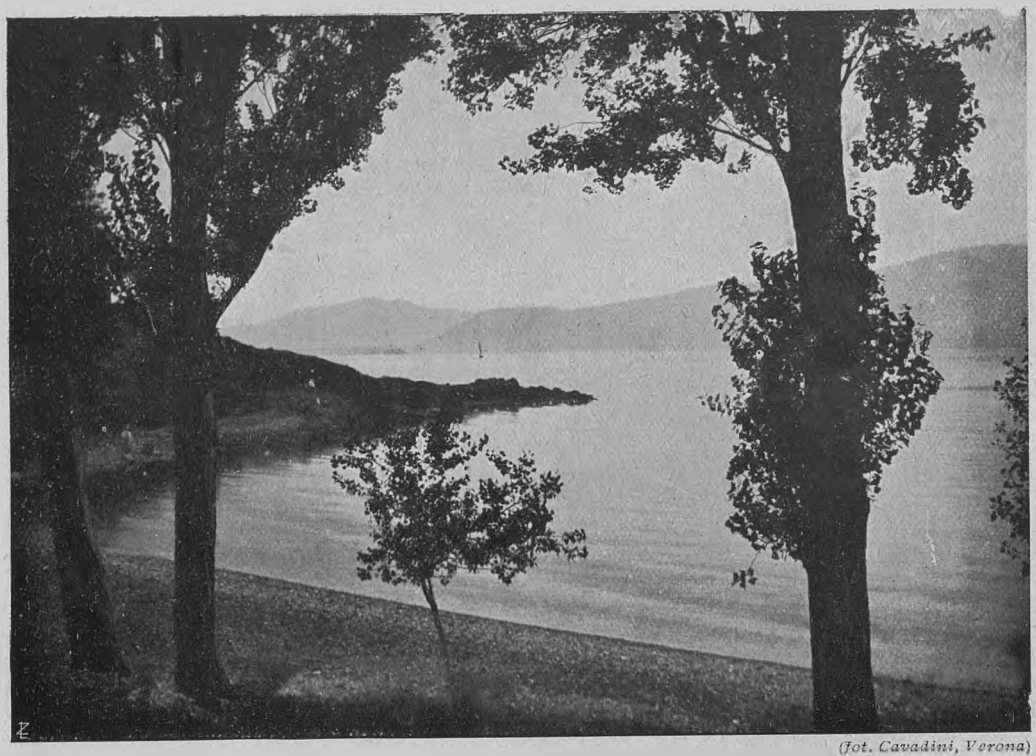
OLIVI NEL GOLFO DI GARDA.

giunge città e paesi e si dirama e s'intreccia in ogni direzione a formare come le maglie di una fittissima rete; e ce l'ha, più intima e più dolce, la strada che risale le vallate, che s'inerpica sulle montagne e scavalca i grandi passi e ridiscende tortuosa e capricciosa come un nastro enorme verso altre vallate, altri monti, altre contrade. La poesia della strada è anche nella sua stessa missione di avvicinare fra loro i più lontani paesi e gli uomini agli uomini, di rendere più soggetto il mondo e meno estranee fra loro le regioni e nazioni. La poesia della strada non è cioè soltanto nella bellezza varia dei paesaggi che essa attraversa, o in quel senso di relativo e d'infinito insieme che essa ci dà, o in quell'impressione che fa scorgere in fondo al bianco rettifilo ora la meta che si prefigge la ragione ora l'ignoto che seduce la fantasia; ma è ancora in quell'ideale di superiore solidarietà umana, in quella specie di vincolo sociale universale che la strada stessa crea e rappresenta allacciando tra loro popoli e terre.

Ma, scendendo dal generale al particolare, torniamo alla strada Gardesana. E facciamone in breve la storia.

Fin dal secolo scorso il problema delle comunicazioni e del miglioramento della viabilità nella regione del Garda apparve in tutta la sua estesa e grave importanza. Ma gli avvenimenti politici prima e le ragioni militari poi ne impedirono a lungo la soluzione. Dopo il 1866, ridonato il lago di Garda quasi nella sua totalità all'Italia, era lecito presumere che molto cammino si sarebbe compiuto verso l'attesa sistemazione stradale, condizione prima ed indispensabile per l'auspicata rinascita dell'intera regione gardesana. Ma mentre numerosi ed importanti lavori furono compiuti sulla sponda bresciana, donando a quella parte del lago la comodità e prosperità che tutti conoscono, nulla, o quasi, si fece sulla sponda orientale, quella veronese.

Una via carrozzabile, l'antica strada Gardesana, collegava bensì tutti i paesi della riviera veronese da Peschiera a Navène, ultima frazione del comune di Malcesine ed

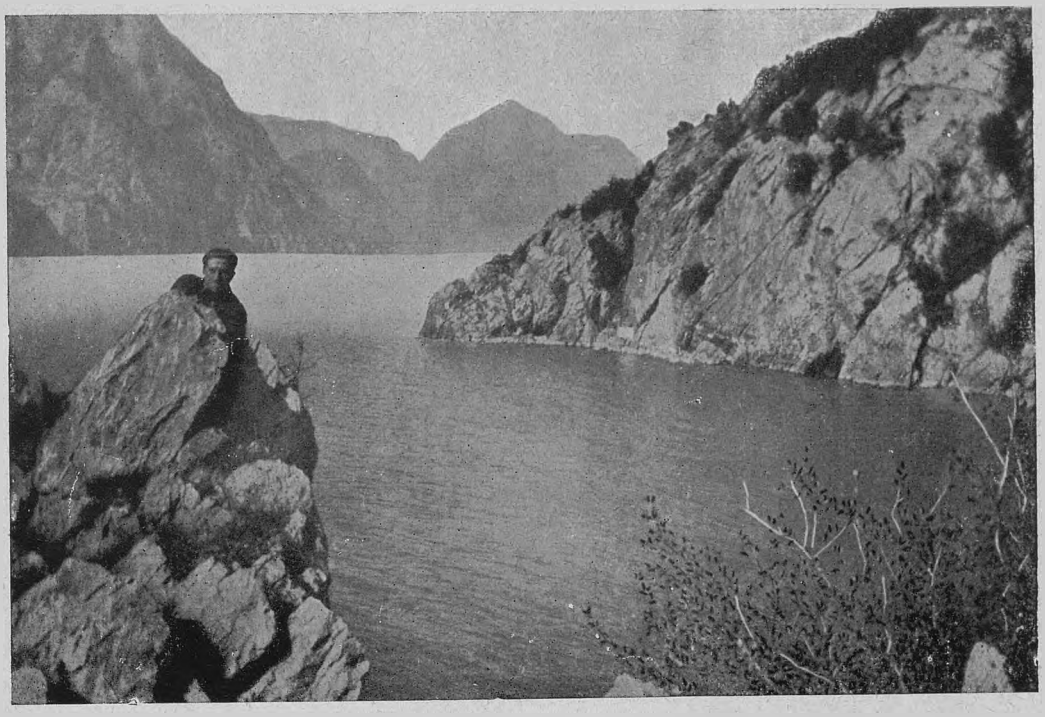


(*Fot. Cavadini, Verona*)

S. VIGILIO - IL GOLFO DI REGINA.

estremo abitato verso il confine trentino; ma non andava oltre. Nella sua parte inferiore questa strada — che, salvo in quei tratti dove furono eseguiti i recenti allargamenti o deviazioni, è ancora l'attuale — si svolgeva sulle ondulazioni delle colline moreniche fertilissime che circondano l'ampio bacino del lago e dopo Garda si manteneva, e si mantiene, vicina alla sponda fin quasi al suo termine. La viabilità, discreta nella parte bassa, peggiorava sensibilmente più su, dove la riva era rocciosa; inoltre le burrasche avvenute nel 1851, mentre il lago era tenuto ad alto livello per la costruzione del ponte ferroviario di Peschiera, recarono nuovi danni. I muri di sostegno caduti vennero riparati soltanto nel 1870, e in tale occasione vennero migliorati anche gli attraversamenti di alcuni abitati, nei quali la strada era larga poco più di due metri. Ma altri necessari allargamenti si omisero per non danneggiare edifici d'interesse storico o artistico, sicchè la viabilità ne riportò in complesso ben scarso vantaggio. Le riparazioni eseguite, d'altronde, durarono poco perchè i Comuni proprietari della strada ne trascurarono la manutenzione; e così ben presto la viabilità ridivenne tristissima e in molti punti pericolosa a causa della distruzione dei ripari e della corrosione del piano stradale.

La strada, come s'è detto, non andava oltre Navène. Solo un sentiero lungo la spiaggia conduceva fino al posto di guardia doganale in luogo detto Cantone, oltre il quale ogni via di comunicazione cessava mutandosi la sponda del lago in un nudo ed inaccessibile scoglio innalzantesi dall'acqua a formare il fianco scosceso del Monte Baldo. Più avanti, in località Valmarza, stava segnato, dopo il 1866, il confine italo-austriaco. Costante e principale aspirazione delle popolazioni rivierasche era quella di congiungere i paesi che non solo il confine politico, ma anche la possente barriera rocciosa divideva. Ma ogni speranza cadde perchè dapprima non si riuscì a far riconoscere la strada fra le provinciali di serie da costruirsi, secondo la legge del 1881, col sussidio del 50 per cento dello Stato, e poi perchè l'autorità militare pose il veto alla costruzione per ragioni di difesa. E della strada Gardesana per un certo tempo non si parlò più, salvo qualche



LA BAIA E IL DOSSO DI VALMARZA, AL CONFINE VERONESE-TRENTINO.

rara interpellanza, sempre infruttuosa, in sede di Consiglio Provinciale di Verona.

La questione risorse più viva proprio alla vigilia della guerra e per opera appunto dei consiglieri provinciali rappresentanti le popolazioni del lago, ai quali però non fu possibile ottenere che degli affidamenti per la sistemazione della strada esistente perdurando, fra l'altro, per la prosecuzione fino al confine, il veto dell'autorità militare. Ma subito dopo l'intervento dell'Italia nel conflitto, intendendo che il Garda sarebbe divenuto tutto italiano e che quindi sarebbe caduta ogni pregiudiziale ed ogni ostacolo sia alla provincializzazione che al prolungamento della strada, la Deputazione Provinciale di Verona presentò e fece approvare il progetto per la sistemazione ed il compimento dell'opera, onde si potessero cominciare i lavori appena conclusa la pace.

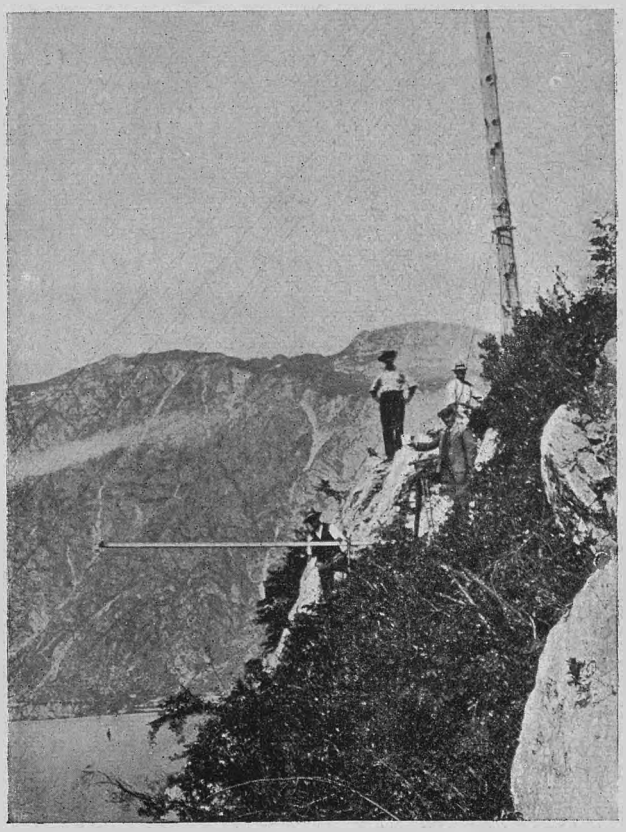
Uno sguardo a questo progetto in generale può fornire un concetto della grandiosità dell'impresa. Esso contempla tutto il tratto di strada da Peschiera al vecchio confine che avrà una lunghezza di circa 54 chilometri, dei quali almeno 35 saranno eseguiti in roccia di calcare compatto con parecchi tratti di galleria naturale e con qualche tratto di galleria artificiale. La vecchia strada scomparirà quasi completamente, perchè dove essa non sarà deviata per conseguire un miglior percorso, sarà modificata nelle pendenze, che non dovranno superare il 3 per cento, e sarà allargata fino a raggiungere dovunque gli 8 metri utili. Inoltre per permettere la posa di un'eventuale linea tranviaria di intenso traffico, alle curve viene assegnato il raggio minimo di 150 metri. Il nuovo tracciato eviterà il passaggio nell'interno degli abitati, eccezion fatta per quelli di Brenzone (Castelletto) e di Cassone, costretti fra il monte e il lago. Al vecchio confine questo tronco si congiungerà con quello proveniente da Riva e da Torbole al quale ora attende, su analogo progetto, la provincia di Trento.

Decretata al principio del 1919 la provincialità della strada, anche per far fronte ai bisogni della disoccupazione, alla fine di quello stesso anno si iniziarono i lavori con la sistemazione del tronco del basso lago, da Peschiera verso Lazise, e con la costruzione di un sentiero nella zona rocciosa verso il vecchio confine, sentiero che fu poi proseguito fino a Torbole allo scopo di accedere alla fal-





In alto: PORTO BON (TEMPESTA), A KM. 4.3 DA TORBOLE - *In basso:* LA STRADA IN COSTRUZIONE A SUD DI TORBOLE.



GLI INGEGNERI ALL'OPERA SUL MASSICCIO DEL CANTONE.

da montana e poter eseguire studi e rilievi per il progetto esecutivo di quel difficilissimo tratto. I lavori furono proseguiti negli anni successivi su diversi punti della strada per i quali il progetto era già pronto, mentre per parecchi altri tratti il progetto esecutivo si stava ultimando.

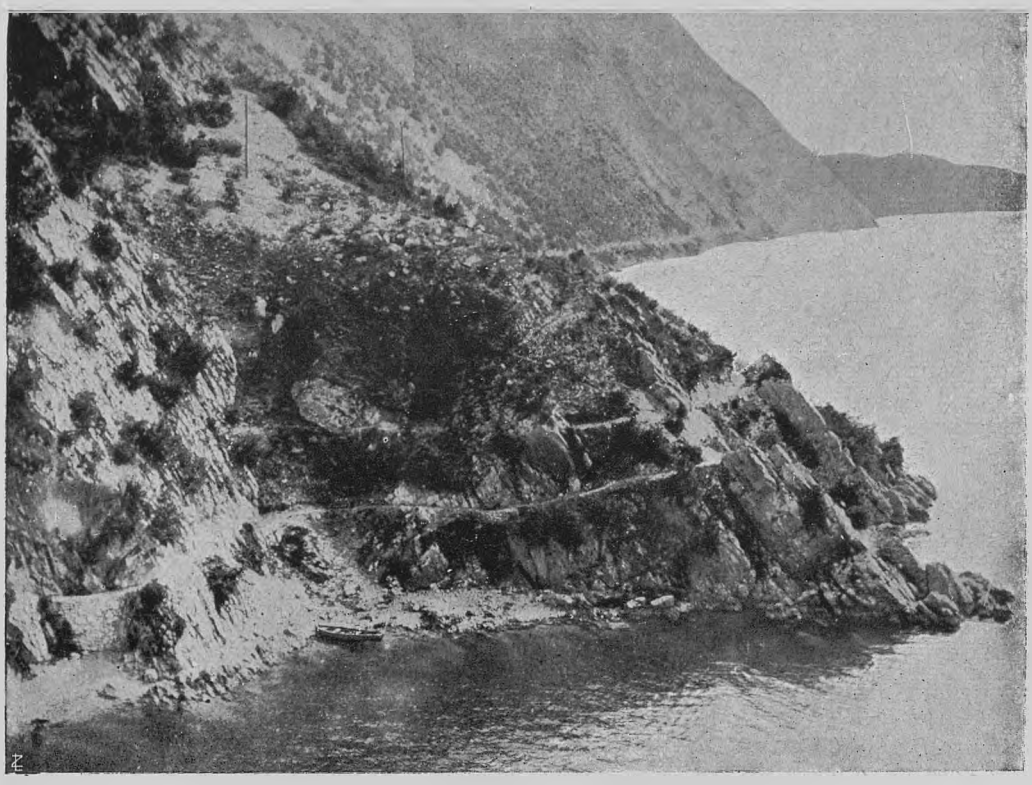
Uno sguardo all'apposita cartina dà una idea esatta dell'attuale situazione dei lavori lungo tutta la riviera fino a Torbole. Sono ultimati e già in funzione, ampi, comodi, bellissimi, i seguenti tronchi: da Peschiera a Cisano (tranne il tratto fra Villa Bottona e Lazise ch'è in progetto) per una lunghezza di circa 10 chilometri; da Mezzariva (Bardolino) a Garda per un chilometro e mezzo, dove si abbandonò la vecchia strada pittoresca ma ristretta e tortuosa che passava presso la chiesetta di San Pietro; da nord di Torri a Pai per circa 3 chilometri; da Magugnano a Porto di Brenzone per un altro chilometro e mezzo; da Cassone a Malcesine per più di tre chilometri; ed infine, nel settore trentino, un tratto di circa 2 chilometri a sud di Torbole, compresi alcuni tratti di galleria. Sono invece già in progetto, oltre a quello già accennato presso Lazise, i tronchi: intorno all'abitato di Garda, da Brenzone (Castelletto) a Magugnano, da Porto di Brenzone a Cassone, da Navène al vecchio confine ed oltre fino al tratto eseguito presso Torbole. Per gli altri tratti della riviera, ancora percorsi dalla vecchia strada, i progetti di sistemazione e di allargamento sono allo studio.

Naturalmente il più vivo interesse e l'attesa più impaziente sono rivolti al tronco Navène-Torbole, là dove s'erge la barriera rocciosa, dove non esiste e non è mai esistita alcuna via di comunicazione e dove dovrà essere finalmente aperta la breccia a completare la bellissima strada che, o vecchia ancora o già rinnovata, percorre tutto il resto della riviera e metterà in diretta e rapida comunicazione due regioni che aspettano da quest'opera la loro rinascita.

Il primo tratto di questo tronco da co-



LA STRADA IN COSTRUZIONE SULLA RIVA VERONESE DEL GARDA.

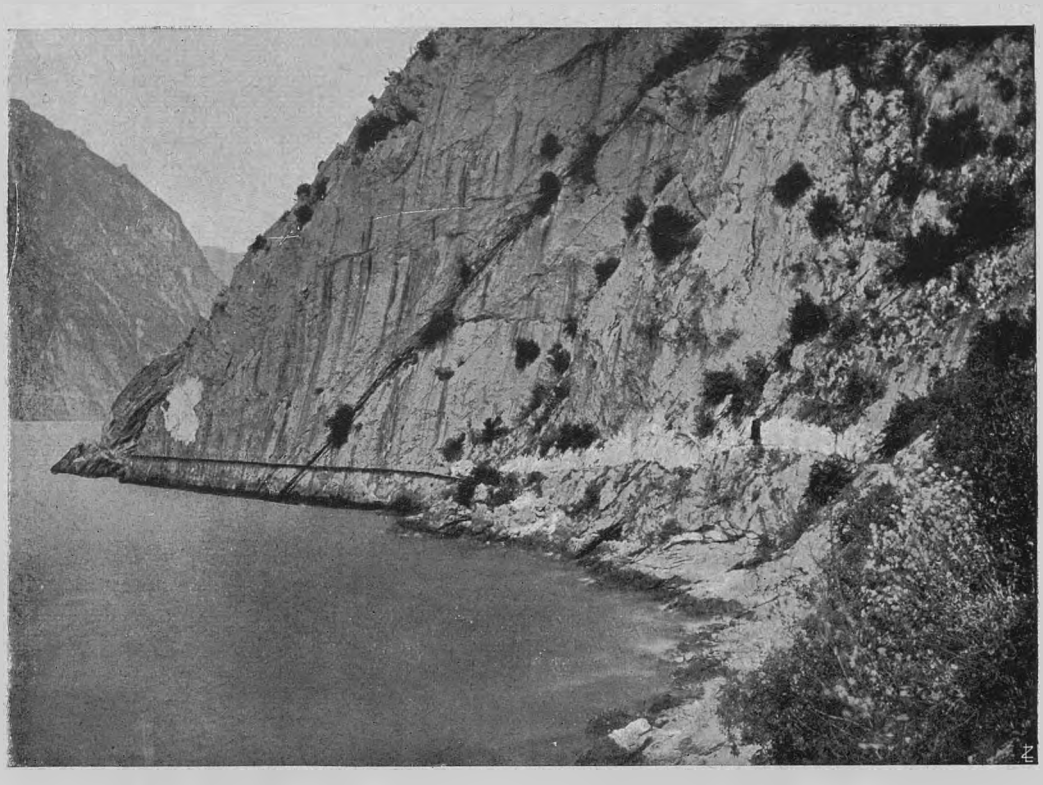


UN PROMONTORIO CHE LA STRADA ATTRAVERSERÀ IN GALLERIA.

struirsi è quello compreso fra Navène e il vecchio confine, lungo circa 4 chilometri. Da Navène al così detto « Massiccio del Cantone » dove cominciano le rocce, il terreno è a dolce declivio con andamento ondulato e sinuoso, composto di terra sassosa Il settore difficilissimo comincia appunto al Massiccio del Cantone ed è formato dalla falda del Monte Baldo composta di roccia calcare giurassica con strati di varia potenza che, ripidissimi fino alla riva, scompaiono poi nelle azzurre acque del lago. Questo piano pendente di roccia, regolare e levigata, è interrotto da vari promontori che si spingono verso il lago. Nel tratto Navène-confine trentino, ad esempio, ce ne sono tre : il primo è il Massiccio del Cantone, il secondo, poco lontano, è detto il « Corno della Regina », il terzo è il « Dosso di Val Marza ».

Nel progettare la strada bisognò tener presente non solo l'aspra difficoltà del terreno, ma l'esistenza di vari e gravi pericoli dai quali poteva essere minacciata. Essendo la natura della roccia a strati soggetta a slittamenti e franamenti si decise di adottare, nella costruzione, delle arcate di ponte le quali, lasciando quasi intatta la roccia stessa, escludono ogni pericolo di scorrimento. Inoltre per salvare la strada dalle valanghe che spesso violente ed enormi scendono dal Baldo per il disgelo delle nevi, si pensò di tenere la livellata stradale assai elevata e di costruire, nei punti minacciati, dei ponti alti e di gran luce in modo che la massa di neve possa trovare uno sfogo passando sotto l'arcata. Ad un terzo pericolo per la strada, costituito da numerosi sassi, e talvolta anche veri massi, che precipitano lungo la falda inclinata staccandosi dalle alte vette montane, si provvederà lasciando crescere per un buon tratto il bosco sopra la strada e nei tratti di nuda roccia costruendo dei ripari formati da travi orizzontali e da ritti di ferro, come s'usa in alta montagna.

Il tracciato di questo tronco, come del successivo Confine-Torbole, è quasi fissato dalla natura stessa del terreno : da una parte il lago, dall'altra l'erta falda del monte così che la strada deve percorrere la sponda stessa del lago. Essa si è mantenuta ad una livel-

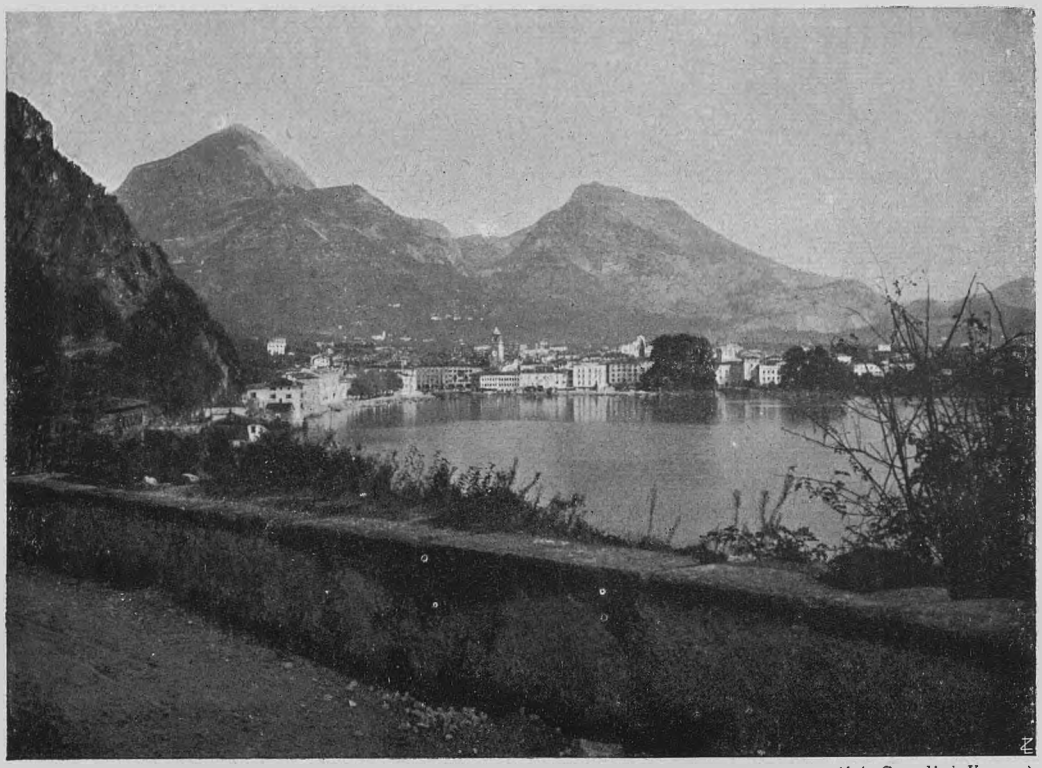


PUNTA «CORNA DI BO» VISTA DA SUD, COL TRACCIOLINO.

letta più alta possibile in modo da costruire le fondazioni delle pile dei ponti fuori dell'acqua, ciò che tuttavia non si potrà dovunque ottenere. Nel tratto scosceso e roccioso la strada, come fu accennato, è sostenuta da una serie di arcate di ponte e da qualche muro di sostegno; dove incontra un promontorio entra in galleria. Perciò nel tratto Navène-Confine, per esempio, le gallerie saranno tre: la prima e la più lunga, di 250 metri, attraverso il Massiccio del Cantone; la seconda, di 34 metri, al Corno della Regina e la terza a Val Marza lunga 97 metri. Queste gallerie saranno tutte rettilinee, della medesima forma e grandezza: larghe 8 metri come la strada all'aperto, ed alte 7,50, con contorno curvilineo e rivestito di armatura. I lavori su questo tronco, dapprima iniziati presso l'abitato di Navène e poi sospesi per lungo tempo, stanno per essere ripresi, si spera per continuare fino al loro completamento.

Tale completamento è doveroso da parte della Provincia di Verona anche per corrispondere alla forte e coraggiosa iniziativa della Provincia di Trento che seppe vincere in poco tempo e superare gran parte delle difficoltà d'indole la più diversa frapposte al compimento del tratto di strada Torbole-Vecchio confine, ch'è sotto la sua giurisdizione. Questo tronco è lungo circa 5 chilometri e per 2 chilometri a sud del paese di Torbole, come sopra s'è detto, è già ultimato, compresi diversi e non brevi tratti di galleria. La natura del terreno, proseguendo a nord del confine provinciale, si mantiene rocciosa fino a poche centinaia di metri dall'abitato di Torbole, con la falda del monte Baldo che cade a picco sul lago e sporge in qualche promontorio. Perciò essendo eguali la natura del terreno, le difficoltà da vincere e i pericoli da evitare, il sistema di costruzione, i ripari, i ponti ecc. saranno per questo tronco in tutto simili a quelli del precedente Navène-Confine, e i tratti in galleria saranno anche più numerosi.

Certo prima che quest'opera sia ultimata, anche se il lavoro procederà intenso e senza interruzioni, dovranno passare alcuni anni. Ma la Gardesana sarà non soltanto una magnifica strada attraversante un paesaggio vario di incantevoli bellezze panoramiche,



(fot. Cavadini, Verona)

RIVA DI TRENTO.

ma segnerà anche la rinascita, l'inizio di un nuovo sviluppo e di una meritata prosperità per una regione tanto ricca di risorse naturali quanto misconosciuta fin qui.

Dalla forte ed eroica Peschiera su per le colline fertili e solatie di Pacengo e di Lazise, tra i pingui vigneti di Bardolino, la nuova e comoda strada compirà un grande arco nel golfo della vecchia Garda, vigilata dalla « rocca sua fosca », passerà tra i lauri ed i cipressi di San Vigilio e poi, quasi sempre a contatto col dolcissimo lago, volgerà a nord, fra l'onda e il monte, spesso immersa nel verde di folti e tranquilli oliveti. Torri col suo merlato castello scaligero; Pai e Brenzone popolati di villette civettuole e di antiche chiesette romaniche sperdute tra il verde; Magugnano e Assenza e Cassone con i minuscoli porti pittoreschi ingombri di piccole barche e di enormi vele variopinte; la deliziosa Val di Sogno, vero lembo di Riviera di Ponente trapiantato sul Benaco, tanto il clima v'è sempre mite e dolce; Malcesine, la perla veneziana del Garda dominata dalla torre pentagona del suo poderoso maniero; e più avanti olivi e olivi fino a Navène; e poi, sull'una e sull'altra sponda, il panorama fiordico delle rocciose pareti, e infine Torbole, modesto villaggio di pescatori, e, rincantucciata nel suo golfo e protetta dai suoi monti, Riva redenta e ridente: attraverso a questi siti meravigliosi, a questi incanti della natura la nuova strada Gardesana passerà bella e superba, opera d'arte e di scienza, come cantando una sua lirica canzone, espressione di poesia e di civiltà, apportatrice di vita e di benessere, simbolo del Progresso che mai non resta.

Allora anche sulla riviera veronese del Garda sorgeranno i grandi alberghi e le teleferiche per il Baldo che sono da anni in progetto, e le ville si moltiplicheranno e il forestiero sarà richiamato, oltrechè dalla bellezza e dal clima dei luoghi, anche dalle loro comodità. E allora non sarà impossibile veder formarsi sulla sponda veronese un secondo Gardone, che Val di Sogno e San Vigilio sono ben degne di ospitare.

GIUSEPPE SILVESTRI.

New York e il problema della circolazione

I problemi della circolazione interessano oggigiorno non solo i massimi ma anche i medi centri abitati d'Italia. Abbiamo pensato pertanto potesse riuscire interessante l'informare i lettori intorno alle condizioni di una città in cui più gravemente si manifesta il fenomeno: New York, ed intorno ai rimedi ivi studiati per porvi riparo. Altri articoli seguiranno, tutti intesi a favorire la cultura urbanistica dei nostri lettori.

Il fenomeno della difficile circolazione è squisitamente collegato al fenomeno dell'urbanesimo e perciò si manifesta essenzialmente nelle grosse agglomerazioni umane, nelle grandi città. All'aumento delle popolazioni non ha corrisposto il proporzionato spazio nel quale esse erano destinate a muoversi; non solo, ma quello spazio quasi immutato ha dovuto contenere, oltre il cresciuto numero di persone, il cresciuto numero di veicoli, e questi, per colmo, son diventati più rapidi proprio quando la ressa avrebbe dovuto consigliarli a diventar più lenti. Da ciò l'ingorgo.

Oggi si lamenta l'ingorgo a Milano come a Parigi, a Berlino come a Londra. L'ingorgo è dappertutto. Anche a New York. Anzi: poichè questa è la crisi delle metropoli e New York è la metropoli del mondo, essa ne soffre più d'ogni altra. Ed io sono andato a tastarle il polso.

L'enorme rete.

Come ognun sa, la City di New York è formata da cinque « borghi », quelli di Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens e Richmond, la cui popolazione complessiva, secondo l'ultimo censimento, è di 6,015,496 persone. Ecco com'è servita questa massa, in quanto ai mezzi meccanici di trasporto.

Cominciamo da quello che si vede all'aperto, sopra il suolo stradale. Anzitutto vi sono tanti autobus per centomila passeggieri seduti ed automobili in servizio pubblico e privato per un milione di persone.

La statistica affermava nel 1922 l'esistenza in tutto il mondo di undici milioni di autoveicoli, l'83 per cento dei quali apparteneva agli Stati Uniti con un complesso di 9.211.295, equivalente a un autoveicolo per ogni undici abitanti. Da allora la popolazione è aumentata, ma sono aumentate assai più le automobili. Nel 1924, per esempio, il loro numero è cresciuto di due milioni e mezzo e l'aumento è apparso del 15 per cento superiore a quello verificatosi nel 1923. Pertanto, al 31 dicembre scorso il totale delle automobili negli Stati Uniti era di 17.740.236, equivalente a un veicolo per ogni sei abitanti. Secondo questa statistica New York da sola dovrebbe contare un milione d'automobili per i suoi sei milioni di cittadini. Se pensiamo che l'Italia conta forse centomila autoveicoli (erano 98.218 nel 1922) per quaranta milioni d'abitanti, abbiamo subito un'idea del gran divario di proporzione e, insieme, della densità d'automobili circolanti in New York City.

È una densità che spiega forse perchè non vi circolino motociclette e tanto meno biciclette. Io non ne ho visto neanche una. Ho visto, invece, non senza una tal qual gradita meraviglia, i grossi carri da trasporto affidati alle belle antiche pariglie dei grossi cavalloni muscolosi.

Vi sono anche i trams, sulle strade di New York: i trams a *trolley* e a rotaie, i *ferries*: ce n'è sette linee municipali e trentatrè linee private. Poi la trazione balza al di sopra o sprofonda al di sotto del livello stradale, così come corre al di sopra e al di sotto delle acque che bagnano l'isola di Manhattan e la penisola di Brooklyn e del Queens. Vi sono 47 fra ponti e viadotti municipali e 17 tunnels, fra cui uno della lunghezza di quasi tre chilometri che congiunge New York con New Jersey ed ha la capacità di 15 milioni 800.000 veicoli correnti nei due sensi. Questi « tubi » dell'Hudson sono interamente sotterranei od emergenti, ed hanno, si capisce, la loro importanza per ciò che noi chiamiamo « circolazione » e che gli Americani chiamano « transito ».

Per il « rapido transito locale » dei passeggieri nella City di New York funzionano tre « sistemi », o complessi di linee, di *subways* (le ferrovie elettriche sotterranee) e di *elevateds*, le ferrovie elettriche correnti sugli appositi viadotti in mezzo alle strade, all'altezza del secondo piano delle case. Uno di questi « sistemi » — quello della Compagnia ferroviaria « Hudson e Manhattan » —



UNA FANTASTICA E TRAGICOMICA USCITA SIMULTANEA DEGLI ABITATORI D'UN GRUPPO DI GRATTACIELI
(da una caricatura nordamericana).

ha la sua sede interamente nel sottosuolo, mentre gli altri due funzionano parzialmente anche su strutture elevate. C'è pure un quarto « sistema » del « *local passenger rapid transit* » : quello che congiunge, mediante tubi gemelli scavati sotto l'isola di Manhattan, la stazione ferroviaria di Pennsylvania con Long Island City.

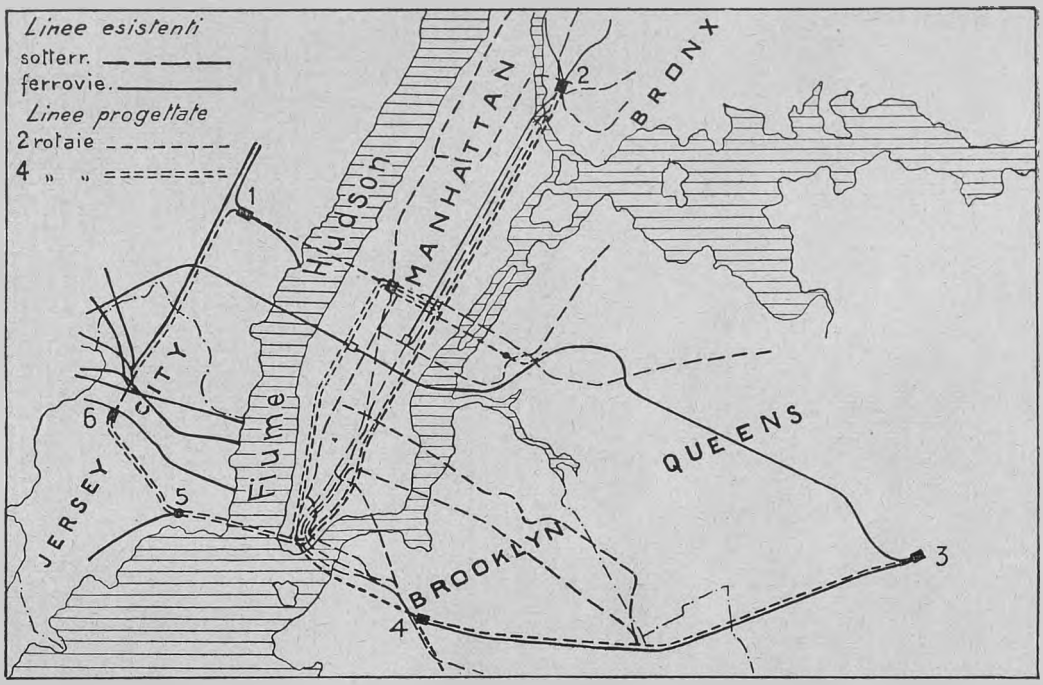
Per l'allacciamento dei cinque sobborghi che compongono la metropoli vi sono due « sistemi » di ferrovie sotterranee, i quali prendono appunto il nome di *Interborough Subways* e servono, ciascuno con numerose branche e diramazioni, l'uno il lato est e l'altro il lato ovest, con uno sviluppo complessivo di 361 miglia. Poi c'è la Corporazione dei *Subways B. M. T.*, ossia del Brooklyn - Manhattan - Transit, che possiede tre linee con uno sviluppo complessivo di 258 miglia : la linea della Quarta Avenue con le sue diramazioni; la linea squisitamente metropolitana della Broadway, e la linea Manhattan-Queens. E infine ci sono quattro linee denominate « *L* », ossia le *elevateds* di Manhattan e del Bronx, con uno sviluppo di 139 miglia, e altre linee minori di *elevateds* pei sobborghi di Brooklyn e di Queens.

Nell'insieme gli *elevateds* e i *subways* dispongono di una rete ferroviaria di 650 miglia, e le ferrovie della *surface,* la superficie stradale, d'una rete di 1340 miglia. Con uno sviluppo complessivo di poco meno di duemila miglia, la rete ferroviaria della metropoli newyorkese è discretamente grande e si capisce come il ritmo dei tre T — Transito, Traffici, Trasporti — che vi tempestano dentro sia tale da dare il capogiro.

La giostra all'aperto.

Moltitudine di pedoni d'ogni razza e di ogni qualità; ridda d'autoveicoli d'ogni forma e d'ogni colore : ecco la prima sommaria impressione che producono le strade di New York. Ma sopra tutto attirano lo sguardo e l'interesse gli autoveicoli : il mezzo più comune di locomozione e di trasporto. Perchè ce n'è a stormi di continuo, mentre il passaggio degli altri tipi di veicoli avviene, se pur frequente, a intermittenza.

Sui bigi viadotti, ponti interminabili che tagliano e deturpano tante strade della metropoli, trasvolano di tratto in tratto fragorosi convogli dell'*elevated,* quella che i nostri emigrati burloni e accomodanti traduco-



IL PROGETTO TURNER PER TRE NUOVE LINEE FERROVIARIE DESTINATE AD ALLEVIARE LA CONGESTIONE STRADALE DI NEW YORK.

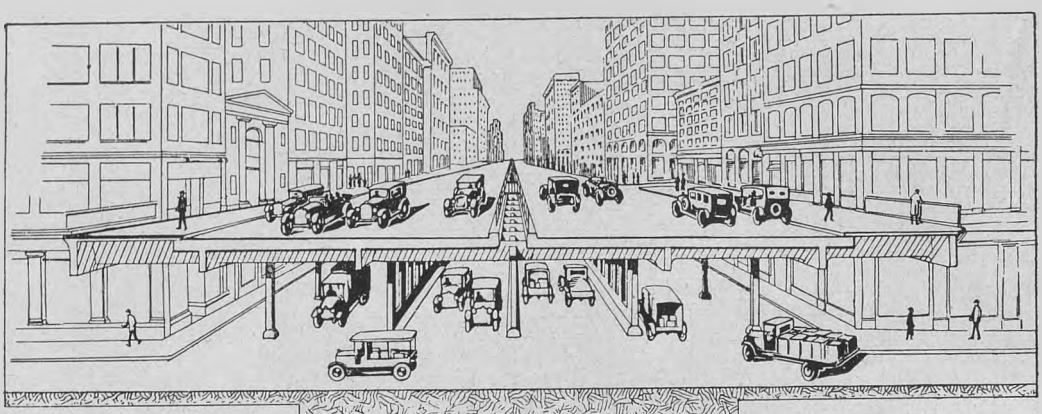
(Stazioni: 1. West Shore. - 2. Bronx Union. - 3. Jamaica. - 4. Flaybush Avenue. - 5. C.R.R. of N.J. - 6. New Jersey Union).

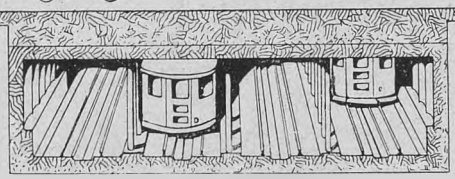
no in « olivetta », la ferrovia all'*open air*, la corsa all'aria aperta: due o tre vetture lunghe lunghe e sottili e piene di gente, che passano via rapide con un certo orgoglio di sfilare così dall'alto e pur tanto minuscole da sembrar giocattoli nel confronto con i colossi edilizi che rasentano nel cammino.

A livello delle strade, sugli stretti binari e sotto il gancio del *trolley* sfiorante il filo elettrico, passano i trams verdognoli: cinque soldi la corsa, ossia, per esser precisi, cinque centesimi di dollaro. Non ho visto che vetture motrici: niente rimorchi, per evitare ingombri. E niente predellini sporgenti. Il predellino si abbassa a veicolo fermo, per lasciar montare o scendere i passeggieri, e si rialza quando il veicolo si rimette in moto. E così, negli stessi momenti, si aprono e si chiudono, automaticamente, gli sportelli. No, non si sale e non si salta, con la vettura in corsa; e non le si compone neppure a tergo la raggiera dei perigliosi « grappoli umani ».

Ci sono, dunque, e corrono presso i nostri piedi o sulle nostre teste questi veicoli legati al filo elettrico e alla rotaia, ma son nulla a paragone dei veicoli indipendenti: i veri dominatori delle strade. Ecco gli autobus rossastri, con quelle loro gradevoli piattaforme o terrazze « imperiali »; ed ecco sopra tutto, snelle e leggiere, le automobili padronali e pubbliche: gialle, rosse, turchine, nere: quante, quante! Passano a sciami, api ronzanti ma non strepitose. Niente scappamento libero, se Dio vuole, e niente *claksons* o sirene altosonanti. Trombe dalla voce grave e discreta. Non le conoscono neppure, quelle sonerie petulanti che deliziano i nostri orecchi, e un solo *mister* stravagante che ne possiede una laggiù è noto a tutti e segnato a dito come un fenomeno.

Lavorano bene, questi bravi *chauffeurs*, manovrando sicuri nel turbinìo; come i nostri cocchieri napoletani, ma assai meno verbosi. Non fanno soste superiori ai venti minuti perchè sanno che altrimenti uomo e macchina vanno a finir diritti in tribunale. Non hanno preoccupazioni per la benzina, perchè sanno di trovare dovunque, in una piazzetta, a ridosso d'una casa, ai margini d'una via, i tubi del libero rifornimento automatico. Pigliano facilmente un dollaro per una breve corsa, e se vi portano anche un baule, un dollaro e mezzo, ma insomma ve lo caricano





IL PROGETTO TURNER PER LE STRADE A DUE PIANI

a bordo con voi o ve lo legano appeso ritto sul montatoio, e se il prezzo è un po' salato, la colpa è del tassametro. E infine non sono neppure così micidiali verso il prossimo come si potrebbe temere. L'anno scorso le vittime della strada furono 1068. Trenta persone uccise, guarda un po', da veicoli a cavalli; 93 dal tram e 945 dall'auto. Neanche tre al giorno, in una grande città come questa!

I "policemen„ e le torrette luminose.

Chi disciplina la circolazione stradale è il *policeman*. Non ci sono vigili o sorveglianti municipali. La Polizia ha anche questo còmpito e lo assolve molto meglio di quella che sarebbe la sua vera missione. Se la lotta contro la delinquenza lascia alquanto a desiderare, la vigilanza urbana va d'incanto. La Direzione di Polizia non vi spende certo tutti i 12,000 agenti di cui può disporre, ma ne impiega senza dubbio moltissimi nel servizio della circolazione stradale che è diretto da cinque uffici appositi. Fior di uomini, come a Londra. Atletici, massicci e pur disinvolti, essi occupano i crocicchi delle strade, e regolano il transito sveltamente, senza lusso di scettro, con rapidi ordini verbali e con brevi cenni delle mani, uniformandosi a loro volta ai comandi delle torrette di segnalazione.

Ma qui bisogna fare un piccolo discorso. Io non so se il sistema di governo della circolazione che ho visto in uso a New York sia esclusivo di quella città. So che esso sarebbe probabilmente inapplicabile da noi, nelle nostre strade per la maggior parte strette, tortuose, irregolari. Invece New York, città giovane, si direbbe tirata con la squadra. La isola di Manhattan — ove la metropoli ha il suo centro, ch'è quello che più ci interessa perchè, naturalmente, è lì che la circolazione è più difficile — l'isola di Manhattan, dicevo, è un reticolato di strade che per lo più si incrociano ad angolo retto.

Nel senso longitudinale dell'isola corrono le vie più lunghe, come la Broadway che misura una trentina di miglia ed è veramente la « gran via » del mondo, e come la Quinta Avenue che ne misura una ventina. Non sono strade tutte d'un pezzo, no, ma sia pure con qualche lieve deviazione qua e là, i segmenti seguono una linea diritta: quella ch'è poi quasi normale per le vie che vanno nel senso trasversale dell'isola: le *streets*. Con un tracciato di questo genere, favorito dall'ampiezza delle strade e da una pavimentazione ben tenuta, non deve essere eccessivamente arduo regolare il traffico valendosi di segnalazioni ben visibili per ottenere l'euritmia dei movimenti.

Le torrette — ultima parola in argomento — sono veri e proprî piccoli ponti di comando, eretti qua e là ai capi delle strade, e nei quali un *policeman*-timoniere veglia e governa la rotta. Supponiamo che la corrente dei veicoli proceda nel senso longitudinale della rete. Eccoli in marcia in una duplice colonna più o meno ordinata sulla « guida a destra », mentre i pedoni, senza alcun obbligo di destra o di sinistra, camminano a lato sui marciapiedi. D'un tratto sulla tor-



(Wide World Photos)

IL CENTRO COMMERCIALE DI MANHATTAN (NEW YORK CITY) VISTO DALL'AEROPLANO. IL WODLWORTH BUILDING, IL RE DEI GRATTACIELI E ALTRI MINORI; LA RETE DELLE STRADE; I PONTI SULL'HUDSON (IL PRIMO A DESTRA È IL FAMOSO BROOKLYN BRIDGE).

retta laggiù, ove brillava una luce gialla, s'accende una luce verde. Alt! Tutta la colonna s'arresta componendosi in gruppi verso i crocicchi. Cambia la luce e si muove la duplice colonna delle vie trasversali ch'era lì in attesa e ai lati della quale pur attendevano i pedoni che così passano a loro volta.

Tale il movimento che si alterna di continuo, con l'intervallo di pochi minuti, e che i *policemen* sorvegliano sebbene l'abitudine abbia ormai disciplinato mirabilmente i guidatori di veicoli. Quanto ai pedoni, la loro disciplina ne deriva necessariamente e non ha certo bisogno di orientarsi su strisce bianche, di cui non vidi traccia sul terreno; ho visto invece molto bene sgattaiolar gente anche fuor d'ora e fuor di luogo, persino nella ridda della Broadway, perchè tutto il mondo è paese e i ribelli e gl'impazienti sono dovunque... E mi ci metto anch'io!

La babele sotterranea.

Sì. È possibile talvolta rischiar la pelle tra il va e vieni dei veicoli sulle strade all'aperto; ma nel dedalo del sottosuolo è un altro affare. Chi, se non covando fieri propositi suicidi, oserebbe valicare i fossati profondi che nelle fosche gallerie custodiscono le lame lucenti e terribili delle rotaie?

Qua e là, agli angoli esterni delle strade, e talora nell'ombra di certi edifici, s'aprono come botole i passaggi delle innumeri stazioni disseminate sulla rete dei *subways*. Sono i boccaporti che conducono alle tetre stive. Giù per due o tre rami di scalette si scende nelle grotte da cui tanta umanità piglia lo slancio per i travagliati vagabondaggi. Una sbarra presso una garitta. Si butta un nichelino allo sportello e con quei cinque centesimi di dollaro si può farsi trascinare per decine di chilometri, quant'è lunga la linea. Si urta la sbarra, si passa, si va sulla banchina, all'orlo dei cupi canali in cui sferraglierà tra poco il treno. La luce elettrica illumina le lucide piastrelle bianche delle quali son rivestite le muraglie. Grandi parole e grandi numeri: il nome della stazione. E' disegni della rete ferroviaria e draconiani divieti di fumare, lì fuo-

ri come nei treni. Multa o prigione, o l'una e l'altra insieme, pei trasgressori.

Ci sono due binari verso il bordo della galleria, uno di qua l'altro di là, e questo serve per l'*uptown*, l'in sù della città, e quello per l'in giù, il *downtown*. Guai a sbagliare, poichè si tratta di due direzioni diametralmente opposte. Sui due binari corrono i treni omnibus, i *locals*, buoni per tutte le stazioni. In mezzo c'è un'altra linea: quella dell'*express*, il diretto che serve per le lunghe tratte.

Arriva il treno: quattro o cinque vetture nere, lunghe, nude. L'uomo che le conduce siede da un lato, in testa alla prima vettura. Le porte scorrevoli si aprono appena il convoglio è fermo, automaticamente, dalla parte della banchina. Escono prima i passeggieri che han finito il loro viaggio, poi entrano gli altri, le porte si richiudono insieme e il treno si rimette in viaggio, mentre un ferroviere preannunzia la prossima stazione dicendone il nome in un megafono che lo riecheggia per tutte le vetture.

Queste sono molto tristi e speriamo che nessuno voglia davvero prenderle a modello per le nostre future metropolitane e neppure per il progettato triangolo elettrico rapidissimo fra Milano, Torino e Genova. Sono vetture squallide, a pareti grigie, sulle quali sorride soltanto la discutibile grazia di qualche avviso pubblicitario. Fra tramezzi e sbarre di ferro, si allineano sedili disadorni, coperti d'ispida stoffa. Vi s'accomoda chi arriva prima. Nessun riguardo alle donne, a meno che non siano madri con l'infante fra le braccia, e in tal caso è obbligatorio cedere il posto. Nella luce cruda delle lampadine elettriche, nell'aria greve di tanti respiri, si va ostili gli uni agli altri, guardando il soffitto basso o leggendo i voluminosi giornali che si trovano sempre a blocchi, abbandonati in giro.

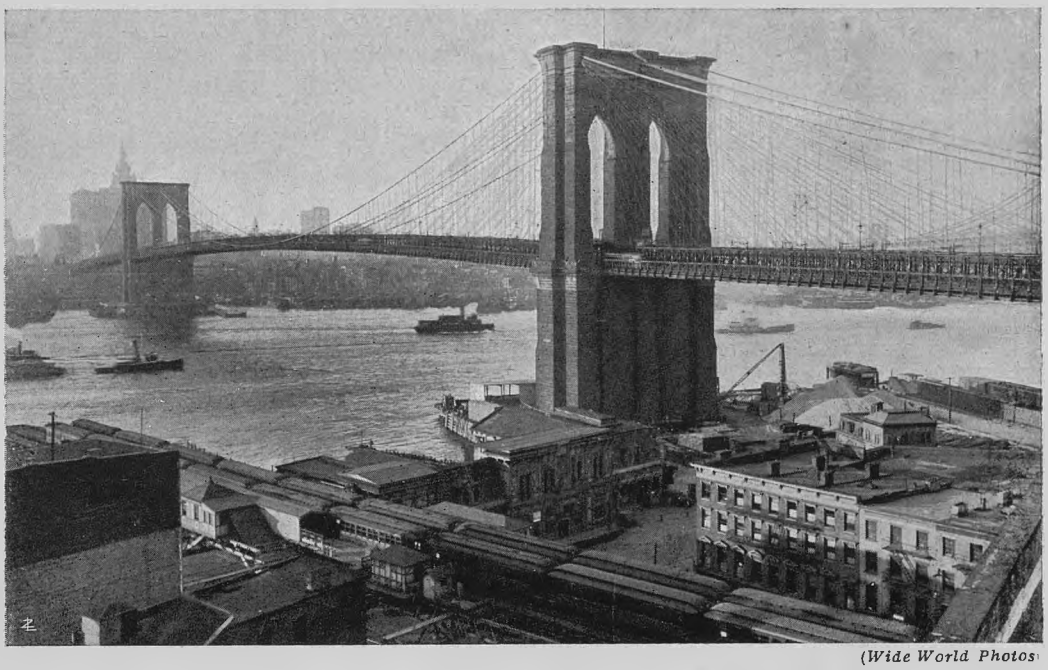
Brutto viaggiare, in queste metropolitane che tutti proclamano le più malinconiche del mondo. Ma il peggio è quando parla la fretta. Non importa se i treni si susseguono con intervalli massimi di meno di due minuti. Non si vuol perdere neanche quelli, e giù corse ansiose per acchiappare a tempo il primo treno che passa. E poi c'è la *rush hour*, l'ora dell'impeto, al mattino verso le nove e la sera dopo le cinque: l'ora dei negozi e degli uffici, l'ora delle turbe, degli urti, degli spintoni, dei pugni senza misericordia, per ficcarsi dentro nelle vetture gremite, in una ressa atroce, in un tumulto bestiale.

Neppure è dilettevole il trasbordo da un treno all'altro, o il cambio di linea. Nelle stazioni intersecanti non mancano indicazioni grafiche, frecce e righe dipinte sui muri e sotto le vòlte, ma non è facile seguirle nel labirinto delle scale e dei corridoi e non è agevole orientarsi nel via vai dei binari e dei treni. E allora son corse e palpiti, errori e smarrimenti, disguidi e disperazioni, anche per coloro che hanno in confidenza questi *subways* diabolici, queste caverne dell'incubo, questi mostri dell'Apocalisse.

Il traffico vertiginoso e la tragedia dei ponti.

Nei *subways* corrono trenta treni all'ora; da trenta a quaranta treni corrono sulle linee « *L* »; e sulle linee esterne corrono sino a sessanta treni l'ora. Il complesso è di 2440 treni al giorno. In un anno, entro le quaranta miglia del Distretto Metropolitano, viaggiano 289 milioni di passeggieri, dei quali 146 con le ferrovie elettriche, 44 con le altre ferrovie, 56 nei trams e 43 nei « tubi ». Nel 1923 il transito da e per New York City fu di 356 milioni di passeggieri e di essi 550,000 andarono ogni giorno dentro e fuori della città. Quanto ai 47 ponti e viadotti, il transito su questi, nei due sensi, è calcolato a 2,214,657 persone ogni ventiquattr'ore.

Come appare da queste cifre formidabili, si tratta di un movimento vertiginoso. Non si deve credere però che, per quanto bene organizzato, nel paese della precisione meccanica, esso si svolga sempre liscio come l'olio. Anche là avvengono incidenti, come dappertutto. Un guasto nell'impianto elettrico delle segnalazioni — e il caso non è raro — può provocare sospensioni moleste nel servizio sotterraneo, con rapidi agglomeramenti di passeggieri nelle stazioni, ingorghi nella circolazione dei treni, e via dicendo. E poi non per nulla la statistica raccoglie cifre come le seguenti: nel 1924 si registrarono 1405 collisioni di vetture, sulle linee ferroviarie di New York City, nonchè 2732 deragliamenti, e vi furono 2220 persone variamente vittime di tali disgraziate vicende.



(*Wide World Photos*)

IL VECCHIO FAMOSO PONTE DI BROOKLYN SULL'HUDSON. NEL FONDO I GRATTACIELI DI MANHATTAN.

Ma c'è dell'altro. Nello scorso autunno si constatò che gli accessi al ponte di Queensboro dalla parte di Manhattan erano ormai inadeguati alla capacità di stazzamento e trasporto del ponte stesso e che ne derivavano ingorghi frequentissimi con incidenti e ritardi, specialmente nelle ore di maggior afflusso, per cui appariva necessario allargare le arterie d'imbocco al ponte.

In materia di ponti, però, v'è anche di peggio. Pochi mesi or sono risultò che il vecchio famoso ponte di Brooklyn era addirittura pericolante per l'eccessivo traffico a cui era stato sottoposto. Il peso enorme e continuo di veicoli e carichi d'ogni sorta, aveva prodotto il cedimento, lieve ma minaccioso, dei cavi che reggono il ponte. L'autorità municipale lo chiuse allora al traffico degli autoveicoli e limitò a quattro miglia orarie la velocità dei treni in transito su quel ponte, che fu così salvato dalla rovina. Ma ciò fu causa di pericolo per un altro ponte. Infatti l'eccesso del traffico, deviato da quello di Brooklyn, si rovesciò subito sul nuovo Manhattan Bridge, ove il numero dei veicoli giornalieri, esclusi i treni, balzò da 3000 a 40,000. Passano ora su questo ponte quattro file ininterrotte di autocarri che, oltre il proprio grave peso di tara, son carichi di tonnellate di merci. Essi sfilano per ore e ore densi e compatti sulla rotabile inferiore, mentre su quella superiore si susseguono tre file analoghe di automobili per passeggieri, oltre a due linee di treni pesantissimi e a due linee di tram elettrico. Il povero ponte vibra e geme, la sua ossatura pian piano si disgrega. Un rapporto recente dimostra che il Manhattan Bridge è sottoposto di continuo a un peso eccedente quello calcolato dai suoi costruttori.

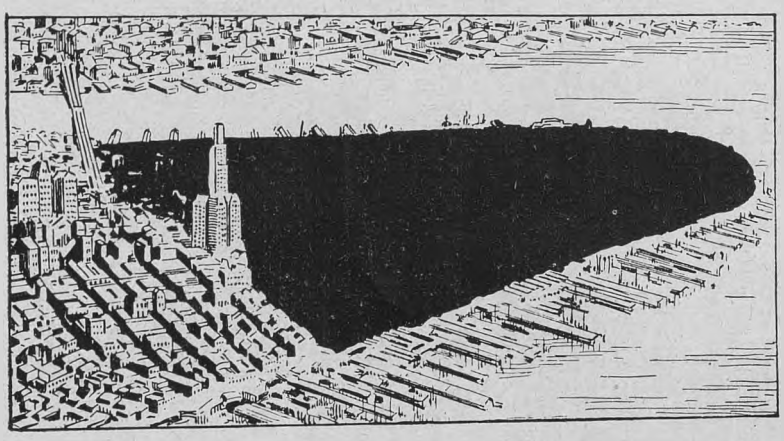
I trasporti con gli autoveicoli hanno bensì superato i trasporti con le ferrovie, ma hanno rovinato le strade e i ponti. E allora, a qual partito appigliarsi, fin che non si possa valersi praticamente dei trasporti aerei?

Il popolo reclama altri subways.

Il problema dei tre *T*, transito, traffico e trasporti, l'un con l'altro collegati, si fa dunque di giorno in giorno più grave e più urgente per la City di New York, ove la popolazione è in continuo aumento. Se si pensa che i trasporti di passeggieri nei suoi treni sono un quinto di quelli di tutta la Confederazione, che il numero delle sue automobili è raddoppiato in quattro anni e che il volume del traffico nelle sue strade rad-

doppia ogni cinque anni, c'è da domandarsi dove si andrà a finire.

È, come dicevamo da principio, il fenomeno dell'urbanesimo, del quale trapela un chiaro sintomo anche da questo: che solo nel 1923 (del 1924 non si hanno ancora le cifre) vennero costruiti in New York 70,994 *building* o fabbricati nuovi, per cui il loro totale è salito a 522,181. È l'elefantiasi edilizia, della quale appaiono altre e più gravi manifestazioni che segnaleremo più innanzi. Ed essa è tanto più preoccupante perchè converge i suoi effetti in uno spazio relativamente limitato. New York è grande, senza dubbio, poichè misura 36 miglia di lunghezza e 16,50 di larghezza; ma la sua vita commerciale, ch'è poi la sua vera vita di tutti i giorni, affluisce freneticamente, come il sangue al cuore, al quartiere centrale della città, ossia in Manhattan. Ora l'isola di Manhattan è lunga dodici miglia e mezzo ed è larga soltanto due e mezzo, e la sua popolazione è di 2,262,120 individui, più di un terzo della popolazione dell'intera City. È già molto, eppure bisogna aggiungervi il mezzo milione d'altri individui che, come vedemmo, v'accorre ogni giorno per attendere agli affari. Ed ecco la congestione, ecco la goccia, chiamiamola così, che fa traboccare il vaso.



UN PARCO AUTOMOBILISTICO COPRIREBBE TUTTA LA PUNTA DI MANHATTAN.

Come incanalare questa turba? Come regolare l'afflusso e il deflusso, quando ormai le strade e i ponti soffrono di sovraccarico e le ferrovie sotterranee si mostrano sature da scoppiare?

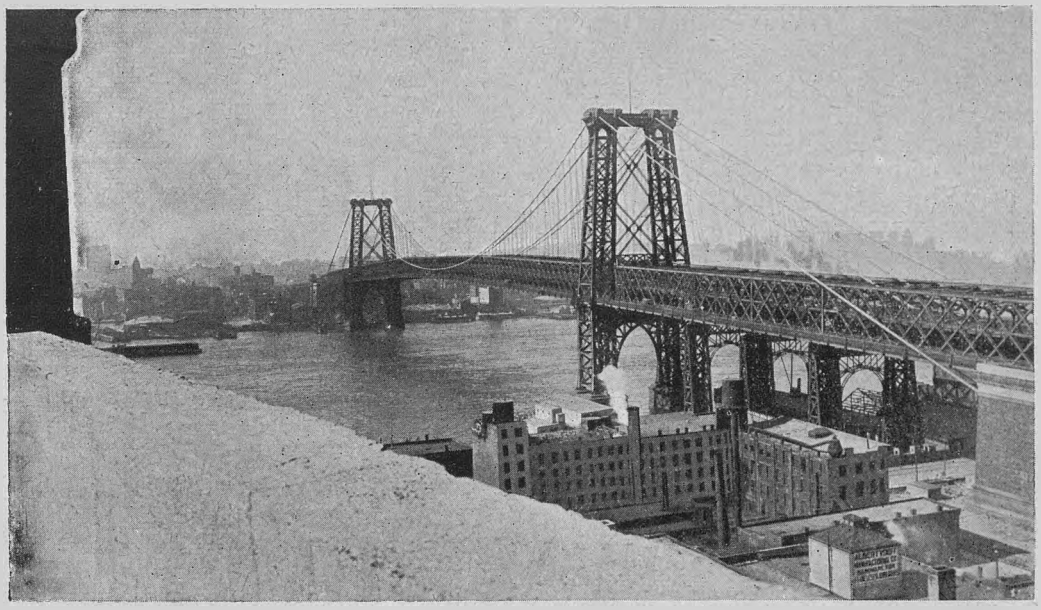
Dateci degli altri *subways,* si grida da ogni parte. E dappertutto, sin negli avvisi della cosiddetta quarta pagina si inveisce contro il sindaco Jonh Hylan, che fa orecchie da mercante. Peggio: egli si dichiara addirittura contrario ai *subways* e rifiuta di accogliere i progetti delle Compagnie per nuove linee ferroviarie, sia sotterranee che elevate, dichiarandole contrarie agli interessi della massa. Non manca chi gli dia ragione; ma ecco a dargli torto un pezzo di grosso calibro: Alfred Smith in persona, ossia il governatore dello Stato. Il contrasto d'opinioni è determinato più che altro da motivi politici e perciò la lotta s'è inasprita gravemente così che nello scorso dicembre, durante il mio soggiorno a New York, si ebbero a deplorare chiassate persino nella sala d'udienza del palazzo Municipale.

A una riunione del *Board of Estimate,* una specie di Giunta, per discutere il problema del transito, il pubblico prese partito pro e contro, non solo, ma alla curiosa manifestazione parteciparono cinque o seicento donne, metà delle quali a favore del sindaco e metà ferocemente avverse. I fautori del sindaco attribuirono a lui gli sforzi tenaci per il pubblico bene e alle Compagnie ferroviarie i disagi del transito. Viceversa i fautori delle Compagnie attribuirono a queste ogni merito e la colpa dei disagi al sindaco, testardo oppositore d'ogni utile progetto.

Ford moltiplica le automobili.

Un po' di umorismo, sia pure americano, non guasta mai. A propinarlo nel grave momento ha provveduto Enrico Ford, colui che dalle prodigiose officine di Detroit scaraventa automobili a getto continuo su tutta la Confederazione. E appunto all'automobile egli ha affidato, per parte sua, la mirabile soluzione dell'arduo problema circolatorio.

Fra dieci anni, egli ha detto, ogni cittadino degli Stati Uniti si recherà al proprio lavoro con un'automobile propria.



(Wide World Photos)

IL PONTE DI WILLIAMBURG A NEW YORK.

La profezia è stata accolta con un senso di terrore. O dove metteremo dunque le nostre macchine quando tutti ne possederanno almeno una? si è chiesto a Ford. Dovremo forse formar dei parchi di vetture davanti agli uffici e alle botteghe? Ma niente affatto, ha risposto Ford: i parchi li formeremo nelle inutili gallerie dei *subways!*

Ma dopo queste botte allegre si è discusso con una relativa serietà e ne è risultato una cosa sorprendente: che la colpa di tutti i guai sta nei grattacieli, poichè la congestione stradale è provocata proprio da loro.

In verità, basta pensare che il più alto *skyscraper* ora esistente, il Woolworth Building, accoglie 12.000 persone e l'Equitable forse di più. C'è da riflettere. Vi figurate il fluire e il defluire di questa massa? Ebbene, se soltanto uno su dieci, di quei 12.000, avesse la propria vettura, si formerebbe una linea lunga due miglia e mezzo; che se poi l'avessero tutti, la linea delle vetture in fila misurerebbe — affermano i calcolatori curiosi — venticinque miglia. Dove metterle? Sulla Broadway? La si occuperebbe in tutta la sua lunghezza. Oppure attorno al Woolworth, una sopra l'altra per tre lati? Ed ecco una garitta che, pur essendo esso alto 229 metri, lo supererebbe due volte. Se invece si facesse con le 12.000 vetture una vettura sola il Woolworth potrebbe entrare in questa comodamente. E se, piuttosto, si formasse con le 12.000 automobili un parco dinanzi a quel grattacielo, si coprirebbe d'un'ombra nera tutta la punta di Manhattan....

Ma non c'è soltanto il Woolworth Building. Ci sono molti altri grattacieli, lungo la Broadway e in Nassau Street e in William Street e in tant'altre strade, e con migliaia d'abitatori anch'essi. Se tutti avessero l'automobile, ci sarebbe da farne una linea sino a San Francisco, a metterle in fila; ma a radunarle per le vie ci sarebbe da farne il blocco dei grattacieli!

Son questi la rovina, son questi i peggiori nemici del transito, nonchè dell'igiene e della salute pubblica! — ammonì poi Mr. Raymond Unwin, del Ministero Britannico della Sanità, dopo un suo giro in America. Con la loro altezza i grattacieli sottraggono dalle strade la luce naturale che viene sostituita con la luce elettrica. Così si alimentano i mali della vista, mentre i piccoli ambienti malsani di questi alveari umani favoriscono la tubercolosi. La congestione ch'essi determinano nelle strade, nei *subways* e nelle ferrovie elevate, è nociva al sistema nervoso, e non pensiamo al panico micidiale che avverrebbe se un'esplosione rintronasse entro qualcuno di questi mostruosi edifici! Si

badi: tre grattacieli attigui, l'Equitable, il Trinity e l'United States Realty, accolgono da soli 17.000 persone, senza contare le altre migliaia che vanno su e giù là dentro ogni giorno pei loro affari. L'Equitable contò nei propri ascensori ben 92.000 passaggi in un sol giorno! Fra questi, 48.000 passaggi erano rappresentati dalle andate e dai ritorni, ossia da due salite e due discese dei 12.000 inquilini normali. Gli altri 44.000 passaggi rappresentavano il su e giù di 22.000 visitatori occasionali, ma in totale risulta un va e vieni di 34.000 persone. Enorme!

Si progettano le doppie strade!

I grattacieli hanno dunque risolto un problema di spazio, ma hanno provocato un incaglio di traffico che non si può certo dirimere con le automobili individuali di Ford.

E neppure con quelle collettive. Le strade della vecchia City di Londra sono congestionate da 4000 autobus. E Londra è una area circolare, mentre Manhattan è quasi un parallelogramma, dove pertanto sarebbe calamitosa l'estensione del servizio d'omnibus. Questi tuttavia potrebbero sostituire per un terzo gli attuali trams a *trolley* ed essere utilissimi per allacciare i dintorni della Greater New York contribuendo a sfollare la città.

New York deve però avere ed avrà il miglior sistema ferroviario e stradale del mondo. La rete del rapido transito, sotto o sopra il suolo, sarà riserbata alle lunghe tratte; i veicoli alla superficie del suolo serviranno solo per le tratte brevi. Eliminata ogni duplicazione, un servizio continuo e pieno verrà restaurato su tutte le linee, mentre se ne costruiranno parecchie nuove.

L'ingegnere Turner, della Commissione Statale di Transito, ha studiato due progetti interessanti. Uno propone tre nuove linee ferroviarie: la prima per Long Island, partente da Manhattan, lunga miglia 19,5, a doppio binario, la maggior parte sotterraneo; la seconda per Westchester-New Jersey, partente dal Bronx, lunga miglia 19,9 e a binario quadruplo; la terza per New Jersey soltanto, lunga miglia 17,4, a doppio binario e la massima parte in *tunnel* e *subway*. Complessivamente sarebbero circa 59 miglia e il costo salirebbe a 552 milioni di dollari divisi in otto anni fra i beneficiari di due Stati e diciannove paesi. Il «sistema» (Metropolitan Transit System) formerebbe un doppio nastro, largo un miglio e un quarto e lungo quattro e mezzo, circolante sotto Manhattan e appeso per così dire a un tratto corrente da nord a sud per la seconda linea. Nella *rush hour* funzionerebbero 245 treni di dieci vetture ciascuno, con 62 sedie per vettura. Capacità: 176.400 passeggieri nell'ora del mattino e altrettanti nell'ora della sera; in un giorno un milione di passeggieri; in un anno circa quattrocento milioni.

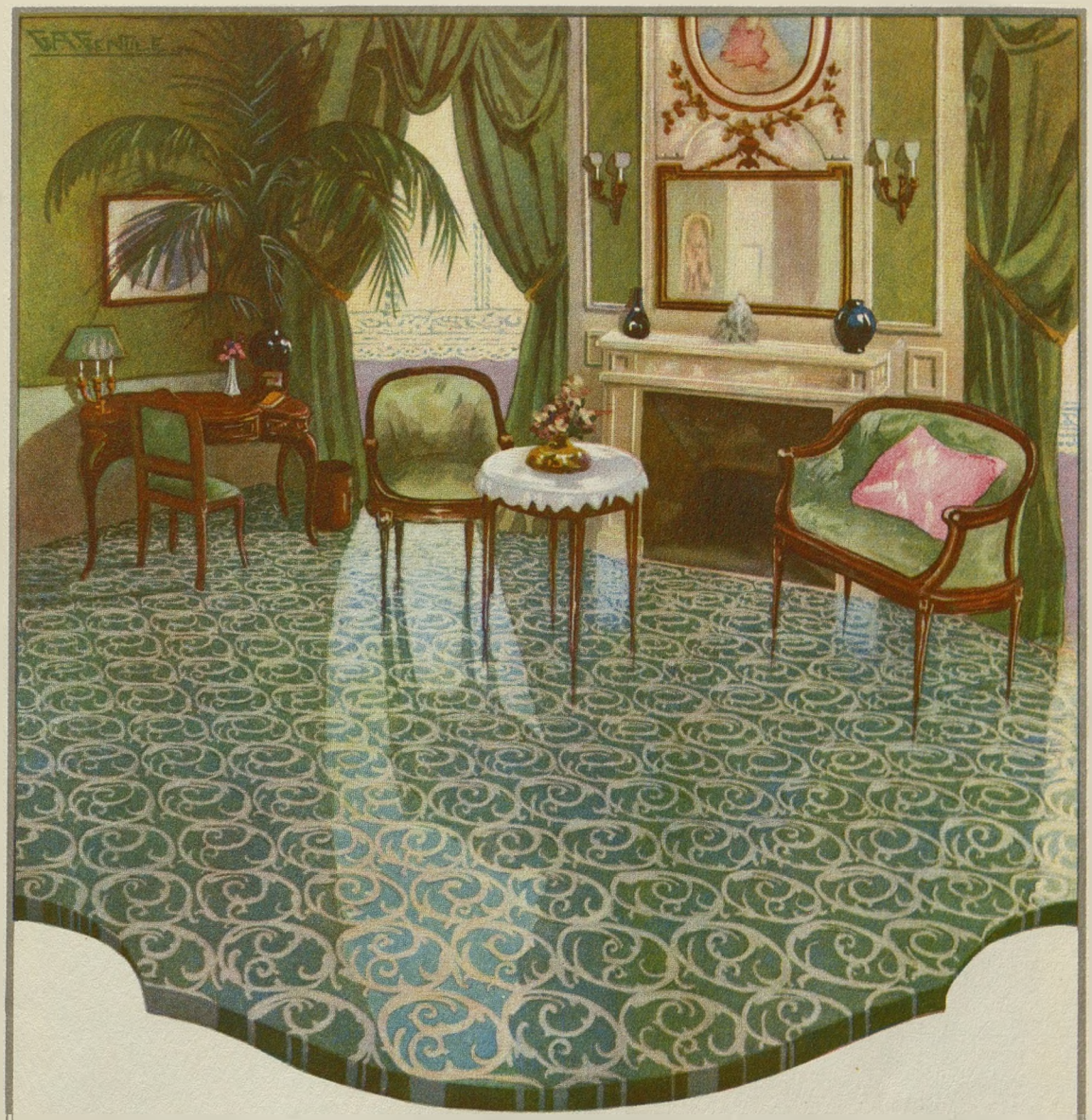
Come si vede, il Turner non ha paura delle cifre. E nemmeno delle novità ardite. Egli ha visto alla Stazione Centrale di New York i treni partire da tre piattaforme sovrapposte l'una all'altra, ed eccolo ideare qualcosa di somigliante per le strade ordinarie. Esse, così come sono, non bastano più a smaltire il transito? Raddoppiamole: Costruiamo le soprastrade.

Egli ne propone due, a guisa di piattaforme all'altezza del primo piano delle case: una per il lato est, l'altra per il lato ovest, ciascuna larga circa 37 metri e col marciapiede rialzato. In sostanza si avrebbero le strade a due piani: quello superiore per le automobili *express*, quello inferiore per il traffico commerciale. Tutto ciò nel bel centro della City: la superstrada del lato est fra la Seconda e la Terza Avenue, da Houston Street all'Harlem River; la superstrada del lato ovest fra la Nona e la Decima Avenue, dalla 14.ma alla 68.ma strada. Il sistema, la cui costruzione costerebbe 47 milioni di dollari, aggiungerebbe 36 nuove linee di transito alle 86 linee nord e sud ora esistenti, aumentando così d'oltre due quinti la capacità stradale e risolvendo l'affannoso problema della circolazione.

Senonchè, osserviamo noi, la soluzione sarebbe forse soltanto temporanea e illusoria. Il nuovo incremento del traffico farebbe riaprire la questione. Poichè nelle cose tutto sta a cominciare, una volta fatte le strade con due piani nulla impedirebbe di costruirvi il terzo, il quarto, il quinto piano; e via via, su su, si potrebbe arrivare alle stradegrattacieli, naturalmente con tutte le complicazioni delle case-grattacieli, quelle che appunto hanno provocato o almeno aggravato la crisi della metropoli.

E allora? Altro che circolazione! Un circolo, piuttosto, ma assai vizioso...

ULDERICO TEGANI.

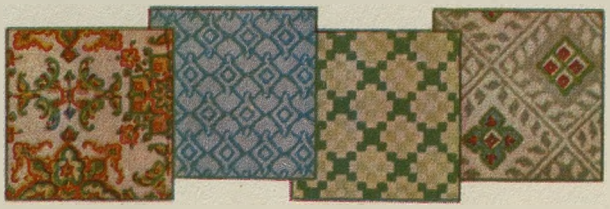


UN PAVIMENTO MODERNO

Il Linoleum Inlaid è il pavimento che meglio si presta per la distinzione e la comodità di un salotto. Esso attutisce i rumori, sopprime la polvere, è di facilissima manutenzione.

La varietà dei colori e l'eleganza dei disegni danno risalto ad ogni stile di mobili e di tappezzerie. E la durata è senza limiti perchè i disegni penetrano attraverso tutto lo spessore del Linoleum e sono INDISTRUTTIBILI.

Chiedere l'opuscolo C. 6 che si spedisce gratis



PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
VIA M. MELLONI, 28
MILANO (21)

STAMPA: OFF. RICORDI - MILANO



STAMPA | OFF. RICORDI - MILANO

ALLA CONQUISTA DELL'AUTOMOBILE.

Il successo della nostra iniziativa è grande. I Vitalizi fioccano da ogni parte: le collezioni complete della *Carta d'Italia del Touring al 250.000*, partono continuamente dalla nostra Sede verso quei propagandisti che ci presentarono tre, quattro o cinque Vitalizi; ferve la richiesta di notizie, segno indubbio del grande interessamento. Per coloro che non ne fossero informati ripetiamo qui l'elenco dei tipi di premi cui possono aspirare i presentatori di Soci Vitalizi (o passaggi a Vitalizio, compreso il proprio):

Premio tipo A - Collezione della Carta d'Italia — La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

alla Sede del Touring ..... a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio,

a domicilio mediante spedizione per posta raccomandata / *alla Sede del Touring in elegante cartella custodia* ..... a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.

a domicilio in elegante cartella custodia mediante spedizione per posta raccomandata ..... a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.

Premi tipo B - Premi in denaro per un ammontare di L. 15.000 — Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizi potrà concorrere, con altrettanti punti quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire*.

Premi tipo C - Premi di massimo assoluto per un totale di L. 15.000 — A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

L. 5000 a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

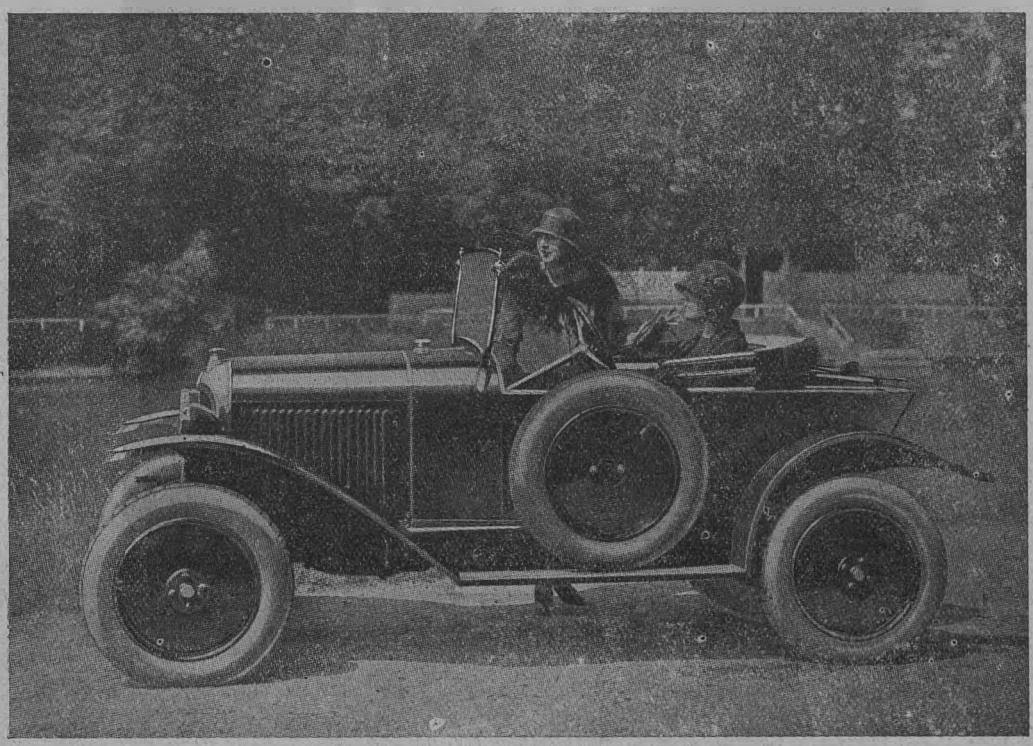
L. 1000 a ciascuno dei 10 successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

Premi tipo D - Quattro Autovetturette « Citroën » — Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

Le norme del concorso furono pubblicate a pag. 425 de *Le Vie d'Italia* di Aprile. Possono essere richieste con biglietto da visita recante la sigla p. C. V.

Molti ci hanno però chiesto notizie sulle caratteristiche tecniche delle autovetture che verranno sorteggiate fra i propagandisti. Siamo ben lieti di soddisfare la legittima curiosità di costoro.

Qualche parola anzitutto sul motore, di cui diamo una riproduzione fotografica.



UNA DELLE QUATTRO AUTOMOBILI CHE SARANNO ASSEGNATE AI PROPAGANDISTI DEI TOURING



SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS — GENOVA

Il motore della 5 HP Citroën è un monoblocco di 4 cilindri, a testa riportata smontabile, di 55 millimetri di alesaggio per 90 di corsa, che al regime di 2100 giri al minuto sviluppa una potenza di circa 11 HP.

La lubrificazione del motore è del sistema a *barbotage* a livello costante, ottenuta mediante una pompa a palette che dopo aspirato l'olio nel carter inferiore lo riversa, per mezzo di una speciale conduttura, in vaschette prospicienti le teste di biella e nelle quali vengono a pescare dei cucchiaini portati dalle teste stesse. Questo assicura l'uniformità della lubrificazione dei cilindri anche nelle più forti pendenze. La distribuzione è fatta a mezzo di pignoni con dentatura elicoidale. L'anticipo all'accensione è fisso.

La circolazione dell'acqua di raffreddamento del motore è a termosifone con radiatore della capacità di 7 litri. L'innesto a frizione è a disco unico a secco e provvisto di un dispositivo che permette di regolare la tensione delle molle senza smontaggio alcuno.

Il cambio di velocità è a doppio « train balladeur » e permette tre marcie in avanti ed una marcia indietro. Dietro la scatola del cambio, montata sull'albero principale, si trova la puleggia del freno differenziale comandato dal pedale.

Nella parte anteriore del motore, sul prolungamento dell'albero principale, si trova la dinamo d'illuminazione e carica della batteria d'accumulatori mentre il motorino elettrico per la messa in moto, che agisce mediante presa diretta con la corona del volano, si trova in posizione corrispondente a questo.

Il carburatore è del tipo « Solex » orizzontale, con una corta tubazione di ammissione per evitare le condensazioni di benzina sulle pareti.

L'albero cardanico è sostenuto nel tubo di reazione da tre cuscinetti a sfere ed unito all'albero primario per mezzo di un giunto costituito da un disco flessibile che non richiede nè manutenzione nè regolazione.

Il ponte oscillante posteriore ha un differenziale a due satelliti. La dentatura del pignone di comando e della corona è del tipo a « chevrons Citroën ». Lo sterzo è a vite e settore ed irreversibile.

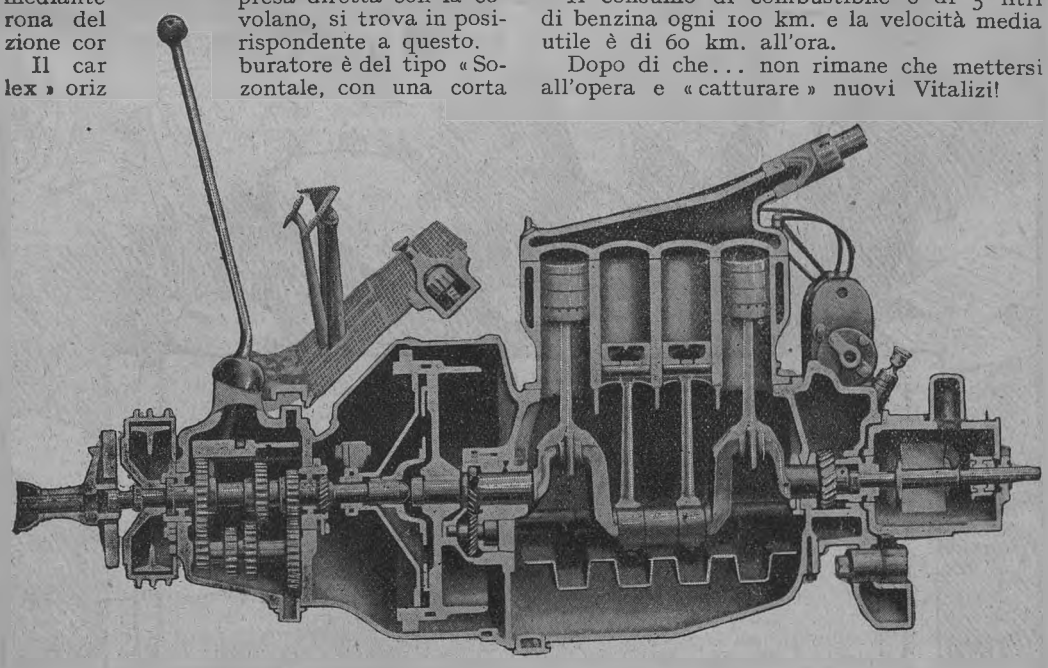
Lo châssis è sostenuto da quattro mezze balestre delle quali le due anteriori non hanno articolazione. Le due posteriori sono invece articolate sui tubi del ponte. Le ruote, smontabili, sono di lamiera stampata e fissate ai mozzi per mezzo di quattro bulloni. Portano pneumatici di 711 × 115. La carreggiata è di metri 1,20 e l'interasse di metri 2,35.

I freni sono due: uno agisce sulle ruote posteriori ed uno sul differenziale, con tamburi di grandi dimensioni. Le leve del cambio di velocità e del freno sono situate al centro, la direzione a destra.

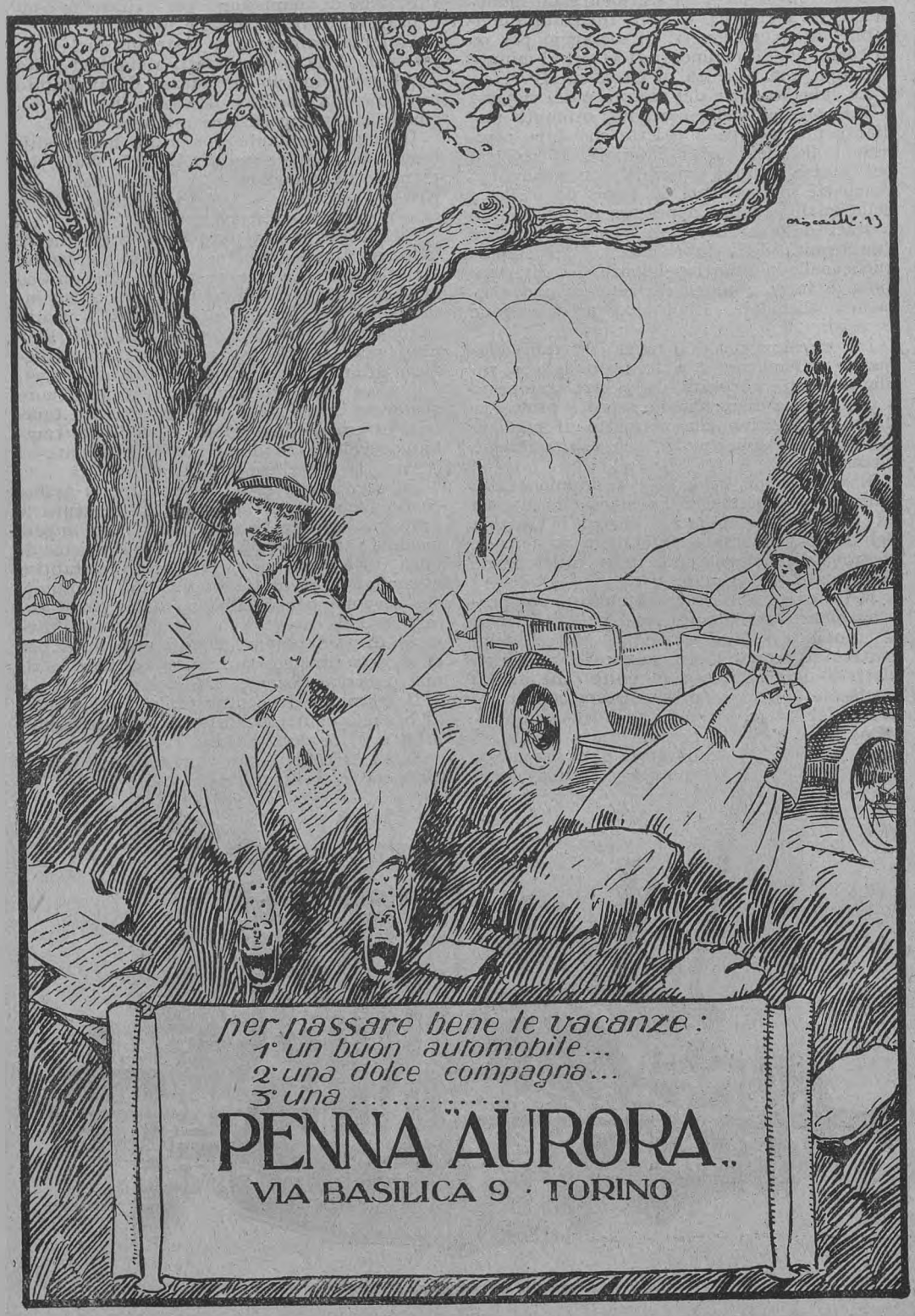
La carrozzeria è del tipo torpedo a due posti, comoda ed elegante. La vettura è provvista di capote di tessuto nero impermeabile con cortine laterali provviste di mica. Vi è pure un copricapote. Il parabrise è snodato e contenuto fra due montanti che servono per il fissaggio della parte anteriore della capote. Le vetture sono provviste di fari potenti con doppia luce per città e campagna, di claxon elettrico e di una dotazione completa di ferri.

Il consumo di combustibile è di 5 litri di benzina ogni 100 km. e la velocità media utile è di 60 km. all'ora.

Dopo di che... non rimane che mettersi all'opera e « catturare » nuovi Vitalizi!



Sezione del motore della « Citroën ».


per passare bene le vacanze:
1° un buon automobile...
2° una dolce compagna...
3° una .....
PENNA AURORA
VIA BASILICA 9 · TORINO

VITA DEL TOURING

Noticine sulla Guida di Roma.

1° *La Pianta è un volumetto a parte con indice e tavole poliometriche.*

La Pianta di Roma alla scala di 1:12.000, in tre liste, ripiegata a libretto, stampata dalle due parti a colori (la retrostante è un calcopallido con in colore vivo la rete tranviaria), è staccata dal volume e rilegata a parte, per tenersela in tasca, a portata di mano e facile da maneggiare. Essa è preceduta da un fascicoletto di 16 pagine che contiene l'Indice di tutti i nomi (vie, piazze, monumenti, alberghi) col loro richiamo al numero del quadretto della Pianta.

E' pure accompagnata da un altro fascicoletto di 12 pagine, interessante ed esattissima compilazione dell'ing. Ernesto Tosti, ora a riposo, e che fu Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Campobasso. Si tratta di una serie di tavole poliometriche che dànno in metri, per la via più breve, la distanza da ciascuna di 73 piazze principali di Roma alle altre. Sono complessivamente 5256 distanze che permettono al turista, con una ricerca di pochi minuti secondi, di farsi un'idea della lunghezza di cammino che deve percorrere e perciò della convenienza di prendere un tram, una vettura o il cavallo di S. Francesco. Anche questo dettaglio ha particolare importanza per Roma, dove le visite sono così di spesso in punti lontani e discentrici. I Soci del Touring devono essere grati al paziente misuratore, che ha fatto loro omaggio di un diligentissimo quanto utile lavoro, da lui compiuto in un suo lungo soggiorno nella Capitale. *l. v. b.*

2° *L' « Indice degli artisti ».*

L'Indice degli artisti nominati nella Guida è un piccolo capolavoro di precisione, pel quale si sono consultate opere numerosissime e anche fatte parecchie singole investigazioni. E' compilato dal nostro Dott. Carlo Grigioni, che vi ha dedicato studio assiduo e la sua grande coltura in questa materia, sulla quale le controversie sono continue, anzi nascono dallo stesso progredire e approfondirsi degli studi di critica storica.

Già gli altri indici consimili dei precedenti volumi della Guida furono esaminati, discussi, lodati dagli intelligenti. Ma questo che raccoglie all'incirca ben 1300 artisti nominati nel « Roma » è di tutti il più importante e il più elaborato. Al gran pubblico nostro, anche quello di turisti che non si preoccupano di certe finezze di cui altri invece fanno molto caso, l'Indice sarà utilissimo, sia come riassunto di notizie elementari che ciascuno ha bisogno a un certo momento di conoscere, sia come modo di trovare rapidamente nel volume in quali pagine si parla nominativamente di un artista.

Nella redazione dell'Indice si è proceduto con un criterio strettamente storico, allo scopo di offrire ai lettori i dati biografici essenziali di ogni singolo artista. Si curò quindi l'esatta trascrizione del cognome, del nome e del soprannome con tutte le varianti, la patria, l'arte o le arti praticate. Maggiori difficoltà si incontrarono per l'esatta determinazione dell'anno di nascita e di quello di morte, non noti con precisione per un notevole numero di artisti. Quando gli anni ultimi di un artista risultarono troppo incerti, si preferì indicare i limiti cronologici risultanti da documenti, oppure i limiti cronologici della sua attività artistica.

Per uniformità di criterio si preferì dare le indicazioni biografiche sotto il cognome anche quando un artista era più noto col soprannome: ad es. Botticelli sotto Filipepi; Bramantino sotto Suardi; Perugino sotto Vannucci. Ma non tutti gli artisti portarono un cognome; in mancanza di questo furono classificati sotto il patronimico, specialmente nella considerazione che molti cognomi trassero origine dal patronimico; difettando anche questo, vennero classificati secondo la patria e in mancanza anche di quest'ultimo dato, secondo il nome, come si usa nei dizionari biografici per gli artisti dei primi secoli.

Non si è creduto di indicare la scuola alla quale un artista ha appartenuto, sia perchè molti subirono successivamente varie influenze, sia perchè la critica non sempre è unanime in proposito.

Come complemento alle notizie biografiche parve utile aggiungere talvolta l'indicazione della località nella quale si era svolta essenzialmente l'attività di un artista e molto spesso la città nella quale è avvenuta la morte.

L'insieme delle notizie date è costretto in un piccolo dizionario di sole 37 pagine. Ma la complessità del volume « Roma » si riflette all'evidenza anche nell'Indice degli artisti. Per esempio vi si vede che Michelangelo è richiamato nel volume per qualche sua opera in ben 60 pagine, Bernini in 72, Bramante in 31, Canova in 21, Fidia in 23, Reni in 30, Raffaello in 45, e così via.

L'Indice è una vera guida per chi dirige la propria attenzione artistica in un senso piuttosto che in altri a seconda del proprio gusto; ad esempio vi si trova che si parla dei Cosmati e delle loro opere in 33 diversi punti della Guida.

Ma un'idea della minuzia di questo lavoro di cui, come si può ben pensare, ogni nome e ogni numero — tutti i nomi e tutti i nu-

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA



Tipo di Camera a due letti di un appartamento della Classe di Lusso del transatlantico «DUILIO», il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana (24.300 tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 20 miglia orarie). In linea Nord America Express, partirà da Genova per New York il 7 luglio e 12 agosto (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA.

CARL ZEISS JENA

Grandi viaggiatori ed esploratori del mondo intero sono nel vero senso della parola gli obbiettivi Zeiss. Li incontrate in tutti i continenti e su tutti i mari, li trovate a far parte di grandi viaggi e di spedizioni: occhi fidati e sicuri che raccolgono ogni sorta d'impressioni esotiche e fissano sulla lastra o sulla pellicola fotografica episodi ed avventure.

TESSAR ZEISS

1:2,7 1:3,5 1:4,5 1:6,3

Doppio - Protar Zeiss 1:6,3 fino a 1:7,7
(l'obbiettivo Zeiss multiplo)

Tele - Tessar Zeiss 1:6,3 *(il nuovo teleobbiettivo da istantanee)*

LENTI DISTAR SCHERMI GIALLI IN CRISTALLO SCHERMI DUKAR

In vendita presso i Fabbricanti e presso i Rivenditori di apparati fotografici



Catalogo P 521 gratis e franco invia

GEORG LEHMANN

Corso Italia, 8 - Milano (5)

Rappr. Gener. per Italia e Colonie della **Casa Carl Zeiss di Jena**



meri senza eccezione, uno per uno — rappresentano una disamina breve o lunga ma, insomma, un esame particolare, è dato dalla quantità di nomi di persona e geografici o altri che esso contiene, circa 5000, e dai più che 5000 numeri.

Queste piccole statistiche non sono puerili enumerazioni; scolpiscono in numeri l'importanza dei lavori compiuti per la Guida. *l. v. b.*

3° *La « Bibliografia Romana ».*

Al turista che voglia approfondire la sua conoscenza di cose romane la nostra Guida addita in una breve « Bibliografia romana » del Prof. Luigi De Gregori i sussidi bibliografici a cui più spesso dovrà ricorrere. Il campo della bibliografia romana è così smisurato, che anche il porvi soltanto dei segni di orientamento comporta gran numero di indicazioni, mentre le omissioni, le sovrabbondanze, le sproporzioni, sono inevitabili, se non si voglia per amore dello schema trascurare una messe di materiale prezioso, o metterne in luce altro di secondario valore. Vi sono lunghi periodi di vita romana quasi completamente ancora da studiare: quello ad esempio che va dal Rinascimento al Risorgimento; altri invece hanno una letteratura copiosa per certi aspetti, poverissima per altri. Ad ogni modo il lettore intelligente, che la Guida avrà iniziato al culto di questi studi, non disprezzerà di trovare nelle ultime pagine una specie di viatico per un suo nuovo pellegrinaggio spirituale e l'incitamento a rievocare e rivivere perfette nel domestico raccoglimento le sue meravigliose giornate romane.

Le 14 pagine della Bibliografia sono divise in 6 gruppi: *Generalità*; *Roma antica*; *Roma sacra e medievale*; *Roma moderna e contemporanea*; *Suburbio, Lazio e Campagna Romana*; *Varie*. Ciascun gruppo ha opportune suddivisioni.

Le opere ricordate sono circa 450.

l. v. b.

4° *La spedizione della « Guida di Roma e dintorni ».*

Le previsioni che possiamo fare al momento in cui si scrivono queste note (10 maggio) per la consegna della Guida di Roma ai Soci sono queste: le Carte sono finite di stampare, tagliate, in gran parte piegate. Le 320.000 copie della Pianta con relativo Indice (1200 nomi) e Tavole poliometriche delle distanze sono pronte, già rilegate in fascicoletti a parte; 5 tipografie continuano a stampare il testo di cui hanno già consegnato circa 150.000 copie complete, a mano a mano passate alle 5 legatorie principali di Milano, che si apprestano a regolari consegne di volumi finiti, nella prima decade di giugno. Se non intervengono inaspettati inciampi, verso il 15 giugno si potranno cominciare le spedizioni nel solito ordine: prima i Consoli, i Vitalizi e i Quinquennali, poi gli Annuali. Si farebbe conto di esaurire per la metà di luglio i 65.000 Vitalizi: senza prenderne impegno però! Tutto dipende dal non avere incagli nelle forniture degli industriali.

Per gli Annuali, che saranno nel terzo trimestre dai 250.000 in su, bisognerà impiegare alcuni mesi. Quanti? Non lo sappiamo. Siamo, come organizzazione d'ufficio e dei nostri magazzini, attrezzati per spedizioni formidabili. Anche 5000 volumi al giorno non ci darebbero fastidio. Ma forzatamente dipendiamo dai fornitori. E' da notare che 5000 volumi corrispondono a quattro carichi di autocarro portati dalla Sede del Touring all'Ufficio postale della Stazione in 200 sacchi e questo servizio è organizzato all'infuori di quello delle cinque nostre Riviste e di tutto il resto.

Ma ci daranno i fornitori un tale quantitativo? Forse che sì, forse che no, e naturalmente se ne devono dedurre feste, intoppi di lavoro d'ogni sorta, e casi di forza maggiore negli stabilimenti (si pensi soltanto alle fastidiosissime interruzioni elettriche). E speriamo che non vi siano scioperi!

Come si vede questa è un'altra ottima occasione per mettersi in linea di prima spedizione coi Vitalizi.

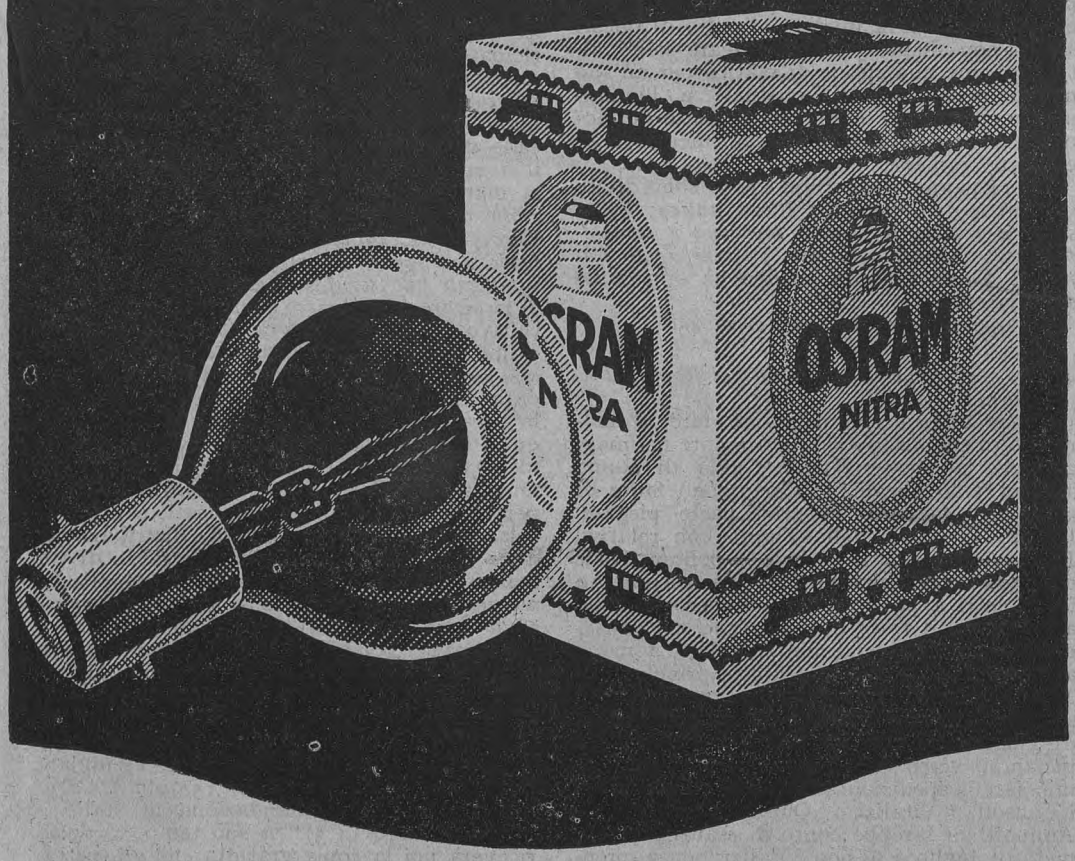
***

Una vivissima preghiera deve farsi qui a tutti i Soci indistintamente: ricordino che qualsiasi sollecitazione per un prelievo anticipato della copia personale della Guida sarebbe perfettamente inutile e perciò rimarrebbe priva perfino di risposta. Ogni buona voglia di renderci graditi ai frettolosi cade davanti a due barriere insormontabili: il dovere d'equità di non fare preferenze e la materiale impossibilità. Infatti *non è possibile negli indirizzi già predisposti secondo le linee postali, pronti per essere incollati sulle fasce e ripartiti in migliaia di pacchettini, catalogati allo scrupolo e gelosamente custoditi, di ricercare un indirizzo qualsiasi.* Questo è intuitivo. L'indirizzo avrà la sua volta: per primo, più tardi, per ultimo, secondo la sorte che l'epoca di associazione e la località hanno data. La ripartizione postale è fatta secondo le prescrizioni delle RR. Poste e comprende quasi in ciascuna linea indirizzi prossimi, a media distanza e lontanissimi: non vi sono preferenze. Alcuni stralci di blocchi di indirizzi per le grandi città vengono fatti, con particolari combinazioni per la distribuzione, dove è possibile. Insomma si tratta di un delicato e sotto un certo aspetto complicato meccanismo al quale, lo si ripete, è *impossibile* fare variazioni individuali.

Tuttavia poichè alcuno desidera talora sorpassare la difficoltà, avvertiamo che il solito rimedio esiste. Limitatamente a una sola copia che, *bona fide*, ci venga chiesta da un Socio per sua urgenza, il servizio sarà fatto subito colla spedizione di un esemplare al prezzo anticipato di L. 15, più L. 2,50 per postali e raccomandazione in Italia e Colonie (estero L. 5). A suo tempo il Socio riceverà poi la copia gratuita che gli spetta.

OSRAM

LAMPADE PER AUTOMOBILI



La mostra per le forniture alberghiere del T. C. I. alla Fiera Campionaria di Milano.

La rassegna annuale delle Ditte che predispongono mobili, macchinari, arredi, impianti per l'albergo riuscì quest'anno assai più notevole che per il passato, anche perchè fu possibile allestire un apposito padiglione in muratura, assai ammirato dai visitatori, capace, luminoso, riccamente decorato.

Della manifestazione si occupa con ampiezza di indicazioni tecniche e pratiche il fascicolo di maggio de *L'Albergo in Italia*, la nuova rivista edita dal Touring di cui è detto a pag. 606 di questo stesso fascicolo.

Rimandiamo pertanto ad essa quanti desiderano notizie sulla importanza ed istruttiva rassegna della produzione italiana e straniera per l'albergo, i ristoranti, i bars, ecc. Anzi giova notare che ben 115 Ditte esposero alla Mostra, coprendo un'area utile di circa m.² 1300. Anche la cifra degli affari conclusi, per quanto non ancora precisata, risulta molto cospicua.

Questi dati indicano la serietà del contributo recato dal Touring al miglioramento degli alberghi italiani.

Nuovo Ufficio Succursale.

A Cremona funziona un nuovo Ufficio Succursale del T.C.I. presso l'*Agenzia Viaggiatori* che ha sede in via Solferino, 1. Presso tale Ufficio i Soci possono eseguire i versamenti delle quote di iscrizione e abbonamento e acquistare le pubblicazioni del Touring.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il « Salon » automobilistico di Milano.

La Mostra automobilistica del 1925 risultò ricchissima in ogni sua parte, e veramente completa e cospicua in particolar modo per quanto riguardi la partecipazione della industria italiana; ma non ci sembra che siansi affermate caratteristiche generali sia dal lato tecnico che dal lato estetico tali da assumere carattere e aspetto di tendenze vere e proprie.

Il « Salon » di Milano ha infatti riunito macchine di tutti i tipi, di tutti i prezzi (alcuni veramente popolari o quasi) e per tutti gli usi: dalla vetturetta di 1000 cc. per il modesto *own-driver* alla superba berlina di sette litri, offerta per centinaia di migliaia di lire. Certo è che l'interessamento del gran pubblico si è rivolto cordialmente alle macchine di costo moderato, ma anche le lussuose vetture ebbero i loro ammiratori e... i loro grandi clienti. E veramente encomiabile è lo sforzo dei numerosi costruttori nostri che si dedicano alla produzione della vetturetta utilitaria ed economica nel prezzo d'acquisto e nel costo di mantenimento. Ricordiamo, fra le Case presenti al Salone, oltre alla *Fiat*, con la *509* di cui parleremo più innanzi, la *S.A.M.* di Legnano con due modelli turismo da 1000 cc. e sport da 1100 con valvole in testa; la *Fod* di Torino; la *Fadin* dell'Ing. Troubetzkoy, milanese, in diversi tipi interessanti; il tipo « Stelvio » della *S. A. B. A.*, pure milanese (1000 cc. e valvole in testa); il tipo 275 C. della torinese *Fiam*, con motore di circa 700 cc. a due cilindri e due tempi; l'originale' *San Giusto* di Trieste, con motore collocato posteriormente. La Casa *Bianchi* di Milano ha presentato al Salone, come novità, un suo tipo S 4 da 1300 cc., che è però qualcosa più di una vetturetta, e che molto risultò dai competenti osservato e lodato. Fra le Case straniere che producono piccole macchine, notammo al Salone (oltre la *Citroën*, l'*Amilcar* e la *Peugeot* che ora stanno organizzando la loro produzione in Italia) la *Mathis*, la *Gar*, la vecchia *Renault* e la sportiva *Salmson*.

***

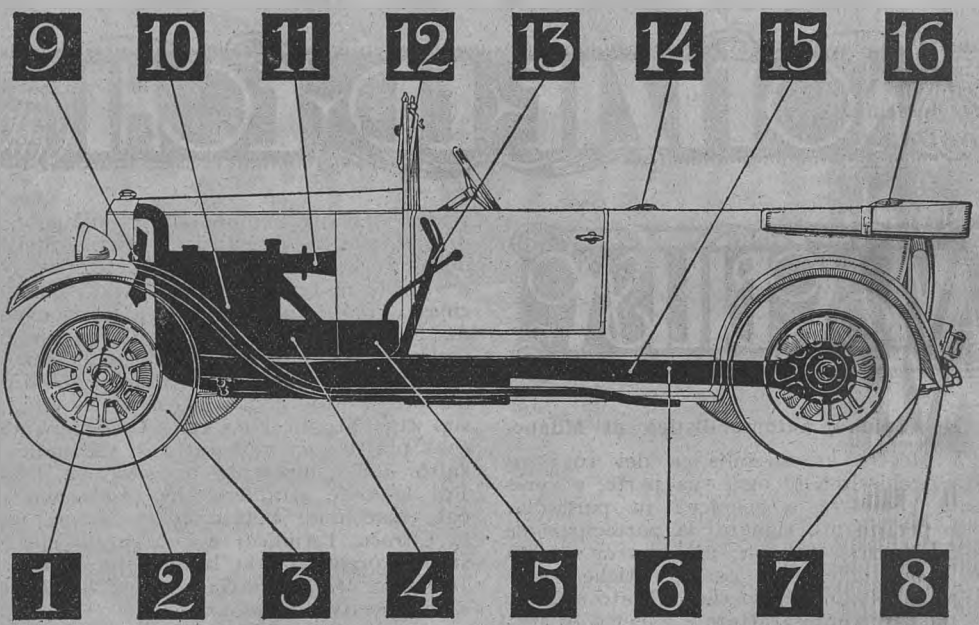
Molto più vasta, naturalmente, e ammirabilmente numerosa, risultò la mostra delle vetture grandi, medie e leggiere. Tutte le Case italiane erano presenti.

I tipi principali da esse prodotti sono a tutti noti, e però ci limiteremo a dire che nessun modello ebbe a mancare. Citeremo soltanto particolarmente le non molte novità: la 6 cilindri « N.R. » *Alfa Romeo*, 62×82, da 1500 cc.; la 6 cil. tipo D due litri *Ansaldo*; il tipo S 4 *Bianchi* già citato; il tipo Milano della *Chiribiri*, per uso turistico, da 1500 cc., con valvole laterali; il tipo 30 *Diatto*, 2000 e 3000 cc., a valvole in testa; la *Tau* tipo unico, 4 cil., valvole laterali, 2300 cc.

Non nuovissimi, ma sempre degni di essere specialmente ricordati, sono il bellissimo tre litri *Fast* di Torino, le *Fiat* 519 e

Qualche pregio particolare della

FIAT 509



CARATTERISTICA PARTICOLARE DELLA NUOVISSIMA FIAT MODELLO 509 È QUELLA DI POSSEDERE OGNI PIÙ MODERNA APPLICAZIONE CHE SINORA ERA PREGIO ESCLUSIVO DELLE PIÙ COSTOSE VETTURE DI LUSSO. Ç ESSA POSSIEDE PURE PROPRI ESCLUSIVI PERFEZIONAMENTI CHE COSTITUISCONO ALTRETTANTE PICCOLE NOVITÀ.

1) Dinamo a comando diretto, silenziosa e facilmente accessibile.
2) Freni anteriori auto-frenanti, brevettati, con regolazione rapida e comoda dall esterno.
3) Pneumatici a bassa pressione.
4) Motorino d avviamento con nuovissimo sistema d innesto elettromagnetico brevettato di assoluta sicurezza e silenziosissimo.
5) Frizione monodisco a secco con guarnizione speciale.
6) Trasmissione normale Fiat con ponte in lamiera stampata e differenziale smontabile posteriormente.
7) Sospensione con lunghe molle a balestra.
8) Lubrificazione delle articolazioni dello chassis mediante siringa a pressione.
9) Ventilatore con trasmissione diretta a frizione (senza cinghia).
10) Motore ad alto rendimento. Valvole in testa, bocchettone d olio di comodissimo accesso.
11) Avvisatore elettrico.
12) Parebrise brevettato, che assicura una perfetta protezione.
13) Leve di comando al centro.
14) Sedile anteriore composto di due comode poltroncine ribaltabili per permettere il passaggio ai posti posteriori.
15) Cassetta utensili invisibile.
16) Chiusura ermetica per mezzo di tendine laterali apribili con gli sportelli, custodite dietro lo schienale del sedile posteriore.

La 509 è la moderna vettura per turismo e per affari
Percorre 200 Km. con una latta di benzina

Tassa di circolazione L. 365.

Per ottenere una sollecita consegna firmate oggi stesso il contratto presso una delle Sedi o dei Concessionari della FIAT in Italia.

501 con freni anteriori, presentate con diverse carrozzerie, la superba *Isotta* 8 A, il tipo 61 *Itala*, il mod. 24 *Spa* a 6 cilindri, da 4400 cc. La *Spa* volle presentare anche i suoi apprezzati modelli industriali e per autobus; molto notato ed ammirato nella Mostra delle Carrozzerie, il « pentaiota » *Lancia*, tipo speciale per servizi pubblici, grandioso e comodo come un vagone di lusso. Unica espositrice di veicoli elettrici: la *Stigler* di Milano.

Fra le espositrici straniere: la *Hispano Suiza*, la *Delage*, la *Renault* e la *Bugatti* per la Francia; la *Ford*, la *Chrysler* e la *Lincoln* americane; la *Benz* e la *Mercedes* (questa con un magnifico nuovo tipo a 6 cilindri) per la Germania; la *Steyr* austriaca, con un interessante tipo sportivo. La *Rolls Royce* si presentò da sola, meravigliosamente carrozzata dal Farina di Torino, a difendere in modo ben degno i colori inglesi.

A giusto proposito: superba veramente, senza eufemismi, è riuscita la mostra ricchissima delle carrozzerie italiane, la cui bellezza era solo in parte menomata — a giudizio di molti — dalla stravaganza delle tinte imposta dalla moda. Per la cronaca particolarmente ricordiamo le molte autovetture esposte dalla torinese Alessio con carrozzerie Weimann; un sistema che sembra destinato a grande diffusione, per i suoi vantaggi di leggerezza e di assoluta silenziosità delle strutture. Altrettanto grandiosa di quella delle carrozzerie ebbe a presentarsi la mostra degli accessori.

Due tendenze generali che sicuramente dimostrano di guadagnar terreno e fiducia sono: il frenamento sulle quattro ruote e l'adozione dei pneumatici a bassa pressione (*confort* e *superflex*) in particolar modo per le piccole vetture. Certo è che nei prossimi Saloni l'eccezione sarà costituita dalle vetture frenate solo posteriormente, tanto si generalizza il principio e si afferma l'utilità dei freni anche anteriori.

Pressochè generale è inoltre il concetto di applicare alle vetture grandi e piccole gli apparecchi ammortizzatori di urti, consigliabili specialmente a chi debba correre su strade non buone, cioè alla grandissima maggioranza degli automobilisti d'Italia. Allo stesso motivo si deve d'altronde la preferenza ormai sicuramente accordata ai *balloon tires*, nei confronti delle gomme di sezione normale.

***

Ed ora ci si consenta qualche breve nota sulla nuovissima *Fiat 509*.

Il pubblico dei competenti ha decretato a questa vetturetta per eccellenza un plebiscito di ammirazione e di preferenze, giustificate quest'ultime anche dai prezzi già stabiliti, che sono alla portata di moltissime borse. La *Fiat 509* è la più completa e razionale delle piccole macchine vedute fino ad oggi. Frutto di lunghissimo studio, essa si presenta al pubblico, prima ancora di concedersi al possesso, come un organismo già perfezionato attraverso prove severe.

La 509 ha un motore di 990 cc. (4 cil. 57×97, con valvole in testa) che può essere spinto a un regime massimo di 3500 giri, sviluppando una forza nominale di 12 HP, benchè i competenti ritengano che questa potenza possa considerarsi almeno doppia. Il consumo è di circa 8 litri per 100 km.; la velocità massima di 70-80 km.-orari; la tassa annua di L. 366 (una liretta al giorno, anche per gli anni bisestili!). Lo châssis Fiat 509 può essere carrozzato a torpedo, a cabriolet, a spider, a berlina.

Qui ci si consenta di esprimere una opinione. La 509, come tutte le vetturette, d'altronde, ci sembra perfetta di equilibrio se carrozzata a due posti (cioè a *spider*, o a *cabriolet*, con un sedile posteriore ribaltabile). C'è chi la vede anche con una lussuosa berlina a guida interna e a quattro posti, ma noi non siamo del tutto di questo parere. Certo è che la 509 avrà soprattutto un grande successo come autoveicolo utilitario, per i medici, i professionisti, i commercianti. Per le famiglie appena un poco numerose è e rimane ottima e consigliabile la 501.

***

Non minore sviluppo di quella automobilistica ha avuto la esposizione di motocicli, motocarrozzette, biciclette a motore, ecc.; la mostra ha affermato il crescente favore che circonda il cavallo a motore. Risultò infatti notevole da parte di ogni costruttore lo studio per raggiungere una più accurata finitura di ogni singolo organo, mentre apparve la tendenza a costruire motori ad elevato rendimento con adozione quasi generale di leghe leggere negli organi alterni, e delle valvole in testa nei tipi sportivi. Le macchine di piccola cilindrata apparvero in maggioranza assoluta. Nelle gomme non numerosi i tipi con bassa pressione. Pochi i tipi a telaio elastico; qualcuno in lamiera stampata; pochissimi motori col raffreddamento ad acqua o ad olio, uno solo senza valvole.

Nel campo delle biciclette a motore oltre quaranta marche erano rappresentate, quasi tutte italiane, anche nei motori. E' questa la migliore dimostrazione del favore incontrato da tale mezzo di trasporto, favore dipendente più ancora che dal basso prezzo e dal poco consumo, dalle agevolazioni fiscali e circolatorie di cui le biciclette a motore giustamente godono.

Fra i più interessanti tipi di motociclette esposti notiamo la *Angelino* di 350 cc. di cilindrata, con motore sotto cofano a raffreddamento ad aria con circolazione forzata, telaio aperto e cruscotto; la *Bianchi* da 175 cc., riuscita motocicletta in miniatura; la *Garabello* a 4 cilindri, con raffreddamento ad acqua, assai ben finita e che fu detta la « Isotta Fraschini » delle

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5

PER OGNI INDUSTRIA
E PER OGNI MACCHINARIO

GLI OLII E GRASSI LUBRIFICANTI
F. I. L. E. A.

PER AUTOMOBILI
AEROPLANI
MOTOSCAFI
MOTOCICLI

IL **FILEOIL SUPERVISCOSE**

nelle varie gradazioni

EXTRAFLUIDO
FLUIDO
SEMIDENSO - DENSO
EXTRADENSO

PER I CAMBI DI VELOCITÀ
E DIFFERENZIALE

Il Grasso Speciale
"AMBROLEUM„

Aderisce agli ingranaggi e li conserva
Facilita la manovra del cambio
Dà una marcia silenziosa

ASSICURANO
LA PERFETTA LUBRIFICAZIONE

Stabilimento a RIVAROLO, LIGURE

DEPOSITI:

IN TUTTE LE PRINCIPALI CITTÀ

Professionisti,
Agricoltori,
Commercianti!

La

Zündapp

nuovo modello **NK** perfezionato



è la motocicletta per voi!

◇ ◇

Motore **250 c c** ad alto rendimento

Prezzo L. 5750
(franco Milano)

Consumo: cent. 3 ½ per Chilometro fra olio e benzina

Gomme Hutchinson 26 × 2½

◇ ◇

Richiedere subito listino ed informazioni ad uno qualunque dei 200 Agenti autorizzati o alla Ditta

NAGAS & RAY

MILANO
Via Legnano, 32

TORINO
Corso S. Maurizio, 57

motociclette. Alcune fabbriche americane, per poter mantenere la concorrenza sul mercato nostro, si sono orientate verso la costruzione di macchine a piccola cilindrata, invece dei tipi mastodontici, già fino al 1924 loro assoluta prerogativa. Così la *Indian Prince*; la *Harlette* produsse addirittura un tipo di minima cilindrata.

Dal lato dei motori predominano i tipi monocilindrici a 4 tempi; quasi scomparsi i tipi bicilindrici a V; rimane qualche buon tipo a due tempi a 1 ed anche 2 cilindri e qualche 4 cilindri.

Non apparvero le due originalità motoristiche dell'anno: la *Vicentini* 350 cc. ad olio pesante ed il motorino *Ribetti* che compie 9000 giri al minuto.

Negli accessori buoni tipi di selle e di impianti elettrici e larga diffusione degli ammortizzatori da forcella per tipi sportivi.

U. g. - l. f.



Principio del fenomeno radiotecnico.

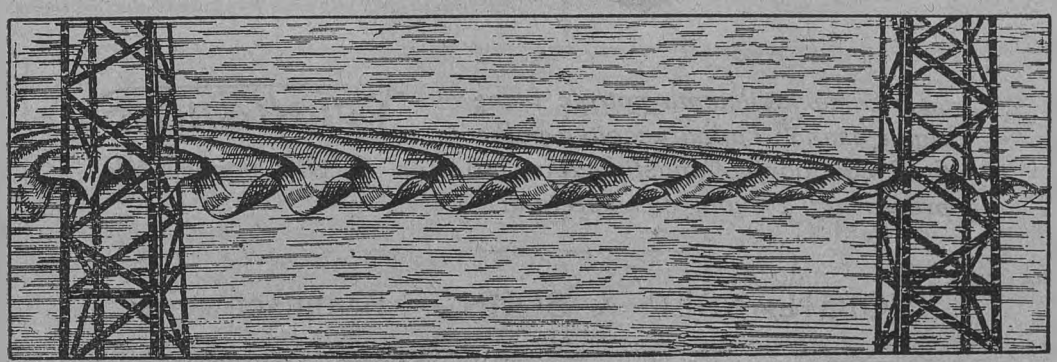
Le due antenne (trasmittente e ricevente), così come le ha inventate Marconi, son due conduttori metallici che si elevano dal suolo. Visti da lontano sembrano di metallo massiccio, visti da vicino (con ingrandimenti miliardi di volte quelli dei migliori microscopi) son degli altissimi tralicci totalmente immersi in quel mare sterminato e misterioso, che gli scienziati chiamano *etere* (1). I nodi dei tralicci sono i mondi atomici, intelaiati insieme dalle misteriose forze di attrazione; tra i vani del traliccio possono salire o scendere i granellini di elettricità non vincolati ai mondi atomici, gli *elettroni liberi*.

Per cominciare a capire, supponiamo di essere in presenza di due veri tralicci metallici, alti una diecina di metri, totalmente immersi come in figura, in un mare di acqua; il nostro elettrone sia qui una sferetta che si alza e si abbassa nel traliccio trasmittente con moto pendolare. Se lo spostamento (pendolare o alternativo) della sferetta avviene in modo lento, se occorrono, ad esempio, venti secondi prima che la sferetta, partita dal punto in figura, vi ritorni dopo aver toccato l'estremo inferiore e il superiore, la perturbazione del liquido giungerà a malapena al traliccio ricevente, e ad ogni modo sarà debole e probabilmente non riuscirà neanche a smuovere dalla sua posizione di equilibrio la sferetta che giace in figura al centro del traliccio ricevitore. Se lo spostamento alternativo, o pendolare, od oscillatorio, avviene in modo più rapido, ad esempio, in un secondo, la perturbazione del liquido che pervade il traliccio sarà violenta. Se è difficile studiare in modo esatto il meccanismo di propagazione della perturbazione liquida, è in compenso facile rendersi conto che la sua portata sarà tanto più grande, quanto *più elevata* sarà la torre a traliccio e quindi lo spessore di liquido perturbato e quanto *più rapido* (si dice anche più frequente) il moto alternativo della sferetta nel traliccio trasmettitore.

Ritorniamo ora nel vero: le due torri a traliccio siano i due conduttori-antenna e la sferetta il nostro granellino di elettricità, cioè l'elettrone libero, di cui si compone la corrente elettrica. Perchè l'etere reagisca e si perturbi a grande distanza è necessario, data la sua estrema tenuità, che l'elettrone (1)

(1) Si dice che l'etere sia un fluido tenuissimo che si trova dappertutto, tanto fra gli infinitamente piccoli meandri atomici e interelettronici, quanto fra gli sconfinati spazî interplanetari e interstellari.

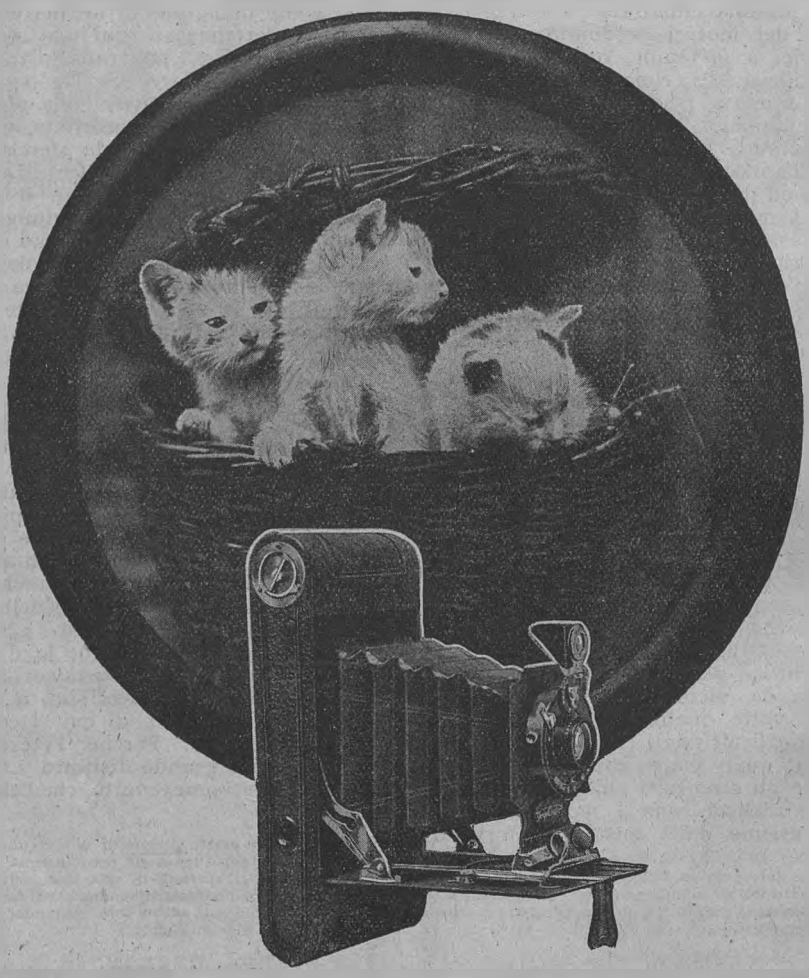
(1) Sarebbe più esatto parlare di una grande folla di elettroni che si sposta in su e in giù per l'antenna, anzichè di un solo elettrone. Nell'antenna di una stazioncina radiofonica trasmittente per radiodilettanti sembra che si mettano in moto, come soldati ubbidienti ad un solo comando, parecchi milioni di miliardi di elettroni.



Antenna trasmittente. Antenna ricevente.

Alla stazione trasmittente è la pallottola o sferetta che perturba il liquido; alla stazione ricevente è il liquido perturbato che alza e abbassa la sferetta.

Che bella fotografia!



.....e come facilmente potrete farne di simili usando l'apparecchio a pellicole Voigtländer *6×9 con doppio anastigmatico 1:6,3 da L. 400, acquistabile presso tutti i buoni commercianti!*

VOIGTLÄNDER & SOHN — Braunschweig

FONDATA NEL 1756

Rappresentante Generale per l'Italia: CARLO RONZONI

MILANO - Piazza S. Ambrogio, 2

si alzi e si abbassi lungo il traliccio trasmettitore non una sola volta in un secondo, ma almeno diecimila volte, meglio se centomila, meglio ancora se un milione di volte al secondo (1). Il principio sul quale si basa il fenomeno radiotecnico è semplice: alla stazione trasmittente miliardi di miliardi di elettroni, spostandosi nell' antenna di moto concorde perturbano l'etere (corrente elettrica ad alta frequenza dell'ordine degli ampère); alla stazione ricevente l'etere perturbato — *naturalmente se la distanza è grande la perturbazione si è molto indebolita* — sposta in su e in giù nell'antenna pochi miliardi di elettroni (corrente elettrica ad alta frequenza dell'ordine dei millesimi di microampère). Qual' è la velocità di propagazione del moto ondoso nell'acqua? Da 10 centimetri a 10 metri. Nell'etere essa è costante e di circa *trecento milioni di metri*; è identica alla velocità di propagazione della luce. Infatti il fenomeno luminoso è il fenomeno radiotecnico per eccellenza: un punto luminoso non sarebbe che una stazione trasmittente con antenna piccolissima — di dimensioni atomiche — percorsa da elettroni atomici; l'antenna ricevente è in noi stessi, nel nostro occhio.

Raggi herziani, infrarossi, luminosi, ultravioletti, X, ultra X, conservano fra loro una profonda analogia.

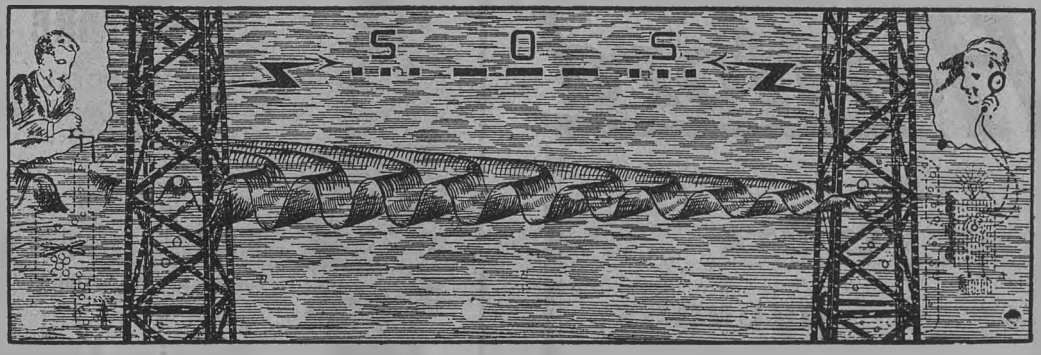
(1) Quando la sferetta-elettrone sale e scende nel traliccio-antenna trasmettitore, si originano onde eteree di trecento metri. Paragonando l'onda eterea ad una liquida superficiale, riesce facile il concetto di lunghezza d'onda. La lunghezza di un'onda liquida è, per definizione, la distanza fra le sommità di due successivi cavalloni dell'onda. Che relazione esiste fra la velocità dell'onda (meglio della perturbazione ondosa, giacchè il liquido non si sposta che verticalmente e ne fa fede un pezzo di sughero galleggiante sull'acqua perturbata), la sua lunghezza e la sua frequenza? *La velocità di propagazione della perturbazione ondosa è uguale alla lunghezza d'onda moltiplicata per la frequenza.* Nota la velocità di propagazione dell'onda eterea (velocità fissa di 300 milioni di metri) e la frequenza (nel nostro caso un milione), si ottiene lunghezza d'onda $= \frac{\text{velocità di propagazione}}{\text{frequenza}} = \frac{300 \text{ milioni di metri}}{1 \text{ milione}} = 300$ metri. La lunghezza delle onde che trasportano i concerti da Londra a Milano è di circa: 300 metri. (Vedere anche *Le Vie d'Italia*, pag. 565, maggio 1924).

Applicazioni del fenomeno radiotecnico: « La radiotelegrafia ».

Quel che conta sono le applicazioni del fenomeno radiotecnico; la prima in ordine di data è la *radiotelegrafia*. In ogni stazione radiotrasmittente si ritrovano artifizî, dispositivi adatti a spostare in su e in giù per l'antenna, con frequenza rapidissima, alcuni miliardi di miliardi di elettroni: tali dispositivi si chiamano *alternatori* o *generatori di corrente elettrica alternata ad alta frequenza* (1). Alla stazione ricevente è necessario che la corrente elettrica debolissima che percorre l'antenna, sia resa accessibile ai nostri sensi (vista o udito).

Per trasmettere dispacci senza fili a grande distanza si fa uso del linguaggio convenzionale, a punti e linee, che va sotto il nome di *alfabeto Morse*; il radiotelegrafista vieta cioè a intervalli convenzionali, mediante una saracinesca elettrica (o *tasto*), agli elettroni di affluire all'antenna-traliccio trasmittente; in tali intervalli anche gli elettroni mobili del traliccio ricevitore si riposeranno, di modo che l'altro collega radiotelegrafista, che ascolta il messaggio colla cuffia telefonica in testa, può registrare la successione di punti e linee che riceve e dopo un sufficiente allenamento, anche il messaggio direttamente in scrittura ordinaria. Quando la distanza fra le due antenne è notevole, il problema della ricezione diventa più complesso: gli elettroni spostati dalla perturbazione eterea sono troppo pochi per azionare la membrana telefonica; bisogna aumentarne, amplificarne il numero, a mezzo del *triodo*, traendo gli elettroni ausiliari da un serbatoio locale (batteria di pile). Ma vano sarebbe amplificare, cioè aumentare il numero di elettroni in moto, senza escludere (*raddrizzare* in gergo radiotecnico) dalla cuffia

(1) Sono molto analoghi ai comuni alternatori rotanti delle centrali elettriche, che forniscono la corrente elettrica alternata per l'illuminazione delle abitazioni; quelli per radiotelegrafia sono molto più veloci degli alternatori industriali. In questi ultimissimi anni si è visto, con lieta sorpresa che i triodi sono gli alternatori ideali per la radiotelegrafia. Fra le altre buone qualità, hanno anche quella di essere perfettamente silenziosi, perchè le uniche parti in moto sono gli elettroni, che non fanno rumore direttamente percepibile dai nostri sensi.



Applicazioni del fenomeno radiotecnico — *radiotelegrafia.*

La

Coppa Florio

è vinta

definitivamente

dalla

Peugeot

equipaggiata con

Ammortizzatori

di colpi

Hartford

IN VENDITA OVUNQUE

"NEW IMPERIAL"

COMPLETAMENTE INGLESI

DETENTRICI DEI PIÙ

GRANDI RECORDS MONDIALI

CATALOGHI GRATIS

NEW IMPERIAL CYCLES, LTD.- BIRMINGHAM

RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA:

ERCOLE COLONNA

Via Cesare Correnti, 7

MILANO (7)

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI PER MOTORI DA CORSA E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.

Via Saluzzo, 15 - **TORINO (6)**

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) 1924

telefonica gli elettroni che tornano indietro, che finirebbero poi coll'annullare il lavoro fatto dagli altri. E ancora non basta: di queste ondate di elettroni (un milione nel caso prima considerato) bisogna farne circa un migliaio di gruppi (in ogni caso non meno di cento e non più di diecimila al secondo) al fine di poter udire una nota al telefono. Tutte queste operazioni: amplificare, raddrizzare, raggruppare (*eterodinizzare* si dice anche in gergo radiotecnico: parola difficile!) tutte le compie il triodo con una rapidità e una fedeltà che hanno semplicemente del meraviglioso. Una volta che il triodo ricevitore si è impadronito della debolissima corrente di antenna e l'ha amplificata e l'ha raddrizzata, è possibile trasformare il moto degli elettroni in fenomeno visibile, è possibile inviare questa debolissima corrente ad accendere, ad esempio, una lampada tascabile (1), oppure a spostare la lancetta di un *milliamperometro* (delicatissimo misuratore di millesimi di ampère), la qual lancetta può a sua volta chiudere altri circuiti elettrici a *relais* (1), analoghi ai relais telegrafici che si vedono negli uffici postali o nelle stazioni ferroviarie, e far stampare direttamente su un foglio di carta il telegramma a punti e linee ed anche a carattere ordinario, non convenzionale. Un tale procedimento di ricezione collegato a un procedimento di trasmissione ad alta velocità (centinaia di parole trasmesse al minuto primo) è usato da qualche anno presso le stazioni radiotelegrafiche ultrapotenti, non escluse le italiane. Ma la radio-trasmissione automatica perde il suo grigio aspetto commerciale e assume un tono commovente quando viene impiegata sulle navi in procinto di affondare; si sono in questi ultimissimi tempi studiati dispositivi di così grande precisione (dispositivi *radiogoniometrici* in gergo radiotecnico) da consentire a chi raccoglie l'*SOS* lanciato automaticamente dalla nave che affonda, di individuare istantaneamente l'esatta distanza e l'esatta direzione del punto di affondamento e quindi di accorrere in aiuto con forti probabilità di successo.

Ma ogni medaglia ha il suo rovescio: mentre noi lanciamo i nostri radiogrammi, anche la Natura lancia i suoi. I fulmini grandi e i piccoli mettono in moto un gran

(1) Quando il tasto dell'operatore radiotelegrafista (stazione trasmittente) è abbassato, la lampadina tascabile (stazione ricevente), inserita in luogo del telefono ricevitore si accende; a tasto alzato la lampada rimane spenta. Dalla durata dell'accensione, con un po' di allenamento, si discernono i punti dalle linee. Per accendere la lampadina non è necessario nè conveniente raddrizzare e raggruppare le correnti d'antenna; raddrizzamento e raggruppamento sono invece indispensabili pel funzionamento del telefono.

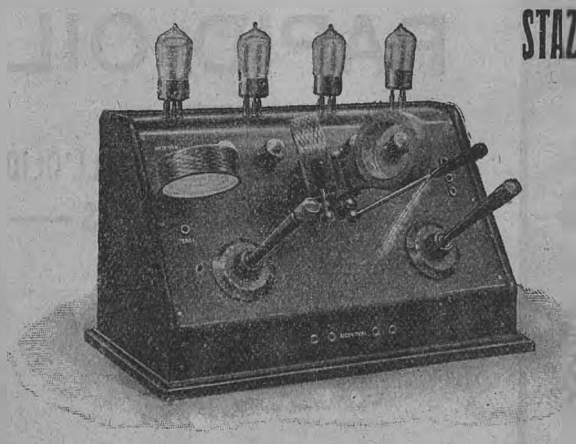
(1) Per la interpretazione dei *relais* vedere articolo « Una grande scoperta » su *Le Vie d'Italia*, febbraio 1924.

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: "SCIENTIA" - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L'apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
„ C 5 1 - a cinque „
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

Automobili di Gran Lusso

"MERCEDES"

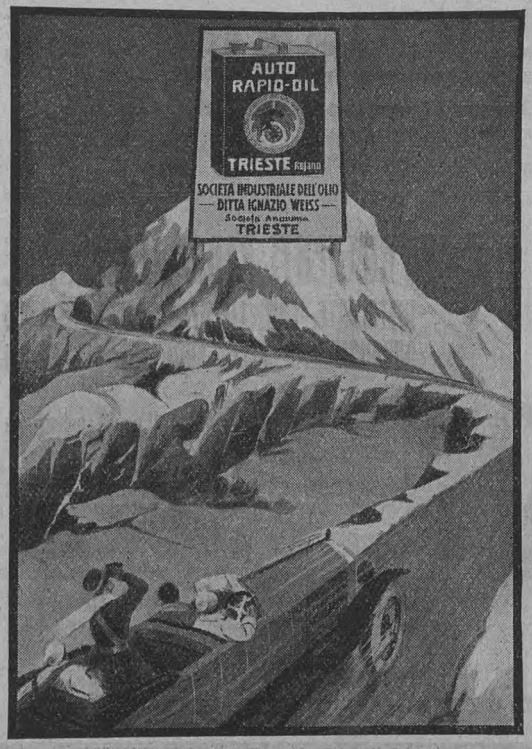
della

Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7



AUTO
RAPID-OIL

SOCIETÀ INDUSTRIALE DELL'OLIO
DITTA IGNAZIO WEISS
SOCIETÀ ANONIMA

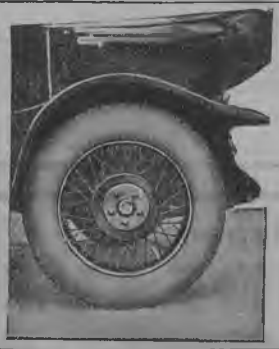
TRIESTE
ROJANO

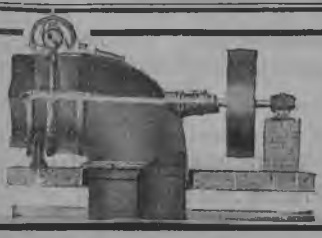
numero di elettroni e quando questo accade l'etere si perturba; tali perturbazioni si sovrappongono, spesso alterandole, talvolta cancellandole, addirittura, alle perturbazioni che trasportano i nostri segnali. Ne è nata una lotta furibonda fra i *radiotecnici* e i *disturbi atmosferici* o *parassiti*. La lotta si svolge tuttora con risultati purtroppo ancora modesti. Ma intanto gli agricoltori hanno saputo trarre profitto anche da questi parassiti. Gli agricoltori americani e francesi a forza di stare ad ascoltare assieme alle previsioni meteorologiche loro trasmesse per radiotelefonia, questi fastidiosi *parassiti*, si sono accorti che essi variavano di tono, di stile, di intensità a seconda che si avvicinava l'uragano o il bel tempo, la pioggia, la neve, la tempesta, la nebbia o il tempo secco. E' un vero peccato che l'agricoltore italiano, così famoso per il suo acume, ancora non sia stato chiamato a collaborare alla formazione di questa nuova meteorologia radio-agricola.

Applicazioni del fenomeno radiotecnico: « La radiomeccanica ».

Seconda applicazione dei raggi herziani in ordine di data è la radiomeccanica, o manovra senza fili, a distanza, di congegni, di macchine: sono modeste, per quanto utili applicazioni, l'accensione, a distanza, dei fari costieri che guidano i naviganti o la regolazione contemporanea di tutti gli orologi di una data regione; sono invece applicazioni di grande importanza, il comando a distanza di aeroplani, navi e automobili. Gli artifizi usati in radiomeccanica coincidono quasi intieramente con quelli adoperati in radiotelegrafia. Anzi la radiotrasmissione automatica dei dispacci a grande velocità costituisce una delle più interessanti applicazioni radiomeccaniche. In radiomeccanica in luogo della cuffia telefonica abbiamo una bobina di filo metallico, entro alla quale può scorrere un'asticciola di ferro. E' la *elettrocalamita* (o *elettromagnete*) dei tecnici. Quando gli elettroni passano lungo il conduttore avvolto intorno all'asticciola, questa si sposta lungo l'asse della bobina. L'asticciola del primo elettromagnete, spostandosi, chiude il circuito che comanda la seconda elettrocalamita, assai più potente della prima, e quindi capace di spingere (sino a chiuderlo) l'interruttore del motore elettrico, alimentato, si capisce, da un imponente serbatoio di elettroni (batteria di accumulatori di grande capacità). Il motore elettrico potrà essere di grande o di piccola potenza, azionare, ad esempio, il semplice timone, oppure la stessa elica di una nave. In questi ultimi tempi, grazie ai triodi termoionici, si sono escogitati di-

ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443


Società Anonima FERRABINO
Via Cernaia, 15 - TORINO
Ruote Fergat
PER PNEUS
NORMALI - COMFORT - SUPERFLEX
APPLICAZIONE DIRETTA SU QUALUNQUE TIPO DI VETTURA E PER TUTTE LE MISURE DI PNEUS


TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F.I.T.I.N. - MILANO - Via Settala, 82
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

Officine:
VIA S. AMBROGIO N. 33
Telefono: 41-526

FIAM

Ufficio vendite:
CORSO VINZAGLIO N. 25
Telefono: 48-666

Fabbrica Italiana Automobili Motori

LA VETTURETTA
PERFETTA
ed
ECONOMICA
Carrozzeria 2-3-4 posti
TORINO



11 HP - Raffreddamento ad acqua - 3 velocità, retromarcia complete di differenziale
CONSUMO:
Km. 250 per latta di benzina e 500 gr. di olio
TORINO

FIX

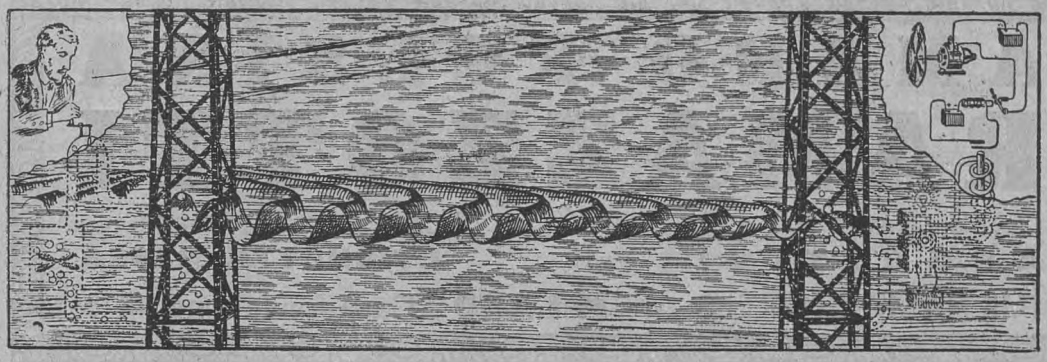
SOPPRIME LA POLVERE
SULLE STRADE

CHIEDERE PREVENTIVI E SCHIARIMENTI ALLA
SOC. AN. LUBRIFICANTI ERNESTO REINACH - MILANO
UNICA PRODUTTRICE



Bottiglie e Apparecchi
MAGONDEAUX
Acetilene disciolto
per illuminazione di Autoveicoli, Motoscafi, Motocicli e per Applicazioni Industriali

Chiedere listini ed istruzioni alla
Soc. Ital. Apparecchi "MAGONDEAUX" - Milano
VIA VIVAIO, 8 - TELEFONO 20-957



Applicazioni del fenomeno radiotecnico : *radiomeccanica.*

spositivi radiomeccànici per cui quando una nave affonda e lancia, sino all'ultimo, automaticamente ripetuto, il disperato *SOS*, sulle navi circostanti una suoneria fortissima ed una rossa luce intensa dànno il pietoso allarme.

Applicazioni del fenomeno radiotecnico : « La radiotelefonia ».

La *radiotelefonia*, ecco l'applicazione radiotecnica che ha mandato in visibilio il gran pubblico di tutto il mondo. E il gran pubblico non vorrebbe, ma è così: radiotelegrafia e radiotelefonia sono tecnicamente quasi identiche. A quella saracinesca elettrica della stazione trasmittente, che si chiama tasto radiotelegrafico, si sostituisce in radiotelefonia una... saracinesca speciale, chiamata *microfono* (1), azionata non

(1) Un microfono molto diffuso è quello a granuli di carbone. Quando si parla, i muscoli, le corde vibranti della bocca e della retrobocca vibrano come *diapason*, urtano cioè, perturbandola, l'aria circostante. La perturbazione dell'aria si trasferisce alla membrana elastica del vicino microfono. La membrana, vibrando in perfetta armonia coll'aria circostante, schiaccia più o meno dei finissimi granuli di carbone, variandone la resistenza elettrica e favorendo quindi, più o meno il deflusso degli elettroni (provenienti da una pila), lungo il circuito microfonico.





AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI

IL SOVRANO DEGLI
APERITIVI

CARATTERISTICA SPECIALE
ETICHETTA ROSSA

F.lli RAMAZZOTTI S. A. - **MILANO** - Casa fondata nel 1815





DELCO-LIGHT

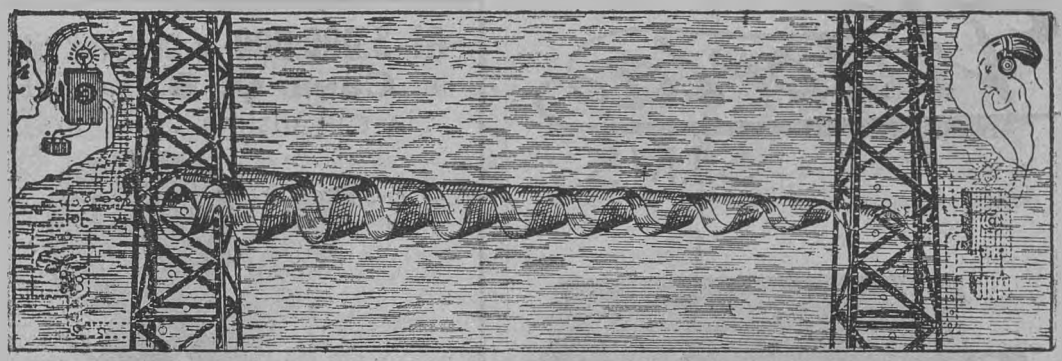


Luce propria
con mezzi propri
là dove non esistono impianti elettrici pubblici

Centinaia di Ville, Alberghi, Fattorie, Cascine, Conventi, Case isolate dall'abitato, ecc. esistono già in Italia illuminati col nostro sistema.

PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA:

"LA NORD-AMERICANA" S. A. I. - Milano - Via S. Andrea, 5



Applicazioni del fenomeno radiotecnico: *radiotelefonia.*

più dalla mano del radiotelegrafista, ma dalla voce o dalla musica, una saracinesca che regola il deflusso di elettroni lungo un circuito alimentato da una sorgente di elettroni o pila elettrica, e che ha un comportamento molto analogo a quello dell'ago di un fonografo in funzione. Sembrerebbe a prima vista che inviando nel traliccio trasmettitore questa corrente di elettroni perturbata (in gergo radiotecnico si dice *modulata*) dalla saracinesca-microfono, si potesse trasferire tale perturbazione all'etere circostante, in modo da riaverla, pochi millesimi di secondo dopo, anche al di là dell'Atlantico, debitamente ritrasformata in corrente elettrica perturbata, dapprima, e successivamente, a mezzo del telefono, in voce o musica. Così facendo, il risultato è nullo. Solo perturbazioni eteree a *radiofrequenza* (frequenze superiori a diecimila per secondo, così chiamate perchè godono di proprietà radianti), si propagano lontano con sufficiente efficacia; sono quindi escluse le perturbazioni a frequenza acustica o *audiofrequenza* (da trecento a tremila per secondo) così chiamate perchè godono di proprietà

"SANKEY PATENT"

è la targhetta che dovete esigere sulle vostre ruote in acciaio stampato se volete delle ruote originali

SANKEY

RESISTENTI
ELEGANTI
LEGGERE

Ogni motocicletta moderna è munita della inimitabile sella

TERRY'S

che appiana la strada.

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

Rappresentanti generali per l'Italia

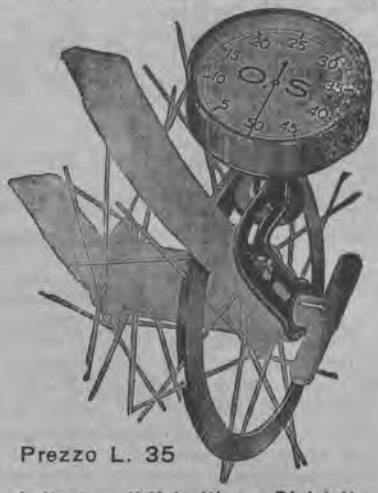
Vittoria
S.I.M.S.



LA
NUOVA
MACCHINA
DA
SCRIVERE
ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13

Ai 3.000.000 di Ciclisti d'Italia
la **Casa O. S.** presenta
la sua ultima creazione



Prezzo L. 35

Indicatore di Velocità per Biciclette

Agenzia Italiana O. S.
MILANO - Via Bonav. Cavalieri, 6.
TORINO - Via Baretti, 30-B

Agfa

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al
Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28

acustiche. Come l'uomo, per varcare grandi distanze, si affida a veloci destrieri, così la perturbazione ad audiofrequenza nel traliccio trasmittente si accavalla, *modulandola*, alla perturbazione a radiofrequenza. Alla stazione ricevente l'onda o perturbazione ad audiofrequenza dovrà, è logico..., scendere da cavallo e separarsi definitivamente dall'onda portante. Perchè la perturbazione ad audiofrequenza che riproduce la voce o la musica sia intensa alla ricezione, è necessario che sia intensa alla trasmissione; ma un limite vi è ben definito; deve poter stare comodamente a cavallo dell'onda portante, non deve aver cioè una maggiore statura, altrimenti... il godimento radiotelefonico si trasforma in un tormento (*cattiva modulazione*, in gergo radiotecnico). Per aumentare... la statura delle perturbazioni microfoniche, che sono sempre *necessariamente* bassissime, si fa uso dell'amplificatore termoionico, di fedeltà e sensibilità insostituibili.

Altre applicazioni radiotecniche herziane, sulle quali ci riserviamo di ritornare, sono la *radiofotografia* e la *radiocinematografia* o *radiovisione* o *televisione*, la meravigliosa applicazione che costituisce la grande speranza latente di noi tutti.

(Al prossimo numero la continuazione del... *sillabario radiotecnico*).

TURISMO

Un Rifugio per sciatori nel Trentino.

Un modesto e comodo rifugio d'alta montagna atto ad accogliere nei giorni di canicola estiva coloro che desiderano fuggire la afa opprimente delle città, in autunno gli appassionati seguaci di S. Uberto e durante l'inverno gli amanti di uno sport che sempre più acquista proseliti nelle belle vallate alpine: quello dello sci, è sorto per iniziativa di alcuni volonterosi trentini.

La località prescelta è la malga Vanezze a due ore ed un quarto circa dal capoluogo del Trentino, lungo la bella strada militare adducente all'altopiano del Bondone e tuttora in ottimo stato di conservazione, alla quota 1350. Consta di un pianterreno composto di uno spazioso locale ad uso refettorio, di una piccola ma ben fornita cucina e di tre locali per dormitorio, uno con sei cuccette e due con due. Al primo piano vi sono 6 locali ad uso dormitorio con due o quat-

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6



Ettore Moretti

MILANO - FORO BONAPARTE 12

TENDE DA CAMPO - SACCHI ALPINI



Il rifugio per sciatori sull'Altopiano del Bondone.

tro cuccette: nel sottotetto vi sono pure due altre stanzette con due posti. Una grande stufa nel refettorio riscalda i locali a piano terra ed irradia una certa quantità di calore alle stanzette del primo piano. Le cuccette sono tutte in rete metallica con materassi e comode al pari di veri letti. Nelle stanzucce vi è pure un piccolo arredamento composto di un armadio a muro, tavolino smontabile e sedie tutte in proporzione agli ambienti, ma perfettamente rispondenti allo scopo di dare una modesta ma completa ospitalità al cittadino desideroso di respirare un po' di aria balsamica o di esercitarsi, senza



Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti
Benevento



VERO ESTRATTO DI CARNE
ARRIGONI



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME
ALPACCA brunita e ARGENTATA
Modelli speciali per la famiglia
Forniture complete
per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.
MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE
ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) – Piazza Indipendenza, 1 A

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE



SOCIETÁ CERAMICA

RICHARD - GINORI

MILANO

CAPITALE VERSATO L. 15.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie « Christofle »

NEGOZIO DI VENDITA: MILANO - VIA DANTE, 5

STABILIMENTI
MILANO (Sancristoforo)
DOCCIA (Sesto Fiorentino)
PISA
MONDOVÌ
RIFREDI (Firenze)

DEPOSITI
MILANO - ROMA
NAPOLI - FIRENZE
BOLOGNA - TORINO
GENOVA - LIVORNO
S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)



FERNET-BRANCA

AMARO TONICO - APERITIVO - DIGESTIVO

INDISPENSABILE IN TUTTE LE FAMIGLIE

VERMOUTH - BITTER - AMERICANO.

CREME E LIQUORI - SCIROPPI E CONSERVE

incappare nei conti di certi alberghi, negli sports invernali. Il soffitto a cassettoni del refettorio ed i vivaci colori che adornano pareti e mobili dànno un certo tono di sobria gaiezza e serenità all'ambiente così da produrre piacevole impressione.

Interessante è la forma cooperativa in base alla quale sorse il Rifugio: la costruzione fu finanziata da ventitre Soci; i posti disponibili sono trenta: ciò perchè vi sono soci proprietari di stanze a due, quattro letti e vi sono altri soci proprietari semplicemente di un letto. Un apposito regolamento interno stabilisce le norme per l'uso dei locali e degli oggetti di proprietà comune, l'afflusso di alpinisti non comproprietari, ecc.

DOTT. LUIGI OLIVA.

Per andare a S. Canziano.

Dal 1° maggio al 15 ottobre funziona tra Trieste (piazza Oberdan) e S. Canziano un servizio automobilistico con tre corse nei giorni di domenica e festivi ed una in quelli feriali con orari opportunamente predisposti in modo da consentire fra una corsa e l'altra la visita di quelle meraviglie naturali che sono gli abissi di S. Canziano, oggidì proprietà della Società Alpina delle Giulie che ne ha assicurato la possibilità di visita ai turisti.

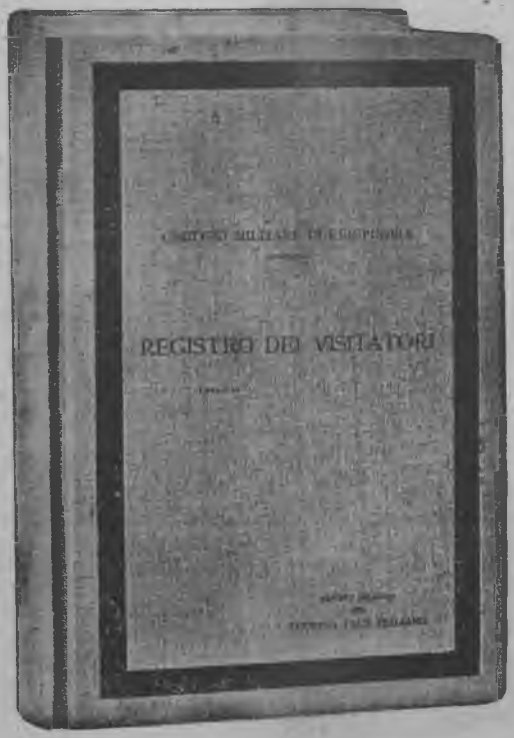
SPORT

Un Convegno Nazionale a Riva del Garda.

Per solennizzare il XX anniversario della fondazione, la Società Sportiva Benacense, organizza per il 7 giugno un Convegno Nazionale delle Società Sportive, sotto l'alto patronato di Gabriele d'Annunzio. Nel medesimo giorno verranno disputati pure a Riva i campionati nazionali di atletica leggera (Junior); ricchissimi premi sono messi in palio sia per il Convegno, sia per i campionati. Programmi e informazioni particolareggiate si possono avere dalla Società Sportiva Benacense di Riva del Garda, la quale annuncia che il Ministero delle Comunicazioni, ha concesso importanti riduzioni ferroviarie. Le Società sportive di tutta Italia sono invitate ad intervenire all'importante Convegno che assurgerà a simpatica e significativa manifestazione di sport e d'italianità.



VARIETÀ



Per il Cimitero di Redipuglia.

Il Presidente del Touring ricevette tempo addietro da un illustre amico del Sodalizio la seguente comunicazione: « Al Cimitero militare di Redipuglia, che non ho bisogno di illustrarle, vi era un registro di visitatori che in un anno circa ha raccolto 900.000 firme. E' un documento storico di valore indiscutibile e di soddisfazione per gli Italiani perchè dimostra il culto che si conserva per i Morti. Ma, immagini che cosa succede. Finito il registrone l'Ufficio non lo può sostituire perchè *non ha fondi*. Ne sono rimasto male e ne ho fatto fare uno subito di 1000 fogli che ho inviato. Ma anche quello finirà. E finirò anch'io. Sono certo che chiedendo qui ad enti troverei sicuramente altri che mi imiterebbero, ma prima credo conveniente informare della cosa Lei per il caso credesse, come T.C.I., intervenire provvedendo in quel modo che riterrà del caso.

« A modo di esempio potrebbe o assumersi l'incarico di fornire i registri (credo come



AUTOBUS ELETTRICI IN SERVIZIO PUBBLICO A ROMA MUNITI DI
ACCUMULATORI HENSEMBERGER



"AQUILAS,,

Caffettiere expréss brevettate

TIPO ELETTRICO
E AD ALCOOL

Fratelli SANTINI - Ferrara

CASA FONDATA NEL 1859

Fabbrica articoli d'illuminazione, casalinghi e chincaglierie

Listini e vendita ai soli negozianti

DICK

F.D. MARCA MONDIALE F.D.

LIME di precisione **"DICK,,**
UTENSILI di precisione **"DICK,,**
Acciarini e Coltelli **"DICK,,** per cucina
e generi affini



Rappresentante Esclusivo (con Deposito in Via Spontini, 11)
Ditta **SIMONIS & C. - MILANO - Casella Post. 421**

Carte - Lastre - Roll-films

Paste fotochimiche in tubi

Gevaert

BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA MACHIAVELLI, 12
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



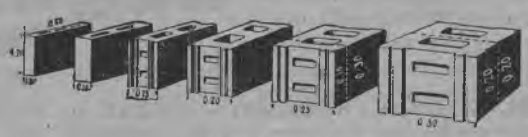


100 stampi
per blocchi paramano

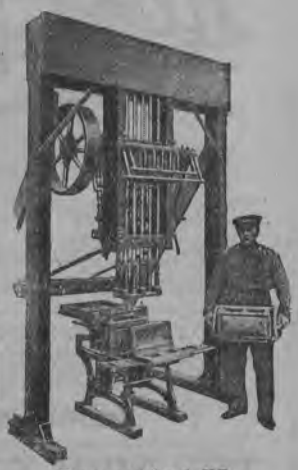


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30% di economia
su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

volume andrebbero bene di 1000 fogli), oppure mandarne un certo numero lasciando ad altri di continuare.

« Le unisco per ogni caso il modello del tracciato interno con le dimensioni (per uniformità) e la scritta della copertina concordata col Capo Ufficio: *Onoranze Salme Caduti in Guerra* (Udine), dal quale il Cimitero dipende ».

La Direzione del Touring accolse subito il desiderio ed infatti inviò due grandi registri esattamente corrispondenti ai richiesti, solidamente legati in tela, (vedi fac-simile a pagina 712). Non dubitiamo che l'esempio del Touring troverà imitatori sì che non venga mai a mancare presso il più sacro dei Cimiteri di Guerra italiani, l'albo che raccolga le firme dei pellegrini e visitatori.

Un decano dell'alpinismo.

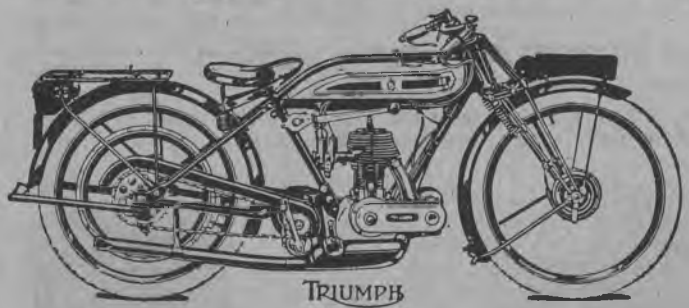
Non siamo soliti pubblicare sulla nostra rivista notizie personali intorno ai moltissimi amici che il Touring conta in ogni parte d'Italia. Crediamo però di derogare, questa volta, mossi dal desiderio di ricordare ai nostri lettori una simpatica figura di pioniere del turismo e dell'alpinismo della Valle di Fassa. Una fra le più gradite attestazioni di omaggio pervenuteci nei giorni in cui si celebrava il trentennio del nostro Sodalizio fu certamente



CRISTOFORO DE ZULIAN.

quella inviataci da Cristoforo De Zulian, decano della *Società delle Guide e Portatori di*

La grande novità!



Dati caratteristici

Motore **TRIUMPH** 4,94 HP, a un cilindro, 84×89 (cilindrata 494 cc.), valvole laterali - Cambio a train-balladeur **TRIUMPH** a 3 velocità - Frizione a disco piatto - Avviamento Kick - Tutte le trasmissioni a catena con parastrappi - Telaio di speciale disegno **TRIUMPH** - Forcella elastica speciale molto solida - Manubrio Sport - Freno a pedale e freno con comando a mano sulla ruota anteriore - Pneumatici Dunlop Cord 26×2½

Non è oggi possibile trovare sul mercato mondiale una macchina che semplicemente eguagli il valore unico della nuova Moto **TRIUMPH** 4,94 HP. Tale affermazione è incontrastabile, per le qualità di efficienza e di regolarità perfette che assicurano ed accentuano la superiorità assoluta di questa **macchina eccezionale.**

TRIUMPH

Cataloghi gratis a richiesta - Agenti in tutta Italia

TRIUMPH CYCLE Co.° Ltd - COVENTRY (Inghilterra)

montagna di Perra in Valle di Fassa. Il De Zulian è uno dei più antichi pionieri dello sviluppo turistico del Pordoi; nel 1900 costruì una piccola baracca in legname su quel valico e con una continua opera di apostolato riuscì, come dice in una curiosa lettera inviataci, «a far sì che da quel piccolo grano di senape sorgesse un villaggio e che il nome del Pordoi divenisse di fama mondiale».

Un'altra caratteristica del De Zulian è anche il suo fervido patriottismo; ne è prova la proposta che egli ci fa di ridare alla magnifica strada di montagna che dal passo del Pordoi conduce ai piedi del ghiacciaio della Marmolada l'antico nome di *Via del Pan* che dai soci del Club Alpino Germanico di Bamberga venne denominato, col nome del loro presidente, Bindel Weg.

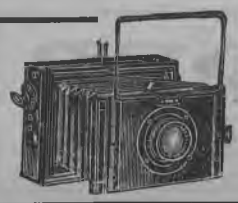
Facezie americane.

Il «Corriere d'America», il diffuso giornale italiano degli Stati Uniti, è stato vittima di un piccolo trucco. Ha un breve articolo sulle grotte di Mammouth: ne dà le spettacolose dimensioni, e pubblica due grandi incisioni della Grotta di Mammouth, entrambe riproduzione di due punti... delle nostre Grotte di Postumia. Una è la Sala dell'Iride, l'altra è la camera finale della Grotta G., braccio che passa sotto la Grotta Nera e fu scoperto nel 1924 in una esplorazione del nostro Presidente L. V. Bertarelli, col Col. Gariboldi, il Prof. Gradenigo e il signor Perco. A Trieste si sono fatte grasse risa e i giornali hanno rilevato che le bugie, anche in America, hanno le gambe corte.

Un pellegrinaggio nazionale alla tomba di Giovanni Pascoli.

Il 28 giugno avrà luogo un pellegrinaggio nazionale alla Tomba di Giovanni Pascoli a Castelvecchio Pascoli presso Barga. Il pellegrinaggio sarà preceduto e seguito da imponenti riti e celebrazioni. Le ridenti e pittoresche vallate del Serchio e della Garfagnana coi monti Apuani e gli Appennini toscani che il Poeta cantava possono essere luogo delle più seducenti e comode escursioni. Al momento di stampare la rivista non ci sono noti i particolari dei festeggiamenti che i Soci potranno direttamente chiedere al *Comitato Onoranze Nazionali a G. Pascoli*, a Bologna, via Dante, 2. La Direzione del Touring sarà lieta se i Consoli faciliteranno la manifestazione, ne diffonderanno la notizia ed i Soci numerosi vi parteciperanno.

Alla cerimonia del 28 giugno parteciperanno rappresentanze del Governo, delle Camere, dei maggiori Comuni e dei Corpi Scientifici d'Italia.



APPARECCHI FOTOGRAFICI **Contessa-Nettel**

di grande precisione e per le ultra istantanee

VENDITA PRESSO GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO

RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA

ERMEN MAZZA - MILANO (36) - Via Villoresi, 15

LISTINO ILLUSTRATO N. 317 FRANCO A RICHIESTA



MOTORI D. K. W

per biciclette

PRATICI – ECONOMICI – SICURI
I MIGLIORI – I PIÙ CONOSCIUTI

5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo.

Biciclette a motore complete

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)

VIA S. STEFANO, 12

FERROVIE, TELEGRAFI e TELEFONI DELLO STATO EGIZIANO.

Elenco delle Fabbriche autorizzate per la fornitura di articoli diversi all'Amministrazione predetta. Questo elenco è attualmente sotto revisione, e tutti i Fabbricanti interessati, **siano o no inscritti nell'elenco medesimo,** sono invitati, per avere maggiori informazioni, a scrivere al Direttore Generale delle Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano al Cairo, oppure ad abbonarsi al

BOLLETTINO DEGLI ANNUNCI DELLE FERROVIE DELLO STATO EGIZIANO.

Questo Bollettino si pubblica tutte le settimane, in arabo, inglese e francese.

Prezzo dell'abbonamento: **50 Piastre Egiziane** (10 scellini e 6 pence). E' l'organo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e contiene dati interessanti i Fabbricanti, gli Imprenditori di lavori e i Fornitori di Materiali impiegati dall'Amministrazione.

Per informazioni e abbonamenti: ***Servizio Pubblicità Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano - Cairo (Egitto).***



MINISTERO DELL'ECONOMIA NAZIONALE (DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA – UFFICIO DEL CENSIMENTO) – *Elenco dei Comuni del Regno secondo la circoscrizione amministrativa al 31 dicembre 1924 e loro popolazione residente e presente (censimento 1921)*, pag. 209. – *Risultati sommari del censimento della popolazione eseguito il 1° dicembre 1921*: 1° *Umbria*, pag. 12; 2° *Venezia Tridentina*, pag. 12 – Libreria dello Stato, Roma 1925.

A cura dell'Ufficio del Censimento, di cui è benemerito direttore il Comm. Ugo Giusti, è apparsa una interessante pubblicazione che dà notizia della popolazione residente e presente nei comuni del Regno secondo il censimento 1921, raggruppati però questi comuni in base alla circoscrizione amministrativa provinciale e circondariale del 31 dicembre 1924. Il lavoro è veramente interessante; da esso apprendiamo che i dati ufficiali attuali sono i seguenti: Provincie 76, Circondari 235, Comuni 9148, popolazione residente al 1° dicembre 1921: 39.988.528, popolazione presente: 38.755.576.

Lo stesso Ufficio del Censimento ha anche iniziata la pubblicazione di interessanti elaborazioni dei dati del censimento dal punto di vista statistico-demografico. Queste pubblicazioni appaiono sotto forma di fascicoletti che si riferiscono ciascuno ad una regione della, quale viene esaminato lo sviluppo demografico nel decennio 1911-1921, la distribuzione territoriale della popolazione, la suddivisione in famiglie, la ripartizione secondo l'età, stato civile, luogo di nascita, professione e le notizie intorno all'analfabetismo. Di queste monografie ne sono apparse due: la prima si riferisce all'Umbria, la seconda alla Venezia Tridentina. Per ciascuna regione, oltre ai risultati sommari ora presentati, verranno presentati i volumi contenenti i risultati analitici.

ZANELLI G. F. – *Giramondo*. – Bologna, Cappelli, 1924 - pag. 241: L. 9.

E' un volume di impressioni di viaggio per diversi luoghi d'Italia, della Germania del dopo guerra e di numerose regioni dell'Oriente vicino e lontano, non esclusa una punta nella Russia meridionale. E' il diario di un

LA MIGLIORE
RIVISTA DI FOTOGRAFIA

IL
CORRIERE
FOTOGRAFICO

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA

Abbonamento semestrale da Luglio a Dicembre L. 15 —
Abbonam. annuale, con tutti i fascicoli arretrati L. 25 —
Numeri di saggio gratis - Via Stampatori, 6 - TORINO

MURER

Premiata Fabbrica di Apparecchi Fotografici
Casa fondata nel 1886
Diploma d'onore all'Espos. Intern. di Fotografia - Torino 1923



Gli ultimi modelli
" MURER „
sono un'affermazione dell' industria italiana nel campo della fotografia

Apparecchi pieghevoli
" Serie D „
tipi leggerissimi, di minimo volume con otturatori a tendina regolabili fino a 1/1000 di secondo
ed obbiettivi Anastigmatici f: 4,5

Formati . . .	4,5×6	6,5×9	9×12	9×14
Lire.	435.—	570.—	745.—	850.—

Nuovi modelli con otturatori a tendina, tipi Reflex, con ottica 1:3,9, ecc., ecc.
Catalogo a richiesta

Negozio . . . : 1, Corso Venezia
Stabilimento: 2, Via Nino Bixio
MILANO

vagabondaggio che, pur vissuto di volo, non va esente da una notevole acutezza di indagine, tale da dare ai lettori un'idea abbastanza plastica delle regioni visitate. Si legge con interesse.

LEONI L. - *Contributo allo studio della organizzazione delle Amministrazioni ferroviarie di Stato* - Ed. N. Zanichelli, Bologna 1925: pag. 39, 11 grafici, L. 8.

Si tratta di uno studio intorno alla organizzazione delle amministrazioni ferroviarie di Stato nei vari paesi d'Europa ove le ferrovie sono gestite dal Governo, con larghe informazioni intorno all'ordinamento attuale delle FF. SS. e con conclusioni assai interessanti circa l'indirizzo economico che l'azienda statale dovrebbe avere, i decentramenti e le centralizzazioni che andrebbero operate e le funzioni che dovrebbero essere assegnate ai singoli organi direttivi od esecutivi.

I. B. SUPINO – *La Basilica di Assisi.* – Bologna, Zanichelli, pag. 250, 200 illustrazioni e 6 tavole, in 4° grande, rilegato: L. 300.

Il Prof. Supino è, fra gli studiosi di storia dell'arte italiana, uno dei più noti non solamente per le numerose, pazienti ricerche compiute intorno all'arte del 300 e del 400, ricerche che diedero fra l'altro vita al magnifico volume su *Giotto* pubblicato due anni or sono dall'Alinari, ma anche per la indefessa opera di insegnante cui s'è dedicato da molti anni negli Atenei del Regno. Egli è uno studioso fra i più obbiettivi; mai non si lascia prendere la mano dal desiderio di far trionfare una ben congegnata teoria o dimostrare l'infallibilità di un metodo. Ama invece sempre partire dalla tradizione e ricercare quanto di vero sia in ciò che ci è stato tramandato attraverso quelle fonti sulle quali per solito si esercita spietatamente la critica moderna.

Il volume che egli pubblica ora è una prova di questa sua probità artistica e dell'acume del suo spirito critico. Lo potranno leggere con diletto anche coloro che non si occupano particolarmente di studi di storia dell'arte giacchè l'esposizione è sempre piana ed il Supino non tralascia occasione per allargare le conoscenze del lettore, oltre l'oggetto esaminato, verso le categorie cui quello appartiene. Gli amatori del bel libro e delle arti nostre, gli studiosi e gli ammiratori di San Francesco troveranno pure nell'opera del Supino delle fonti di diletto, cui non sarà estranea la cura posta dall'editore nell'assicurare una ben degna presentazione del volume sia nella parte che si riferisce alla riproduzione delle illustrazioni (dalle quali furono tratte superbe tavole e nitide zincotipie) sia per la presentazione tipografica dell'opera.

PERUGIA
REGINA DE L'UMBRIA VERDE
PALACE HOTEL
VISTA INCANTEVOLE
DIRETTO DAL PROPRIETARIO G. CURTI

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

SALVATE I DENTI DALLA CARIE !!

Odontalbos
LANCEROTTO
DENTIFRICIO SCIENTIFICO
A BASE DI SAPONE
IL PIÙ EFFICACE
IL PIÙ GRADEVOLE
SI VENDE OVUNQUE
Marchio di garanzia che dovete esigere.
Diffidate delle numerose imitazioni. Insistete sul nome autentico "Odontalbos" ed osservate che ogni tubo porti la caratteristica nostra maschera.

Cartoline illustrate „BRUNNER"
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

Non è qui il posto per un esame del valore scientifico delle asserzioni del Supino; ci piace però notare la rivendicazione che egli fa delle attività di Frate Elia non solo come iniziatore dei lavori per la costruzione della grande Basilica di Assisi, ma anche come ideatore di una costruzione non molto diversa dalla superba mole che oggi ammiriamo. Frate Elia, forte tempra di organizzatore, figlio spirituale del serafico Maestro, aveva previsto la costruzione delle due chiese sovrapposte ed il lavoro procedette così alacremente che nel 1236 anche la superiore doveva essere compiuta. Vennero poi operati rifacimenti, aggiunte, restauri nella seconda metà dello stesso secolo XIII, ma la prima costruzione, che apparve tempio imponente ed al tempo stesso fortilizio per la difesa delle sacre spoglie, deve essere legata al nome di Frate Elia.

Al capitolo in cui minutamente esamina la struttura architettonica della Basilica il Supino ne fa seguire un altro dedicato alle sculture che arricchiscono il tempio e delle quali quelle d'arte cosmatesca sono di grande interesse storico-artistico, oltre che di rara bellezza. Il capitolo più ampio è quello dedicato all'esame di quelle pitture che hanno reso le pareti della chiesa inferiore e della superiore sacre al culto d'ogni amatore dell'arte. Il Supino restituisce a Giotto molti degli affreschi che erano stati ad altri attribuiti e soprattutto le quattro vele sovra l'altare maggiore della chiesa inferiore; esamina accuratamente la parte che ebbero Cimabue, gli artisti romani (dal Cavallini al Torriti, al Rusuti) nella frescatura della navata centrale della chiesa inferiore e della parte elevata della superiore. L'ultimo capitolo contiene uno studio assolutamente originale sulle vetrate della Basilica, alcune delle quali risalgono al secolo XIII, e che ancora non erano state con tanta dottrina studiate ed illustrate.

E' un'opera questa insomma che merita d'essere largamente conosciuta e la cui diffusione all'estero dovrebbe essere curata giacchè varrebbe a mostrare quanto progredita sia l'arte editoriale italiana e quale profondità di indagine sappiano raggiungere i nostri studiosi di storia dell'arte.

CLUB ALPINO ITALIANO – *I Rifugi alpini delle nuove Provincie* – Bolzano 1924, pag. 63, 1 carta geogr.: L. 5.

La Commissione sistemazione esercizio rifugi Alto Adige del Club Alpino Italiano, che ha sede in Bolzano (via Principe di Piemonte, 9) ha pubblicato un'edizione aggiornata di questo opuscolo. Da essa risultano fra l'altro i notevoli aumenti avvenuti nel 1924 e principio del 1925; infatti il numero dei rifugi in possesso del C.A.I.

VINO DI CHINA
FERRUGINOSO
Serravallo

Indicato a quanti si dedicano allo SPORT
Rinvigorisce
Ristora le forze
Eccita l'appetito
Sapore squisito
In vendita nelle Farmacie
FARMACIA SERRAVALLO - Trieste

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO


"MARCA CIGNO"
Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria
G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104
Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

e già di sezioni estere è salito da 54 a 56 mentre quello occupato dalle R. Guardie di Finanza è disceso da 6 a 4. Furono infatti restituiti al C.A.I. il rifugio di Mazza (Höllerhütte) e quello di Rassas (Pforzheimerhütte).

Tra i rifugi rimessi in efficienza nel 1924 o che lo saranno nel 1925, sono da notarsi: nelle Alpi Venoste, il Colle Tasca (Heilbronnerhütte) e il rifugio di Plan (Zwickauerhütte); nelle Aurine, il rifugio Gran Pilastro (Wienerhütte) e quello al Passo Ponte di Ghiaccio (Edelrauthütte); nel gruppo del Grande Veneziano (Gross Venediger), il rifugio Giogo Lungo (Lenkjöchl); nel gruppo Vedetta dei Giganti, il rifugio Forcella Val Fredda (Fürtherhütte); nelle Dolomiti di Pusteria, il rifugio Biella già Croda del Becco (Egererhütte); nelle Dolomiti di Gardena, il rifugio Rasciesa (Raschötzhaus) e il rifugio Vicenza al Sasso Lungo (Langkofelhütte).

ANGELINI-ROTA G. – *L'Umbria*. – Volume 10° della collezione *La Patria, geografia d'Italia*. – Unione Tipogr. Editr. Torinese, Torino 1925; pag. 188, 151 ill., 4 tav. in nero ed a colori e 1 carta geogr.: L. 35.

Nella collezione *La Patria* diretta dal Prof. Stefano Grande, della quale parlammo a pag. 591 de *Le Vie d'Italia* di maggio (a proposito della pubblicazione del primo volume illustrante il Piemonte), appare ora questa monografia intorno all'Umbria non meno notevole della precedente, ricchissima anch'essa di dati, specie di quelli di carattere economico intorno ai quali il pubblico è, almeno nei riguardi della regione umbra, meno informato. Il materiale illustrativo è abbondantissimo sì che ogni località e monumento si può dire siano illustrati in modo conveniente estendendo l'indagine anche alle località minori e minime, che dal punto di vista storico ed artistico hanno tanto interesse nella regione umbra. Il primo capitolo contiene un ampio sguardo sulla costituzione fisica della regione dal punto di vista geologico, idrografico, climaterico, della fauna e della flora. Segue un capitolo di carattere storico ed economico; i dati demografici qui raccolti saranno per molti una vera rivelazione giacchè essi dicono quanto sia negli ultimi anni progredita l'industria in quella regione e quale varietà di prodotti vi offra l'agricoltura. La maggior parte del volume è dedicata alla illustrazione delle città e dei paesi dell'Umbria. Accompagna anche questo volume una carta al milione della regione mentre di Perugia e Foligno sono riprodotte delle cartine in nero (si sarebbero desiderate cartine del genere anche per altri centri topograficamente caratteristici).

ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

QUARZO FUSO
opaco e trasparente
Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche
Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.
Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.
Chiedete opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-068

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE
per AUTOCARRI FIAT e SPA


ROVERETO G. – *Forme della terra - Trattato di Geologia Morfologica* – (II Vol.) – Ulrico Hoepli, Milano 1925 – pag. 540, 178 ill. e XXII tav.: L. 70 (l'opera completa in due volumi L. 150).

Illustrammo già lo scorso anno l'importanza di quest'opera, dovuta ad un illustre geologo che ci onora della sua collaborazione allorchè apparve il primo volume del trattato di geologia morfologica. Questo secondo è destinato alla geomorfologia regionale e cioè all'esame delle caratteristiche delle varie « regioni fisiche », quelle vulcaniche, di glaciazione, le carsiche, le desertiche e steppiche, le costiere, insulari ed immerse marine, le regioni di pianura, di collina, di bassa, media ed alta montagna. Di ciascuna esamina le caratteristiche generali e le singole manifestazioni particolari accompagnando la trattazione con un materiale illustrativo notevolissimo per originalità. Tutte le curiosità naturali che interessano non solo il geologo e il geografo ma anche il turista trovano qui la propria spiegazione e classificazione. Noi vediamo ad esempio quali ragioni di parentela intercorrono fra tutti i fenomeni carsici, dai più semplici ai più complessi, dalle doline ai bacini interni, alle grotte ed agli altri fenomeni di idrografia sotterranea. Ogni argomento è, come dicemmo, ampiamente illustrato ed il testo, per riuscire di facile lettura, è stato opportunamente composto con due corpi di carattere; l'uno più grande che dà notizia del fenomeno in generale, l'altro più piccolo riservato alle esemplificazioni del fenomeno stesso. Un'ampia bibliografia ed un non meno ampio indice analitico arricchiscono il volume nel quale con piacere abbiamo notato come si sia tenuto conto di articoli pubblicati in questa stessa rivista che alla descrizione e alla propaganda per la conoscenza e la conservazione delle più caratteristiche forme della terra dedica il proprio modesto, ma appassionato contributo.

Torino – Edizione della « Pro Italia » e della « Pro Piemonte », 1924; pag. LXXXIII-137, 21 tav. fuori testo: L. 10.

Si tratta di una Guida di Torino assai pratica, ricca di notizie ordinatamente raccolte per opera principalmente dell'on. Carlo Montù, Presidente della « Pro Italia ». Precede un elenco glorioso, quello di tutti i caduti in guerra del Comune di Torino col reparto cui appartenevano e la data della morte. Seguono alcune cartine dimostranti lo sviluppo topografico di Torino dal secolo XVI all'epoca moderna e successivamente in 11 sezioni la pianta al 15.000 della città, con l'indicazione dei sobborghi e del nuovo

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori)
della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



OLIO D'OLIVA SUBLIME FERRARI
AGOSTINO FERRARI - PORTO MAURIZIO (IMPERIA)

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA



Il velo di Protezione

resiste al calore ed all'attrito del vostro motore

Quando Voi, comodamente seduti entro una soffice e confortevole automobile, correte su di una liscia strada, filando velocemente silenziosi, senza urti, senza scosse e senza preoccupazioni, una battaglia nascosta, ma rabbiosa, si combatte sotto il cofano della Vostra macchina: una battaglia ingaggiata fra l'olio, che Voi usate, ed il terribile calore e l'attrito coalizzati insieme.

La forza, l'efficienza, e perfino la vita del Vostro motore possono dipendere dal risultato di questa battaglia. Nel funzionamento l'olio forma un velo sottile, che si distende sopra tutte le parti vitali del motore: un velo che si interpone fra le superfici striscianti e previene il dannoso contatto del metallo contro il metallo. Il velo ottura lo spazio infinitesimale esistente fra i pistoni, le fascie elastiche e le pareti dei cilindri, impedisce all'energia di sfuggire attraverso a tali fessure e di disperdersi.

Questo velo deve essere mantenuto intatto, nonostante l'assalto continuo dell'attrito distruttivo, che tende a lacerarlo e nonostante la sferzata dell'abbruciante ed arroventante calore, che tende a dissolverlo.

L'olio comune soccombe ad una tale battaglia, il velo si rompe, il calore e l'attrito compiono il loro terribile lavoro. Il risultato è perdita di forza, cilindri rigati, bronzine fuse, depositi carboniosi, battiti in testa e conseguentemente grossi costi di riparazione.

Gli ingegneri della Tide Water Oil Co. dopo ripetute prove ed esperimenti, hanno raggiunto la perfezione con il **VEEDOL**; un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito; un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona autorimessa un artistico cartello con lettere iridescenti su disco fiammeggiante Vi avvertirà che là si vende il

VEEDOL

lubrificante che resiste al calore

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO Via XX Settembre, 29 GENOVA ... ...

piano regolatore. Seguono altre 10 piante generali della città in ciascuna delle quali è segnata l'ubicazione degli uffici pubblici, istituti finanziari, teatri, luoghi di divertimento, musei, monumenti, alberghi, ecc. Una cartina mostra la rete unificata delle tranvie di Torino ed infine uno stralcio al 500.000 dell'I. G. M. illustra i dintorni di Torino mentre un'altra carta è dedicata agli impianti idroelettrici. Segue un testo succinto, ma preciso che illustra la città dal punto di vista storico, climatico, fisico, sociale, artistico e contiene un larghissimo numero di notizie pratiche. Infine è un elenco delle vie di Torino con indicazioni intorno alla origine del nome loro.

«Le Chiese di Roma illustrate» - Casa Editrice «Roma», Roma 1925 - P. TAURISANO I., *Santa Sabina* - pag. 83, 40 ill. e 1 piantina: L. 8,50 — LAVAGNINO E., *San Paolo sulla via Ostiense* - pag. 76, 28 ill. e 1 piantina: L. 8,50 — ORTOLANI S., *S. Giovanni in Laterano* - pag. 112, 48 ill. e 1 piantina: L. 12 — CECCHELLI C. - *S. Maria in Via* - pag. 56, 13 ill., 1 piantina: L. 7,50.

Di questa collezione «Le Chiese di Roma illustrate» che fa parte delle molte attività curate dalla Casa Editrice «Roma» ed è intesa a far sempre meglio conoscere i monumenti e le tradizioni dell'Urbe abbiamo già parlato sì che può riuscire superfluo il tessere ancora le lodi dei bei volumetti nei quali con tanta sapienza è stata commisurata la parte descrittiva ed illustrativa a quella di carattere generale intorno alla storia, al valore artistico assoluto e relativo delle cose illustrate. Si può dire quindi che i volumetti soddisfano tanto lo storico dell'arte che vi trova un'ampia bibliografia, una buona pianta, numerose illustrazioni d'assieme e soprattutto di particolari, quanto il visitatore che può con la scorta del volumetto e delle indicazioni in esso contenute meglio gustare le bellezze d'arte che le varie chiese contengono. La raccolta è giunta al 14° volumetto; ne sono annunciati molt'altri, ed è da ritenersi che l'impresa sarà coronata da successo giacchè tutti coloro che si interessano a Roma ed ai suoi monumenti volontieri si faranno acquisitori della interessante e importante collana di monografie.

LIMER F. – *Manuale – Caldaie a combustione liquida (Nafta)* – Libr. Ed. «La luce del pensiero», Napoli, 1922, pag. 108, 9 tav. fuori testo: L. 8.

E' una trattazione, condotta con criteri pratici, delle caratteristiche degli impianti di caldaie a combustione liquida così largamente usate nella moderna meccanica.



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 11. — al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . » 275. — la cassa
» » 25 » » » . . » 137.50 »

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10.

Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Ripario Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

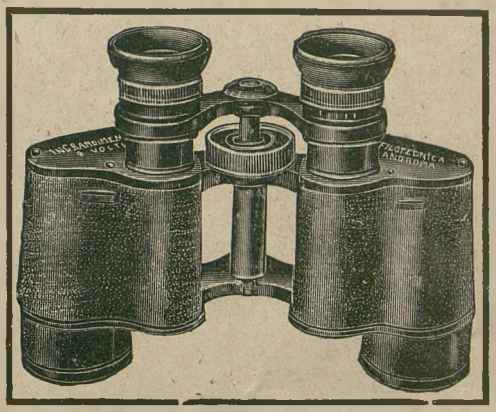
CALZATURE
AQUILA
SUOLE GOMMA

LA PRIMA CALZATURA CON SUOLE IN GOMMA, FABBRICATA IN ITALIA – RICONOSCIUTA QUINDI LA MIGLIORE, LA PERFETTA.

IDEALE PER IL PASSEGGIO: ADATTA PER GLI UFFICI, LA CASA, LA SCUOLA ED IN TUTTI I CASI NEI QUALI IL PIEDE DEVE STAR COMODO.



Binocoli prismatici



"La Filotecnica" Ing. A. Salmoiraghi
S. A. - Ufficio 19 - MILANO

SOCIETA ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**
(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti
se volete dare ai vostri salotti l'impronta della
suprema finezza
ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta
Belfiore S. A.
Cernobbio
(Lago di Como)

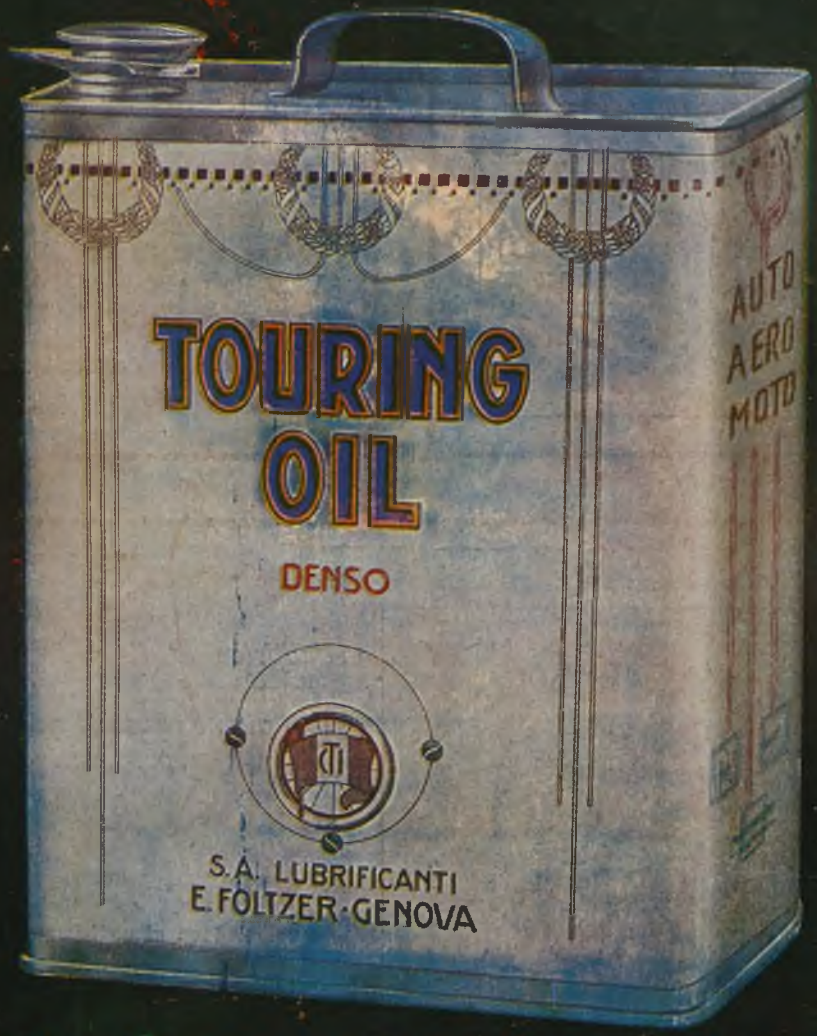
In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

prous

25

TOURING OIL

L'Olio classico per Automobili



SOC. AN. LUBRIFICANTI EMILIO FOLTZER

GENOVA

Piazza Corvetto 2

Agenzie e Depositi in tutta Italia

ANNO XXXI - N. 7 COPIE 165.000 LUGLIO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

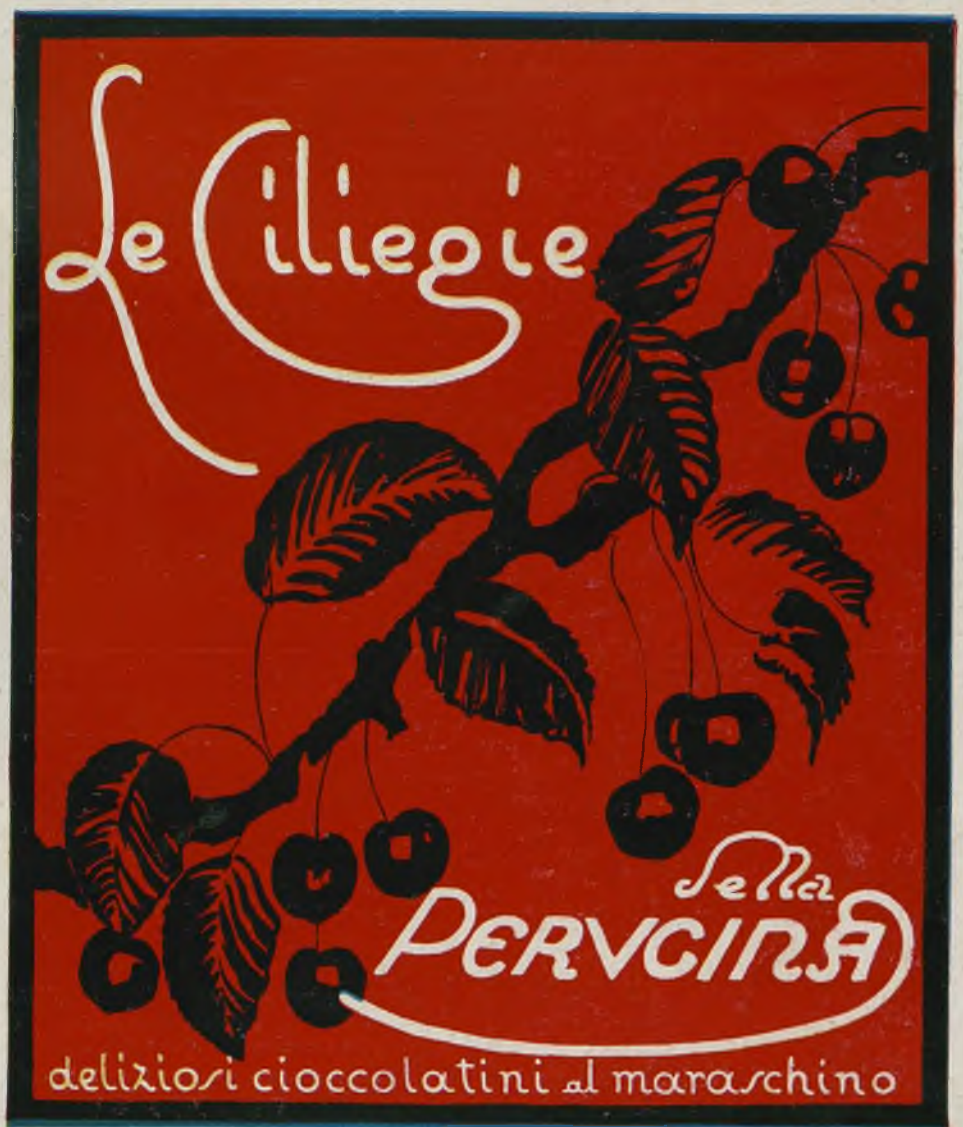
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

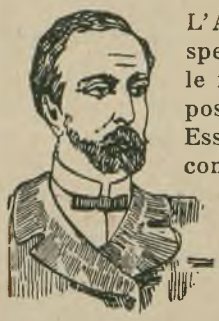
ROMA, VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



CURA PRIMAVERILE

La stagione di primavera è l'epoca più propizia per le cure ricostituenti degli organismi deboli ed è pure la stagione meglio indicata per la cura tendente allo scopo di rafforzare i bulbi del pelo e facilitare lo sviluppo e la conservazione dei capelli e della barba. La migliore preparazione a questo scopo è la

CHININA-MIGONE



PRIMA DELLA CURA

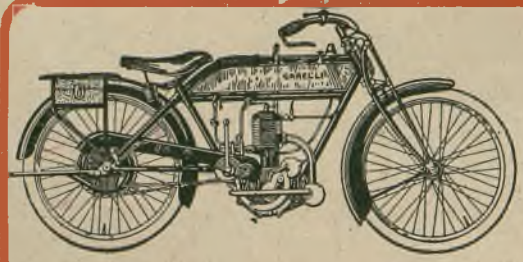
L'Acqua **CHININA-MIGONE**, preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali, non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta prematura. Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE** e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire



DOPO LA CURA

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una bellezza speciale

La **CHININA-MIGONE** *si vende da tutti i Farmacisti, Profumieri e Droghieri*
Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** Via Orefici



Moto Garelli

Sirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano
e ai suoi Agenti

"KINETTE„



ERNEMANN-WERKE A.G DRESDEN

ULTIMA NOVITA'
DELLA CASA

ERNEMANN

apparecchio da presa
per dilettanti

30 metri di pellicola
a perforatura normale

Leggera, semplice,
maneggevole come
una comune
macchina fotografica

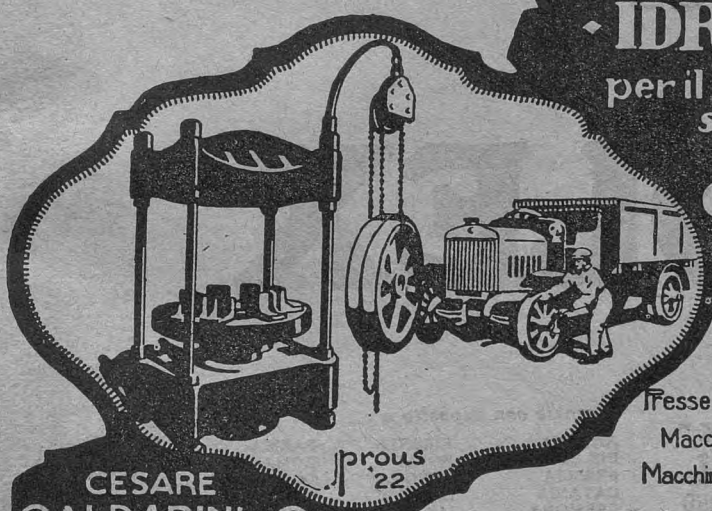
ERNEMANN

APPARECCHI FOTOGRAFICI
DI FAMA MONDIALE
Apparecchi cinematografici d'ogni tipo - I più perfetti

Rappresentanza per l'Italia con Deposito:

EZIO & GUIDO KÜHN
Via Melloni N. 16 - MILANO (21) - Telefono 20-040

BITTER CAMPARI
l'aperitivo
"CAMPARI"
CORDIAL CAMPARI
liquor



PRESSE
-IDRAULICHE-
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE

PRODVZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

CESARE
GALDABINI&C
GALLARATE

II

Quando vi troverete solo sulla strada lontano da tutti i soccorsi



Riconoscerete certamente i vantaggi eccezionali del

SOLEX

AGENZIA ITALIANA
Carburatore "SOLEX"
DITTA BOESCH
33, Corso Galileo Ferraris TORINO
Tél. : 45-620

Agenzie con dépositо a :

ANCONA	FIRENZE	PARMA
BOLOGNA	FORLI	ROMA
BRESCIA	GENOVA	TORINO
CATANIA	LECCE	TORTONA
CREMONA	MILANO	TRIESTE
CUNEO	NAPOLI	TRIPOLI
FERRARA	PADOVA	Ecc.

Ac 507

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

Il tessuto per capote

TRADE **NEVERLEEK** MARK

ha persuaso lo Sportman più esigente. Il sistema di copertura del tetto della vettura chiusa con il materiale

TRADE **PERMAFLEX** MARK

i Tecnici Costruttori di carrozzerie di tutto il mondo. Ne è la prova il continuo aumento della loro applicazione e le numerose imitazioni che molte Case hanno tentate di questi prodotti. L'insuccesso di questi tentativi è dato dal paragone che molto facilmente può fare il consumatore tra un prodotto originale di marca ed una imitazione. Un'imitazione per cause evidenti non può offrire sufficienti garanzie e raggiungere le qualità peculiari di un prodotto originale; non può accontentare i competenti, ma un numero molto limitato di consumatori.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK„ e "PERMAFLEX„ che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 **TORINO** Ind. Telegr. "Carocloth„ Torino

CARBURAZIONE A NAFTA



Economia fino all'80 % in confronto all'uso della benzina – mediante il

Vaporizzatore O. M. P.

applicabile agli attuali motori senza togliere il carburatore a benzina il cui funzionamento rimane inalterato come se il gruppo a Nafta non esistesse.

Funzionamento sicuro, gassificazione perfetta del carburante

Rivolgersi

OFFICINA MECCANICA PARMENSE

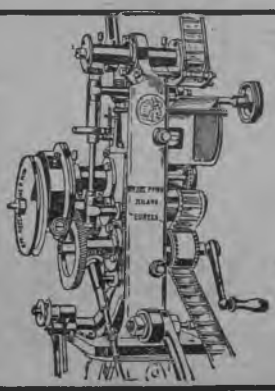
Via Farini, 99 – PARMA – Telefono 1-51

ACCUMULATORI TUDOR

ACCUMULATORI EDISON

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)



Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - ESPORTAZIONE
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX


MAGNETI MARELLI
MAGNETI MARELLI



PORTOROSE presso Trieste

STAZIONE BALNEARE

Bagni d'acqua madre Salso - Bromo - Jodica

Per informazioni gratuite: *Soc. Alberghi - Portorose, oppure presso le Agenzie della Soc. di Nav. "Cosulich", nelle principali città*



MOTORI MARINI

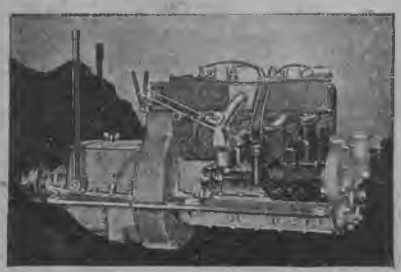
FUORI - BORDO "EVINRUDE,,

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi Differenti – Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto – Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato – Robusti e leggeri

DENTRO - BORDO "EVINRUDE,,

2 HP e 5 HP – Per piccole imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

Voigtländer



Apparecchio a pellicole, 6 × 9
con doppio anastigmatico 1:6,3

di costruzione perfetta,
solidissima, elegante

= L. 400 =

Acquistabile presso tutti i buoni commercianti!

VOIGTLÄNDER & SOHN — Braunschweig
FONDATA NEL 1756
Rappresentante Generale per l'Italia: CARLO RONZONI - MILANO - Piazza S. Ambrogio, 2



Le migliori **MOTO** per il 1925

ARIEL

ROYAL ENFIELD

SUPER EXCELSIOR

PREFERITE PER TUTTI GLI USI

AGENTI GENERALI:
MAX TÜRKHEIMER & C.
Via Lanzone, 22 - **MILANO** - Via Lanzone, 22

Vittoria
S.I.M.S.



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI

MILANO

VIA BROLETTO, 13



GOERZ

ANSCHÜTZ ANGO

Apparecchio fotografico di precisione.

Otturatore a tendina che dà la velocità di 1 millesimo di secondo, è provvisto di obbiettivi doppi anastigmatici **GOERZ.**

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI NEGOZIANTI

CATALOGHI GRATIS

Comm. KODATO ROSSI . GOERZ

MILANO 13 Via Serbelloni 7

Goerz

..... vado in auto e mi sento tranquillo .....

può dir così solo chi ebbe la previdenza di applicare i cristalli di sicurezza " Triplex "

I cristalli Triplex non si distinguono nella apparenza dai cristalli comuni; ma ***garantiscono*** la salvezza in ogni malaugurato incidente di viaggio.

Informarsi da

ENRICO DE GIOVANNI

Via Meravigli, 12 MILANO (9)

ACCUMULATORI SCAINI

VIA TROTTER, 10 - MILANO - TELEFONO 21-336



TUTTE LE APPLICAZIONI

BATTERIE SPECIALI

per avviamento ed illuminazione di automobili

Pronta consegna di tutti i principali tipi

ASSOLUTE E PRECISE GARANZIE



La FRERA

350 cm. - 500 cm.

nel 1925 ha vinto clamorosamente nelle Tre maggiori Gare!!

« classificandosi in tutte »

PRIMA ASSOLUTA:

"I° Gran Premio Reale"

" Circuito di Roma "

Targa Florio

Circuito di Rapallo

come ha stravinto nel

Cross-Country di Como

ed in altre 12 Gare Regionali



Stabilimenti S. A. FRERA TRADATE (Milano)



Rappresentanze e Depositi:

Torino . . . . . - Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza 148-154.

Cuneo . . . . . - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Emanuele II.

Alessandria - ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33

Novara . . . . - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Corso Garibaldi, 1.

Biella . . . . . - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15

Ivrea . . . . . - ZERBINO & BRESSANO - Corso C. Nigra.

Milano . . . . - Negozio di vendita: Via P. Umberto, 25 - Ing. CELSO CAMI - Via A. Appiani, 15.

Genova . . . . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20

Padova . . . . - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.

Trieste . . . . - «SACAMA» GIOV. FERLUCA & C. - Via XXX Ottobre, 4.

Bologna . . . - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15.

Firenze . . . - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.

Roma . . . . . - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.

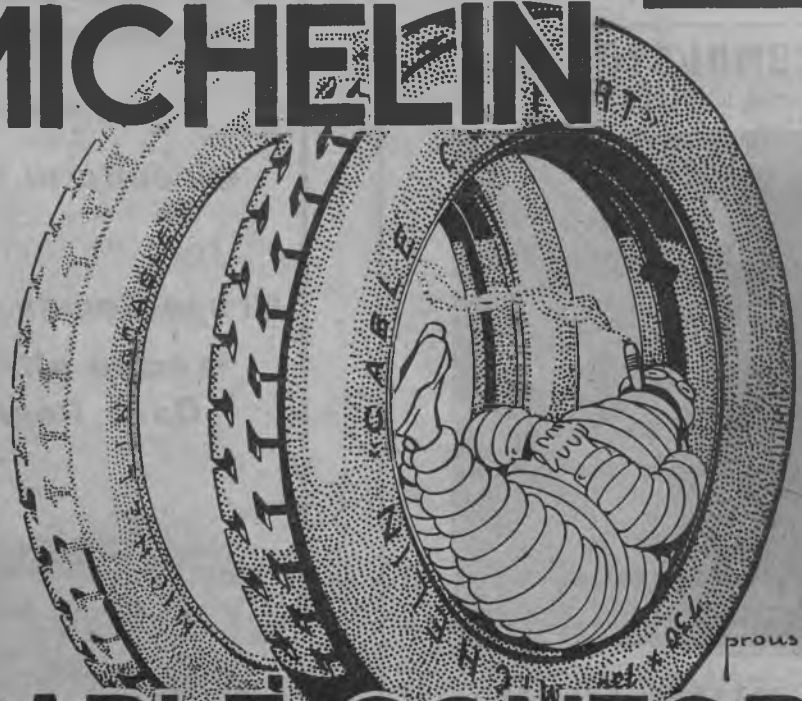
Napoli . . . . - Ing. ARTURO MIGLIACCIO - Via Guglielmo Sanfelice, 24.

Catania . . . - FRATELLI ZUCCO - Via Etna, 175.

Palermo . . . - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40.

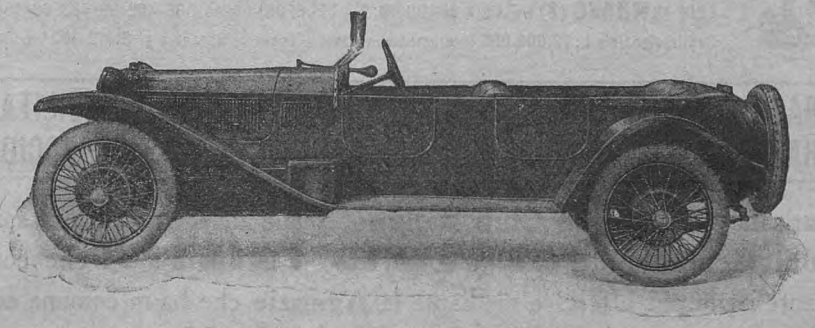
Cagliari . . . - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi «SATAS».

MICHELIN



CABLE-CONFORT

"LAMBDA"



FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101



"GLOBOIL" Olio superiore per Automobili - LUBRIFICANTI F. MATTER - MESTRE



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.
II » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.
III » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.
IV » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura « ITALIA ».
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, trafileria, Punte, Cerchi.
I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.
II » DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.
ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

Le persone raffinate e di buon gusto hanno adottato le meravigliose

ACQUE DI COLONIA DI SAUZÉ FRÈRES - PARIS

EAU DE COLOGNE **FLORODOR**

Quintessenza di Acque di Colonia tenaci e persistenti

EAU DE COLOGNE **CHYPRE**

Successo mondiale

EAU DE COLOGNE **FOUGÈRE**

Insuperabile per la finezza

OGGI STESSO domandate al Vostro profumiere di farVi sentire le nostre specialità e se fosse sprovvisto scrivete a noi, ci procureremo il piacere di mandarVi gratis un campioncino dietro un Vostro biglietto da visita.

Sede in Italia: SIGISMONDO JONASSON - PISA - Via Bonanno Pisano, 16

SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**

(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti

se volete dare ai vostri salotti l'impronta della

suprema finezza

ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta

Belfiore S. A.

Cernobbio

(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Si eseguiscono addobbi per Restaurants ed Alberghi

Chiedere cataloghi e listino prezzi.

Provate pure tutte le paste dentifricie!

In ultimo vi deciderete pur sempre

per la pasta

PEBECO

Il suo sapore fresco

e piccante prova che è ricchissima

di sali ossigenati.

E da questi soltanto dipende l'efficacia

del dentifricio!



P. Beiersdorf & Co. A. G.





GUAINE PER MOLLE JEAVONS

JEAVONS PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE

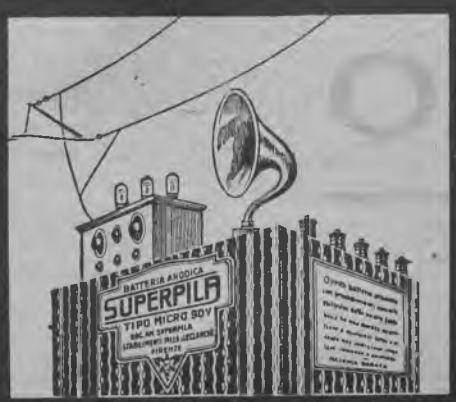
BREVETTATA IN TUTTO IL MONDO

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio



Agenti per l'Italia:

Ditta CESARE DE MARCHI - Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO



SVPERPILA

"LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE,,

BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI

SOC.AN.SUPERPILA

FIRENZE

CASELLA POSTALE 254

LISTINO GRATIS

SGR

Società Generale Radio

Anonima per Azioni - Capitale L. 250.000

Via dei Mille, 21 – **BOLOGNA** – 21, Via dei Mille

Apparecchi Riceventi per Radiotelefonia



I migliori - I più sensibili - I più selettivi

PARTI RADIO PER AMATORI

PREVENTIVI A RICHIESTA

HÉRION

MAGLIERIE IGIENICHE

ANNO XXXI — **Sommario del Fascicolo di Luglio** — **N. 7**

G. Calza. — *Sabratha e Leptis Magna*, pag. 723.
Il Consiglio del T. — *T. C. I. e Touring Club Italo-Tedesco*, pag. 733.
L. V. Bertarelli — *Parole dall'alto*, pag. 738.
S. Kambo — *Civiltà e scienza nell'opera delle missioni*, pag. 739.
† G. De Fonzo — *La Fieravecchia*, pag. 749.
L. Scura — *Val Badia, cuore di Ladinia*, pag. 755.
G. Deabate — *Una caratteristica necropoli alpina*, pag. 765.
G. Isnardi — *Pentedattilo*, pag. 771.
S. De Capitani. — *La rivelazione dell'invisibile*, pag. 779.
——— *L'ossario del Pasubio* ,pag. 790.
A. Del Vita — *Il museo di Castiglion Fiorentino*, pag. 791.
——— *Sicilia Pittoresca*, pag. 798.
U. Tegani — *Il Villaggio bengasino del Guarscià*, pag. 799.
Vita del Touring, pag. 803 — Notizie ed echi, pag. 805 — Alberghi affiliati e Ribassi ai Soci, pag. 843 — Soci benemeriti del T. C. I., pag. 845 — Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I., pag. 848 — Statistica dei Soci al 31 maggio 1925, pag. 850.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca
NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 7
PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA - TUTTI I DIRITTI RISERVATI
Luglio 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

TRIPOLITANIA ROMANA: SABRATHA E LEPTIS MAGNA

Nel maggio scorso il Ministro delle Colonie ed il Governatore della Tripolitania hanno voluto riunire, in un convegno archeologico internazionale, personalità scientifiche di ogni paese ad una visita agli imponenti scavi di Sabratha e Leptis Magna. Guido Calza, direttore degli scavi di Ostia, uno dei partecipanti al convegno, ha scritto per Le Vie d'Italia *questo articolo che illustra il mirabile complesso di quelle grandiose rovine aggiuntesi al patrimonio archeologico d'Italia.*

L'Arco di Marco Aurelio liberato.

Le scoperte archeologiche della Tripolitania costituiscono delle vere rivelazioni per tutti: perchè mentre le vicine colonie francesi della Tunisia e dell'Algeria hanno dato già da molti anni un ricco materiale punico e romano, la Tripolitania non era stata visitata che da rari e affrettati viaggiatori le cui osservazioni e descrizioni non lasciavano davvero prevedere la ricchezza e sontuosità delle tracce di Roma: Oea (Tripoli) teneva nascosto, sotto la povera e misera veste datale dagli arabi e dai turchi, perfino il solo monumento che ne rileva l'origine romana: l'Arco di Marco Aurelio. Il quale, liberato ormai dalle superfetazioni moderne e circondato da un'ampia zona di rispetto graziosamente acconciata a giardino, sarà presto visibile a chi sbarca a Tripoli, con la demolizione delle povere casette tripoline che gli stanno ancora innanzi.

Rappresenta quest'arco, eretto per la munificenza di C. Calpurnio Celso e a ricordo del trionfo riportato sui Parti nel 165 d. C., il centro dell'antica città dove s'incrociavano le due strade principali della colonia. Arco quadrifronte con le due fronti più strette sul *cardo* e le due più larghe sul *decumano:* quattro piloni di grossi blocchi di marmo pentelico sostengono la cupola che è una mirabile co-



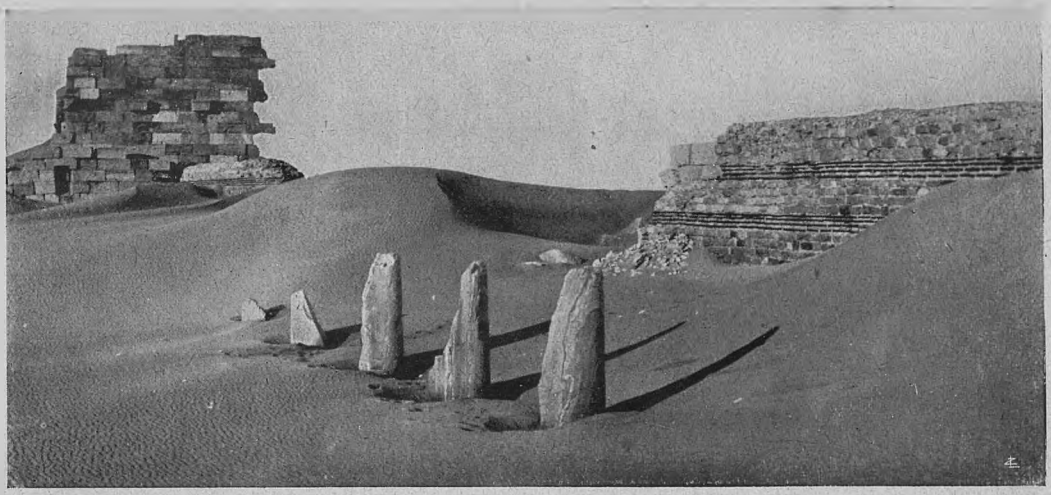
SABRATHA. - IL GRANDE ANFITEATRO CONSERVA QUASI INTATTE LE GRADINATE DI PIETRA DELL'EMICICLO MERIDIONALE. SU CUI SI VEDONO SEDUTI GLI ARABI AVVOLTI IN BIANCHI BARACANI: NUOVI CITTADINI D'ITALIA CHE CI CONSERVANO NEL LORO COSTUME IL RICORDO DEGLI ANTICHI CITTADINI DI ROMA.

struzione fatta di blocchi trapezoidali posti a contrasto in modo da formare una calotta ottagonale a vela imposta, con un espediente costruttivo assai singolare, sopra la sommità rettangolare dell'arco e formante, al di sotto, vuoti attraversati da grossi architravi. Probabilmente la sommità dell'arco terminava a cuspide. Le nicchie sui lati est ed ovest erano destinate alle statue onorarie dei due imperatori, di cui una rappresentante Lucio Vero è stata ritrovata ed è nel Museo di Tripoli: altre due nicchie contenevano forse le statue dei dedicanti, i notabili della colonia. Tutto l'arco, del resto, è riccamente decorato: intorno ai fornici Apollo e Minerva su carri tirati da grifoni e da sfingi alate, e, sotto, trofei di armi e prigionieri; e nei sott'archi un sistema di decorazione comune nell'arte romana a tralci di vite attorcigliati a spirale.

Dal Museo alle nuove imprese archeologiche.

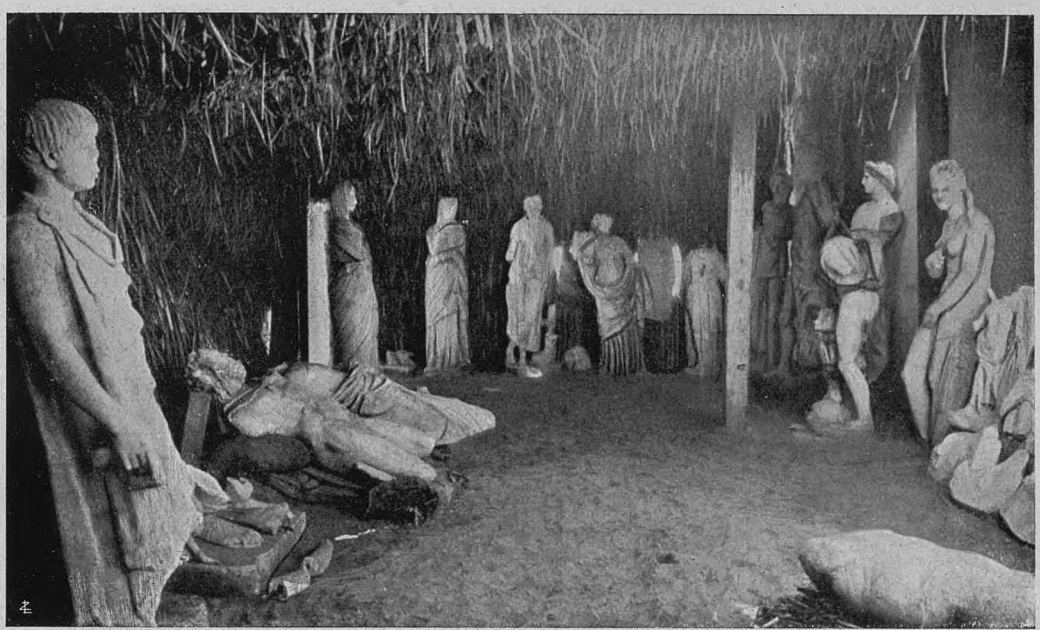
Non numerose quindi le vestigia romane nella capitale della nostra colonia. Ma i nostri valorosi archeologi ben sapevano che non tanto in Tripoli bisognava ricercare le tracce dell'Impero di Roma, quanto sulla costa e nell'interno della regione là dove le successive dominazioni avevano meno potuto oscurare e deturpare i segni della civiltà antica. E mentre già nel 1910 il Ministro degli Esteri Di San Giuliano inviava in Libia una missione composta dei proff. Halbherr, Aurigemma e Beguinot per procedere alla ricognizione archeologica della Cirenaica e della Tripolitania — fu questo infatti il primo segno del nostro interessamento per le terre che dovevamo un anno dopo conquistare —, nel 1912 il dr. Aurigemma veniva inviato dalla Direzione delle Belle Arti come ispettore a Tripoli. A lui appunto si deve la prima sistemazione dell'arco di Marco Aurelio e la formazione del Museo in cui si raccolse tutto ciò che era stato disperso sotto il governo turco, nonchè i trovamenti fatti nei nuovi scavi, come ad esempio le suppellettili funerarie, e in prevalenza pregevoli e conservatissimi vetri, trovati nella necropoli tripolina sulla spiaggia, e più tardi bellissimi mosaici colorati provenienti da una villa in località Zliten tra Homs e Misurata, scoperti nel 1914 dai nostri soldati.

Si venivano così determinando sul terreno



LEPTIS MAGNA. - ENORMI DUNE SABBIOSE RICOPRONO ANCORA LA MAGGIOR PARTE DELLA CITTÀ ANTICA, MA OFFRONO ALLO SPETTATORE UNO SPETTACOLO INDIMENTICABILE PER IL FASCINO CHE EMANA DAI RUDERI EMERGENTI DALLA SABBIA ARABESCATA DAI VENTI E PER IL MISTERO E LE RICCHEZZE CHE ESSA GELOSAMENTE RACCHIUDE.

conquistato le soste di una civiltà fiorente, che aveva sparso fattorie e ville lungo la costa, accanto alle tre città maggiori Oea, Sabratha e Leptis. E quando, due anni fa, la conquista completa, l'intera pacificazione del paese e l'assestamento della situazione politica coloniale mediante la provvida e intelligente opera svolta dal conte Volpi, ci dette la integrità e l'assoluta sicurezza del possesso, il Governatore stesso volle far seguire alle sporadiche ricognizioni archeologiche, i grandi scavi di Sabratha e di Leptis che permettono ormai di annunciare al mondo la conquista di una zona monumentale non soltanto uguale ma forse superiore a qualsiasi altra dell'Africa settentrionale.



LEPTIS MAGNA. - GRUPPO DI STATUE RINVENUTE NEGLI SCAVI DELLE TERME E RICOVERATE PROVVISORIAMENTE IN UNA CAPANNA DI FRASCHE PER I NECESSARI RESTAURI. ALCUNE DI QUESTE MIRABILI SCULTURE SONO STATE COLLOCATE NELLE SALE DELLE TERME, ALTRE FORMANO IL PRIMO NUCLEO DI UN MUSEO LOCALE.



LEPTIS MAGNA. - COLONNE DI MARMO CIPOLLINO DELLA NAVATA LATERALE DELLA BASILICA, ROVESCIATE SULLA SABBIA CON LA LORO TRABEAZIONE MARMOREA.

Ecco perchè il convegno archeologico di Tripoli se potè sembrare a taluno il frutto di un troppo ardito nazionalismo culturale, risultò invece, e non solo per noi italiani ma per gli stranieri stessi, il doveroso riconoscimento di un intelligente e fortunato lavoro di ricerca e di scavo compiuto in pochissimo tempo e diretto a fini scientifici ed educativi.



LEPTIS MAGNA. - LO SCAVO DELLA BASILICA, NEL COSÌ DETTO PALAZZO IMPERIALE, VIEN FATTO DA PRIGIONIERI ARABI SORVEGLIATI DAI NOSTRI SOLDATI. LE COLONNE DI GRANITO ROSSO SEPARANO LA GRANDE AULA CENTRALE ABSIDATA DALLE NAVATE LATERALI.

Si sarebbe avuto torto se si fosse aspettato a far conoscere e divulgare i risultati raggiunti, a mezzo di un convegno che è la forma più efficace di divulgazione e di propaganda intellettuale. Queste luminose testimonianze di civiltà romana, risorte per opera dell'Italia, devono far parte ormai del patrimonio della civiltà moderna perchè ne riconosca e ne assimili l'alta virtù animatrice ed educatrice.

Un emporio romano: Sabratha.

Di Sabratha, prima mèta del nostro convegno, si conosceva poco più che il nome: qualche raro ricordo degli antichi non ci permetteva di ricostruirne la storia, di riviverne la vita, di valutarne l'importanza. Importante emporio doveva essere stata: posta a circa 80 chilometri a ovest di Tripoli, essa fu fondata da quegli intrepidi e abili navigatori che furono i Fenici intorno a un porto naturale che divenne lo sbocco di una grande carovaniera, conducente alla costa dal lontanissimo Fezzan e dalla lontana Cydamus (l'attuale Gadames). Però anche come emporio, salvo la presumibile attività goduta durante il dominio cartaginese, e il favoreggiamento pei Romani nella guerra tra Roma e Giugurta, nulla risultava di essa se non il diritto di batter moneta e di nominare proprii magistrati. Per l'Impero la menzione più importante non ci veniva nè da scrittori nè dal suolo africano: bensì da Ostia che, come emporio di tutto il commercio mediterraneo, conserva una *statio Sabrathensium*, cioè un ufficio di rappresentanza commerciale dei Sabratensi nel terzo secolo dell'era nostra. Del resto il nome di Sabratha è illustre per due avvenimenti: per aver dato i natali a Domitilla divenuta moglie di Vespasiano, e per aver assolto da una stolta accusa di magia il filosofo e brillante oratore Apuleio che dovette pronunciare innanzi al tribunale di Sabratha, presieduto dal proconsole Claudio Massimo, un'arringa in sua difesa con una indiavolata dialettica piena di brio e di umorismo contro i suoi denigratori. E ciò avveniva circa l'anno 157 d. C. Invasa dai Vandali la Tripolitania, e dopo il breve dominio di questi, dai Bizantini che dettero alla intera regione un nuovo periodo di lotte terminato soltanto nel 548 e dal quale ebbero origine gran parte delle fortificazioni

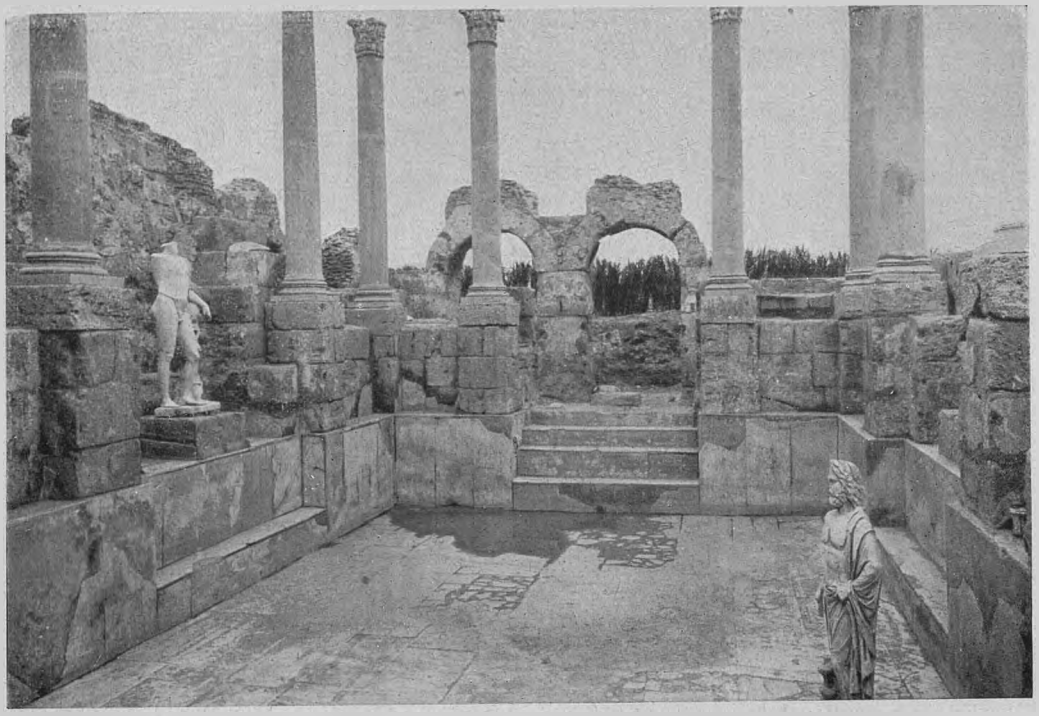


LEPTIS MAGNA. - PILASTRO ANGOLARE DELL'AULA CENTRALE DELLA BASILICA FIANCHEGGIANTE L'ABSIDE, ORNATO AD ALTORILIEVO CON FIGURE MITICHE AFFACCIANTISI FRA GIRALI DI ACANTO, DI VITE E DI EDERA.

erette su antichi edifici romani, Sabratha accoglie tra le sue mura un tempio alla Vergine come ci attesta Procopio. Ma la città diviene un cumulo di rovine con l'invasione degli Arabi seguaci della religione predicata da Maometto e contro cui nel 643 gli indigeni, cioè i Berberi, oppongono una sanguinosa ed eroica resistenza.

Il grandioso anfiteatro.

Manca dunque ogni eloquenza a questa scarsissima storia della città. La ricogni-

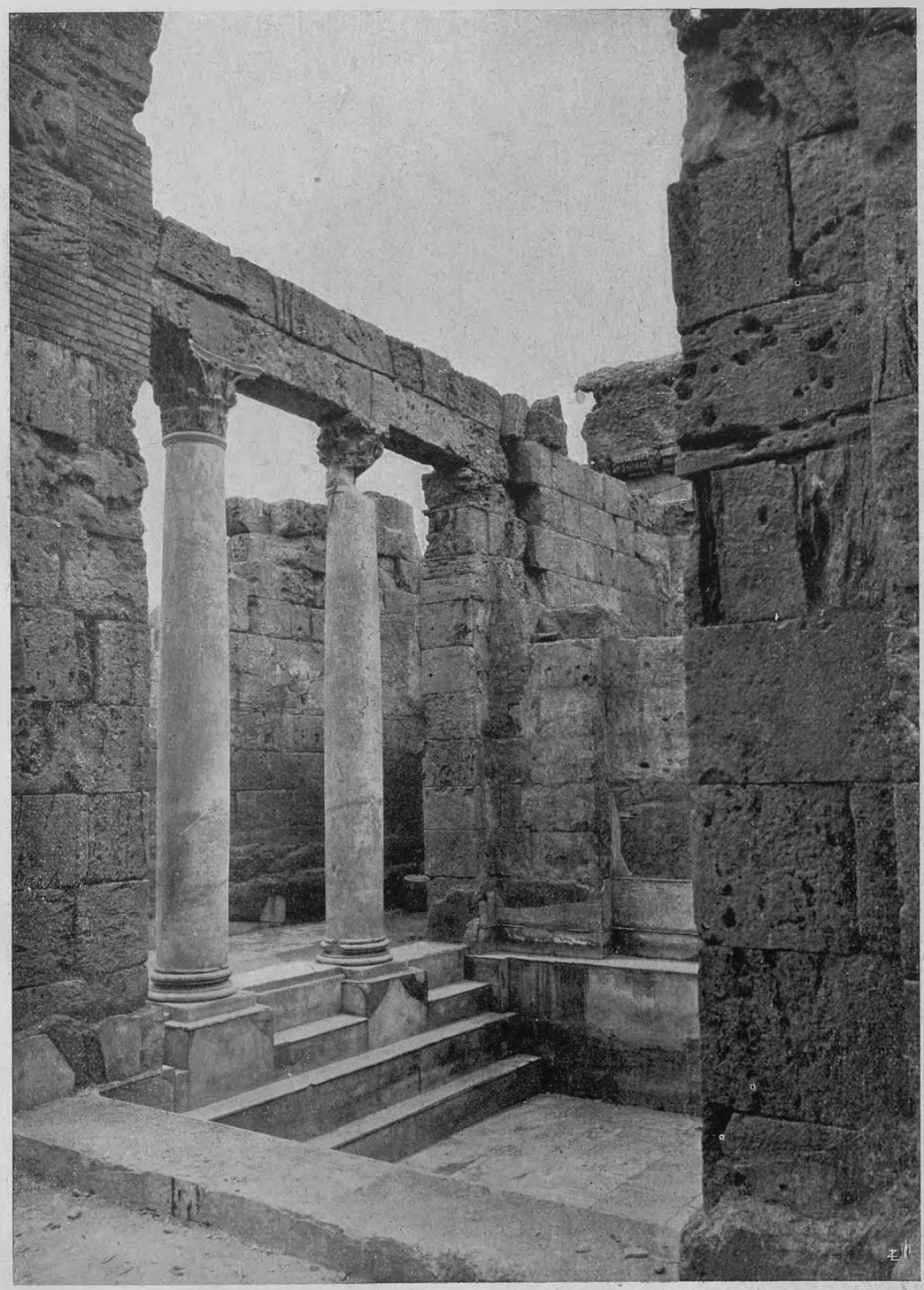


LEPTIS MAGNA. - TERME: PISCINA DI PONENTE CON LE STATUE DI APOLLO DELFICO A SINISTRA E DI ESCULAPIO A DESTRA.

zione archeologica, gli scavi e il trovamento di numerose e ampie iscrizioni ce la fanno invece oggi rivivere a pieno. La città che si estende tutta lungo il mare e di cui due mausolei e l'anfiteatro ci hanno rivelato l'estremità orientale mentre il Campidoglio e il porto ne segnano presso a poco il centro, è conosciuta ormai in quasi tutta la sua estensione che fu ragguardevole. L'anfiteatro stesso rimesso in luce dopo pochi mesi di lavoro per più della metà, rivela l'importanza della città e la sua numerosa popolazione, giacchè ha delle dimensioni minori soltanto di un terzo rispetto al Colosseo. Suggestiva rovina questa ellissi di gradinate in pietra calcare locale, così tenera da sfaldarsi al contatto dell'acqua e del vento, che noi abbiamo avuto la ventura di veder popolata da centinaia di indigeni avvolti nei loro bianchi baracani, quasi a darci la sensazione degli antichi spettatori romani avvolti dalla toga! Suggestiva e interessante rovina, di cui lo scavo ha rivelato singolarità costruttive: l'alto muro che circonda l'arena sopra al quale un terrazzo diviso dalle gradinate superiori e sostenuto da una vôlta solidamente costruita, permetteva agli spettatori più ragguardevoli di godere più da vicino gli spettacoli gladiatorii. Inoltre sono esplorate le caverne ai lati dell'ingresso principale, destinate a contenere le belve e l'attrezzamento per i giochi. L'attività di servizio di questo monumento è del resto provata da un'iscrizione che ci ricorda cinque giorni di ludi gladiatorii offerti alla città dalla munificenza di un certo Gaio Fulvio Pudente, il quale continuava così la tradizione di generosità del padre che aveva abbellito Sabratha di dodici fontane marmoree conducendovi anche l'acqua a sue spese.

Il Campidoglio e le Terme.

Sebbene questo anfiteatro di 62 × 48 metri, il solo finora conosciuto in Tripolitania, sia per importanza il secondo dell'Africa dopo quello di El-Djem, noi vogliamo in Sabratha ricercare altrove l'impronta del dominio di Roma. Il dott. Bartoccini, il giovanissimo archeologo che presiede da due anni agli scavi, con una mirabile attività e con chiaro intelletto, ci guida infatti alle rovine del maggior tempio della colonia, il



LEPTIS MAGNA. - IL «FRIGIDARIUM» CENTRALE DOPO I RECENTI RESTAURI ALLE PIATTAFONDE E AI CAPITELLI. GLI SCAVI DELLA CITTÀ SI INIZIARONO CON LA SCOPERTA DI QUESTA SALA.

Capitolium. Non rimangono di questo che le tre celle per le statue di Giove, di Giunone e di Minerva elevate sopra un podio a cui si sale per un'ampia gradinata bi-



LEPTIS MAGNA. - ARCO QUADRIFONTE: RILIEVO CON SCENA DI TRIONFO. L'IMPERATORE SETTIMIO SEVERO, CORONATO, CON ACCANTO I DUE FIGLI, AVANZA SOPRA UNA QUADRIGA RICCAMENTE DECORATA DA FIGURE A RILIEVO IN CUI SI RICONOSCE LA PERSONIFICAZIONE DELLA CITTÀ DI LEPTIS VENERATA DA ERCOLE E DA LIBER PATER.

partita da una grande ara nel centro. E una delle statue di culto fu ritrovata: un colossale busto di Giove con alto piedistallo di marmo greco su cui è l'iscrizione del dedicante *Iovi Africanus*. Esso troneggia di fronte alla cella centrale: l'aspetto bonario di questo Giove Sabratense, rimodellato senza finezza sul tipo statuario più comune del dio supremo dei romani, ci sembra tuttavia di una maestosità imponente tra queste bianche rovine di un tempio africano, baluardo di fede, centro di vita, segnacolo di una religione che collegava direttamente a Roma e all'impero questa sua lontana colonia.

Quando il Cristianesimo potè anche qui erigere la sua chiesa, si volle che l'emblema del nuovo culto, il mistico segno della croce, trionfasse proprio accanto al Campidoglio: una sala absidata, adattamento di un edificio pagano, con in mezzo una vasca ottagonale per battistero ad immersione, e una serie di iscrizioni sepolcrali rinvenute negli scavi ci fanno datare questa chiesa alla fine del quarto secolo dell'êra nostra. Quale mano pietosa volle conservata nei secoli, nascondendola nei sotterranei del tempio, la augusta immagine del Giove Capitolino? O non sentirono forse gli ultimi pagani e i primi cristiani aleggiare lo spirito di un'altra divinità, la Dea Concordia, il cui busto colossale fu ritrovato in questi scavi, così da poter convivere insieme in religiosa tolleranza? Dovettero certo vedere anche i seguaci della nuova religione del Cristo, in queste figure dell' Olimpo pagano i simboli di un culto sotto il quale era cresciuto e aveva prosperato l'Impero di Roma: li rispettarono forse per questo. Chi se non Roma aveva dato a questa colonia la sicurezza della regione, l'ornamento cospicuo di edifici monumentali, le strade basolate che noi percorriamo per recarci agli altri centri scoperti? Tra questi un edificio termale adorno di mosaici geometrici policromi disegnati con qualche finezza nei vari ambienti delle Terme, costituenti un organico insieme architettonico in cui osserviamo due piscine affrontate ai lati della sala d'ingresso, con vasche absidate ed esagonali e tutto il sistema di riscaldamento di tre *calidaria* comunicanti. Le numerose iscrizioni, raccolte provvisoriamente nella casetta della direzione scavi, insieme con



LEPTIS MAGNA. - VEDUTA GENERALE DELLE TERME A SCAVO ULTIMATO, CIRCONDATE E ORNATE DA UNA SELVA DI COLONNE. IN FONDO L'OASI DI HOMS.

vari frammenti di sculture e di statue che dovettero essere colossali, ci pongono a contatto della vita vissuta da questa città che trasse ricchezza dal commercio marittimo, e splendore dalle liberalità di privati cittadini e dagli imperatori e imperatrici più frequentemente ricordati: Traiano, Marco Aurelio, Lucio Vero, Commodo, Faustina, Flavia Domitilla.

La grandiosità di Leptis.

La visita a Sabratha prepara dunque assai bene la mente e lo spirito alla più completa e superba visione della sua maggiore sorella: Leptis Magna. Sorella maggiore forse di tutte le altre città romane dell'Africa se con poco più di un anno di lavoro, per quanto alacre e intelligente, essa ci ha reso già una trentina di ottime sculture, una serie numerosa di rilievi trionfali, e infine, monumenti di una grandiosità degna di Roma, quali le Terme, la Basilica, l'Arco di Settimio Severo. Non è rimasta qui soltanto l'ossatura degli edifici, ma la imponente linea architettonica e la ricca ornamentazione che ce li rende vivi e solenni. Se non fossero concepiti ed eseguiti con tanta solennità e grandiosità — ben rispondente al fasto di una città imperiale romana — e se non sapessimo che per secoli e secoli nessuna vita e nessuna civiltà ha saputo continuare la vita e la civiltà di Roma, si sarebbe tentati di crederli recenti questi monumenti, tanta è la loro freschezza. Così ce li hanno conservati la morbida coltre di sabbia che distendendosi mollemente e gradualmente sopra una città ancora intatta, ha ricoperto e protetto ogni cosa con una soffice ma duratura e impenetrabile custodia, aggiungendo alle bellezze delle rovine l'affascinante spettacolo di montagne sabbiose alte più di dieci metri. Proiezione assai più solida nella sua morbidezza che non siano state le ceneri del Vesuvio per Pompei, o le macerie per le altre città scomparse.

Una efficace visione d'insieme della grandiosità e della conservazione di questa colonia romana si riceve salendo sulla punta Lebda (alla quale ci guida il prof. Romanelli, il primo scavatore di Leptis), una roccia a picco sul mare su cui si elevava forse l'antico faro allo sbocco dell'Uadi Lebda, il cui estuario forma l'ampio bacino del porto. Intatto anche questo, nelle sue ampie e alte banchine di calcare locale, munite di pietre di ormeggio e di scalette che permettevano di discendere a livello dell'acqua; intatta ancora quella solida muraglia che segue l'andamento della costa e fu eretta a salvare dai violenti marosi l'ansa interna del porto. Non dovette durare a lungo se alla fine del terzo secolo, prima di Costantino e quando la città era ancora splendida di monumenti, le navi andavano ad ancorare a ridosso del promontorio Ermeo, cinque miglia lontano.

Ma fu certo questo porto, che misura all'incirca metri 400 × 400 con una superficie quindi di 160.000 mq., assai superiore perciò al porto mercantile di Cartagine e agli altri dell'Africa, fu esso la causa prima e lo strumento della prosperità e dell'importanza raggiunta da Leptis, fondata sulla fine del secondo millennio a. C. dai Fenici. Ed ebbe rifugio qui quella flotta commerciale leptitana, che fu al servizio prima di Cartagine e poi di Roma.

La maestosa Basilica e le Terme.

Non ci si meraviglia, del resto, della grandiosità del porto quando si passa alle rovine del così detto Palazzo Imperiale. La grande Basilica erge la sua alta muraglia che circoscrive una sala doppiamente absidata e in cui sono già a posto otto enormi colonne di granito rosso con i loro capitelli corinzi di 80 cm. di diametro, sui quali poggia il bianco architrave che eterna il nome di Settimio Severo. E addossato ai muri costruiti in bella pietra da taglio di cui restano fregi dorici a metopi e triglifi e porte marmoree finemente lavorate, tutta una selva di colonne di cipollino che riprenderanno, in breve nel loro antico posto la loro antica funzione: e questa vasta aula tripartita da colonnati conservata per più di dieci metri di altezza, diverrà, per certo, a scavo compiuto, la testimonianza più sicura del fasto di Leptis e l'esempio più fulgido della sontuosità architettonica di un monumento romano.

In Leptis patria dell'imperatore Severo e a ciò essa deve la gran parte del suo splendore; ma Roma stessa non patria d'imperatori soltanto ma sede dell'Impero non ci ha lasciato nulla di così intatto da poter reggere il paragone con la Basilica Leptitana, se lo scavo continuerà a rivelarci tutto quel che promettono le prime scoperte. Nè c'è da dubitarne quando si visitano le Terme della città: 15.000 mq. di superficie!

Da un grande atrio ornato da otto colonne di cipollino e da una base marmorea dedicata dai cittadini a Settimio Severo, il maggiore patrono, si accede a due grandi piscine intatte ancora nel loro rivestimento marmoreo e conservanti ancora nelle loro nicchie e sulle loro basi le pregevolissime statue ornamentali: una figura di Marte, e una di deità marina, un Esculapio, un Apollo Musagete, una Venere-pudica, un Marsia dalla testa vigorosamente espressiva, e un Ermete con Dioniso fanciullo, una buona replica del diadumeno di Policleto, e un torso di Efebo attribuito ad un originale Calamideo.

Il valore artistico di tali sculture ha consigliato di raccoglierle per ora nella Direzione degli scavi: e la stanza dove esse sono provvisoriamente collocate è già un piccolo museo, il primo passo per la costituzione di quello che sorgerà certo tra qualche anno accanto alle rovine: sarà sicuramente superiore a molti Musei d'Europa. Perchè non è possibile pensare che soltanto le Terme di Leptis accogliessero opere di arte. Il Fôro e la Basilica devono anch'essi aver contenuto prodotti artistici e non certo d'artisti locali. Ne fa fede del resto il ritrovamento dei rilievi dell'arco quadrifronte che sorgeva all'ingresso della città antica. Quaranta metri quadrati di sculture in cui l'imperatore Severo, cui l'arco era dedicato, è rappresentato trionfante sulla quadriga, e in scene guerresche e in atto di sacrificare agli dei, accompagnato dalla moglie e dai figli. Costituirà quest'arco, quando i rilievi torneranno al loro posto e le colonne e la trabeazione si risolleveranno intorno alle ampie luci degli archi, l'ingresso monumentale della città di cui noi abbiamo già percorso alcuni tratti di strada scoperti.

Una città due volte più estesa di Pompei e di Ostia, costruita in gran parte in pietra e in marmo, e che non ebbe tempo di invecchiare e di consumarsi e che nè il tempo nè l'uomo poterono deturpare e saccheggiare, rappresenta un *unicum* nell'archeologia romana. Potrà forse da sola illustrare il fasto di un impero, e la generosità di un imperatore non dimentico della sua patria lontana. Il destino ha voluto che di tutta l'Africa latina, ricca di città e di ricordi romani, fossimo noi italiani a rimettere in luce la gemma forse più fulgida che Roma vi aveva lasciato. Tutta la civiltà riconoscerà ed esalterà nell'aspetto monumentale di questa colonia l'immagine augusta di una patria comune; *Roma communis patria;* ma noi non dobbiamo dimenticare che Leptis Magna rappresenta, prima di ogni altra cosa, il sacrificio e l'eroismo dei soldati italiani che assicurandocene il possesso ce ne hanno permesso la resurrezione, vanto del Governo e dell'archeologia d'Italia.

GUIDO CALZA.

TOURING CLUB ITALIANO E TOURING CLUB ITALO-TEDESCO

I.

Alcuni giornali hanno pubblicato verso la fine del febbraio scorso la notizia che si era costituito un Touring Club Italo-Tedesco, composto di due « Sezioni » : l'una italiana con sede in Napoli, l'altra tedesca con sede in Monaco di Baviera. Da molte parti ci è giunta una legittima espressione di stupore e la richiesta di notizie su questo nuovo Ente.

Il Touring Club Italiano è del tutto estraneo a questa costituzione fattasi a sua totale insaputa e a insaputa altresì del benemerito Corpo Consolare del Touring in Napoli.

Altrettanto di sorpresa e sgradita giunse la notizia al Deutscher Touring Club di Monaco che come noi ebbe a deplorare la formazione di un Ente, il cui nome crea senza dubbio confusioni dannose ai due antichi Touring Clubs.



LO STEMMA DEL TOURING CLUB ITALO - TEDESCO DAL QUALE SI RILEVA LA DIVERSA DENOMINAZIONE DELL'IMPRESA IN ITALIA ED IN GERMANIA.

In data del 3 marzo 1925 a firma del Presidente del Touring Club Italo-Tedesco, giunse al Presidente del Touring Club Italiano la lettera che qui ripetiamo :

« Mi onoro parteciparle la costituzione del Touring Club Italo-Tedesco con una Sezione Italiana con sede a Napoli ed una Sezione Tedesca con sede a Monaco di Baviera.

« Il nuovo Ente si propone soprattutto di alimentare lo scambio di correnti turistiche tra i due Paesi, promuovendo manifestazioni atte a richiamare e ad accompagnare tedeschi in Italia ed italiani in Germania.

« Nel mentre le unisco copia dello Statuto sono lieto di parteciparle che il Consiglio della Sezione Italiana ha per acclamazione stabilito di nominarla Socio Onorario.

« In tale manifestazione di omaggio Ella, ecc. » (si omettono le successive espressioni di cortesia). *f.to* Principe di Forino.

Rispose il Presidente del Touring come segue, in data del 13 marzo :

« Ricevo la sua pregiata del 3 corrente che mi partecipa la nomina a Membro d' Onore del Touring Club Italo-Tedesco.

« La ringrazio del cortese pensiero e delle lusinghiere espressioni contenute in detta lettera, ma mi permetta di declinare la nomina fatta, che non credo di accettare.

« Vi sono per questo motivi di indole personale, altri che si riferiscono alla mia qualità di Presidente del Touring ed altri allo Statuto dell'Ente a cui dovrei, almeno idealmente, dare la mia approvazione.

« Personalmente ho favorito, anche dopo guerra, nel più attivo modo e con positiva efficacia, lo scambio di rapporti turistici con la Germania, ma da questa azione al farmi assertore di un' associazione che dovrebbe avere i caratteri della propostami, troppo ci corre.

« Come Presidente del Touring debbo fare ogni riserva sulla legalità del titolo assunto da codesta Associazione ed ho sottoposto i quesiti ai Legali del Touring. Dovevasi ad ogni modo ben comprendere, al di fuori di ogni carattere legale della questione, l'inopportunità di tal nome in un paese come il nostro dove il Touring Club Italiano ha acquisito al proprio nome, così poco diverso dal nuovo comparso, i precedenti a tutti noti. Non posso perciò astenermi dall'invitarla a cambiare il nome assunto.

« Infine non posso aderire ad uno Statuto che stabilisce un Consiglio elettivo duraturo due anni e un Console Generale, pur facente anche parte integrante dell'Amministrazione di cui è Direttore tecnico, nominato dai promotori per la durata di vent'anni. Questa osservazione è, come si comprende, estranea ad ogni apprezzamento sulle persone, che non ho l'onore di conoscere, ma puramente di massima.

« Voglia scusare la franchezza e mi abbia col maggior ossequio

f.to L. V. Bertarelli ».

Successivamente il Touring diramava a tutti i giornali d'Italia il seguente comunicato:

« È stata recentemente annunciata da vari giornali la creazione in Napoli di un « Touring Club Italo-Tedesco ». Il Touring Club Italiano che, come è a tutti noto, è associazione esclusivamente nazionale ed ha la sua unica sede a Milano, dichiara, ad evitare confusioni, che non ha rapporto alcuno col Touring Club Italo-Tedesco e che anzi ha fatto ogni riserva sulla legalità del titolo assunto da quest'ultimo ».

***

Il Touring Club Italiano a mezzo di persone amiche ha aperto subito trattative col nuovo ente perchè volesse modificare il proprio nome, ma le trattative non ebbero esito, perciò a mezzo dell'on. avv. Ermanno Albasini Scrosati ha spiccata citazione giudiziaria avanti il Tribunale di Napoli onde ottenere il cambio del nome eliminandone le parole Touring Club.

***

Ma mentre la questione giuridica segue il suo corso, la Direzione del Touring crede bene di chiarire ai Soci i fatti perchè possano formarsene un'opinione.

Il signor Carlo Liporace è Direttore Generale di un'agenzia privata di viaggi in Napoli, *Società Anonima Impresa Gite Golfo*, sita in via S. Lucia, 23-25. Quest'Agenzia ha un Consiglio di cui è presidente il Principe Nicola Caracciolo di Forino, Consigliere Delegato il Duca Fabio Caracciolo di Forino e fanno parte, tra altri, l'on. avv. Semmola e il Vice Amm. Trifari, ed è Sindaco il profess. Amodeo.

Un gruppo di persone, tra cui i sopraddetti (meno il Duca di Forino) i quali fanno parte della S. A. Impresa Gite Golfo, si riunirono in un albergo di Napoli e presa visione dello statuto già predisposto per il T.C.I.T. dichiararono l'ente costituito e «*riconosciuto che il merito dell'iniziativa, tanto per l'ideazione come per l'attuazione, spetta al signor Carlo Liporace, che ne è stato il primo promotore, deliberano di nominarlo e lo nominano Console Generale della Sezione Italiana per i primi venti anni*». (Atto costitutivo, comma 3°).

Il Comitato costituito in quella seduta, che votò l'atto costitutivo, elesse pure a Presidente lo stesso Principe Nicola Caracciolo di Forino, presidente dell'Impresa Gite Golfo.



ZWECK DES UNTERNEHMENS.

Die Aktiengesellschaft I. G. G. (Internat. Golf. Ges.) bezweckt vor allem den Reisenden, speziell den Ausländern, die auf einige Tage hierher kommen, die Naturschönheiten dieser herrlichen Gegend zu bewundern, fröhliche, genussreiche Tage zu bereiten. Wie ernsthaft dieses Büro arbeitet, beweisen schon hinreichend die Namen derer, die seinen Verwaltungsrat bilden. Es sind:

Prinz. v. FORINO	*Präsident*
Herzog CARACCIOLO v. FORINO	*Del. Verwaltungsrat*
CARLO LIPORACE	*General Direktor*
Gr. Uff. Dep. Adv. ALIBERTI	*Rat.*
Gr. Uff. Rag. BREGLIA	»
Oberst Comm. CAROTENUTO	»
Prof. Adv. d'AMBROSI	»
Comm. MAFFETTONE	»
Herzog v. ALBANETO	»
Dep. Comm. Adv. SEMMOLA	»
Cap. nob. VOLPICELLA	»
Vizeadmiral Exc. TRIFARI	»
Univ. Prof. Comm. AMODEO	*Rechnungsrevisor*
Adv. Cav. DE ANGELIS	»
Rag. Cav. LEO	»
Rag. Cav. CASELLA di Collalto	*Substitut*
Cav. GENNA	»

FAC-SIMILE IN FORMATO RIDOTTO DI UN OPUSCOLO DI PROPAGANDA DELL'IMPRESA GITE GOLFO (IN TEDESCO: INTERNATIONAL GOLF GESELLSCHAFT) CON L'INDICAZIONE DEL CONSIGLIO DELLA SOC. ANON. CHE LA GESTISCE.

***

Il T. C. I. T. è retto da uno Statuto e da un Regolamento di cui alcuni punti sono veramente straordinari.

In massima le due branche del T.C.I.T., chiamate « Sezioni » italiana e tedesca sono autonome amministrativamente e ognuna « *può nel suo Atto costitutivo e nel Regolamento stabilire la retta da corrispondersi dai propri soci* » (art. 7 Statuto).

La direzione e l'amministrazione sono « *affidate congiuntamente a un Consiglio Direttivo e a un Console Generale* » (art. 9 Statuto). Il Consiglio per l'Italia è eletto, si noti bene, per 2 anni (art. 13 Regolam.) ma ne fa parte il Console Generale Liporace eletto invece per 20 anni (Atto costitutivo).

Quali sono le facoltà del Consiglio? « *Ha tutti i poteri per l'amministrazione della Sezione Italiana e ne dirige l'attività generale insieme al Console Generale che ne è il Direttore Tecnico* » (art. 15 Regolam.).

Non basta. « *Il Cons. Gen. può scegliere anche in via temporanea e con preferenza tra i componenti il Consiglio un Vice Console Generale e un Segretario del Consolato Generale. Sia il Console Generale che il Vice Console Gen. partecipano di diritto alle tornate del Consiglio con voto deliberativo* ». (Art. 16 del Regolam.).

I poteri del Console Generale sono però anche più larghi: secondo lo stesso articolo « *il Vice Console generale* (omissis) *lo sosti-*

tuisce in caso di assenza ». Inoltre « *Console e Vice Console Generale entrano nell'Ufficio di Presidenza, che è composto dal Presidente, Vice Presidente, Console Generale, Vice Console Generale e Segretario del Consiglio* » (art. 18 Regolam.).

E ancora: le convocazioni del Consiglio si fanno.... (omissis) « *straordinariamente ogni volta il Presidente o il Console Generale lo riterranno opportuno o un terzo dei Consiglieri ne farà richiesta* » (art. 19 Regolamento).

Le modifiche del Regolamento, il quale ha realmente un'importanza statutaria, come è facile desumere dalle citazioni fatte, potranno essere deliberate dall'Assemblea « *su proposta del Console e del Consiglio Direttivo* » (art. 25 Regolam.). (Qui il Console, inamovibile per 20 anni, è addirittura indicato prima del Consiglio duraturo due anni).

Infine « *il Consiglio di accordo col Console Generale potrà nominare un Direttore scelto tra i componenti il Consiglio per ogni sottosezione* » (articolo 26 Regolamento).

Il Console Generale, eletto per 20 anni, è dunque sostanzialmente l'arbitro del Consiglio di nomina biennale.

La sede del T.C.I.T. è stata posta in via S. Lucia 23-25 nei locali dell'Impresa Gite Golfo diretta dal signor Liporace.

⁂

Quanto alla sede tedesca essa è appoggiata ad un'altra agenzia di viaggi, e ciò annuncia anche l'opuscolo ufficiale diramato dal T. C. I. T. col suo statuto in italiano e tedesco e in una pagina che qui riproduciamo.

⁂

Ma ciò che stupisce ancor più profondamente è che il T. C. I. T. ha due nomi diversi: uno per l'Italia e uno per la Germania.

Lo statuto in Italiano dice infatti: *Art. 1. È costituito il Touring Club Italo-Tedesco*, mentre lo statuto in tedesco dice tutt'alra cosa: *Art. 1. Der Deutsch Italienischer Turistenverband ist gegründet.*

Ora la traduzione di Touring Club Italo-Tedesco è: Italienisch Deutscher Touring Club (come esiste il Deutscher Touring Club proprio a Monaco, ove si è così evitato il doppione di nome). L'art. 1° dello Statuto in tedesco corrisponde invece a Unione turistica tedesco-italiana.

La differenza è enorme e sostanziale e se il T.C.I.T. avesse aderito alla proposta officiosamente fattagli suggerire di unificare il titolo italiano a quello tedesco adoperando anche per l'Italia quello di Unione Turistica Italo-Tedesca non vi sarebbe stato motivo di questioni, anzi il T. C. I. aveva cortesemente offerto di giovare, in quanto fosse di sua competenza, all'opera del nuovo Ente.

I. G. G.
WELTREISEBÜRO
NEAPEL
28-28, VIA S. LUCIA
GENERALVERTRETUNG
für
ITALIEN
des
DEUTSCH-ITALIENISCHEN TURISTENVERBANDS.
SIEMER & Co.
VERKEHRSGESELLSCHAFT M. B. H.
MÜNCHEN
HERZOG WILHELMSTRASSE 28
GENERALVERTRETUNG
für
DEUTSCHLAND
des
DEUTSCH-ITALIENISCHEN TURISTENVERBANDS.

AVVISO DI PUBBLICITÀ DELLA IMPRESA GITE GOLFO DA CUI RISULTA LA SUA INTIMA CONNESSIONE CON IL TOURING CLUB ITALO-TEDESCO, ANZI, ESSENDO L'AVVISO REDATTO IN LINGUA TEDESCA, COL «DEUTSCH-ITALIENISCHER TURISTENVERBAND».

⁂

Quanto agli scopi ed ai mezzi, all'infuori di alcuni coincidenti, ve ne sono per il T.C.I.T. di palesemente diversi che quelli del T. C. I. Ci basti indicare prendendoli dal suo elenco:

(Omissis) 4° *Indicazione di hôtels, pensioni, case di cura con personale della propria nazionalità.*

5° *Elenco di connazionali residenti in ogni città delle due Nazioni.*

6° *Consiglio ed assistenza nella ricerca di rappresentanti di commercio abili ed onesti.*

(Omissis)

8° *Aiuto pecuniario quando ne sia garantito il rimborso in casi di vero e provato bisogno derivante da circostanze impreviste.*

Un altro punto straordinario dello Statuto e del Regolamento, è questo: la quota dei Soci in Italia è: benemeriti L. 1000 (minimo), Vitalizi L. 500 (minimo); temporanei: ingresso 50, anno 15, impegno minimo 5 anni (art. 6, 7, 8 Regolam.). Ma... Ma vi è l'art. 12 che dice testualmente: « *Il Consiglio può ammet-*

tere come soci gli inscritti a determinate istituzioni con riduzione della tassa d'ingresso e sulle quote annuali ».

Dal che si deduce che vi è una categoria di soci bonaccioni, destinata a sacrificarsi per gli altri, non si sa neppure in quale misura e la delicatissima questione, fondamentale in ogni sodalizio, della quota è nell'arbitrio del Consiglio. Il quale per giunta è composto solo « *fra i soci benemeriti e vitalizi* » (art. 14 Regolam.) oltre che del Console Gen. e del Vice Console Gen. di sua nomina e, anche questo è notevole, delibera « *in prima convocazione con la presenza della metà almeno dei suoi componenti; e in seconda convocazione qualunque sia il numero dei Consiglieri intervenuti* ». E quali le precauzioni per la seconda convocazione che all'occasione può modificare la quota? « *La seconda convocazione può essere tenuta anche un'ora dopo della prima* » (art. 16 Regolam.).

II.

Ed ora, dopo i fatti, le conclusioni, che sono indipendenti dalla trattazione giuridica ma hanno il fondamento morale, cioè per tribunale l'opinione pubblica.

Oltre trent'anni sono il nostro Sodalizio adottò la denominazione di *Touring Club Ciclistico Italiano,* trasformata ben presto in quella di *Touring Club Italiano,* con la quale, in grazia di un lavoro assiduo, svariato e vastissimo acquistò una reputazione mondiale. Senz'alcun dubbio, il Touring costituisce un *ente di fatto,* il quale, se non ha personalità giuridica completa in quanto non ha mai creduto utile di chiedere di essere eretto in corpo morale, gode tuttavia di una capacità giuridica sufficiente per il raggiungimento dei suoi fini e per la tutela dei suoi diritti. Esso ha una propria rappresentanza e possiede un patrimonio, ormai cospicuo e sempre crescente. La sua rappresentanza può contrattare con terzi, acquistare diritti ed assumere obbligazioni: può stare in giudizio e procedere sia verso i Soci, sia verso i terzi, per ottenere l'osservanza di ogni impegno stipulato con l'ente collettivo, come potrebbe essere costretta al rispetto di quelli assunti e verso gli uni e verso gli altri. Ora, tra i diritti più importanti che competono all'Associazione, è certo da annoverarsi quello che si riferisce al nome, simbolo della sua esistenza, della sua attività, delle sue tradizioni, sintesi e pegno del suo programma avvenire. Questo nome non potrebbe adunque essere adoperato da altre associazioni, senza che al legittimo proprietario si rechi un danno assai grave e senza che ad esse venga un ingiustificato vantaggio.

Non è dubbio che dopo che da lunghi anni un'associazione adottò e usò costantemente il nome di Touring Club Italiano non si potrebbe, senza manifesta e gravissima offesa al diritto e alla giustizia, riconoscere ad un'altra associazione in Italia la facoltà di denominarsi Touring Club Italo-Tedesco.

Ciò che costituisce la parte sostanziale del titolo assunto dal Sodalizio nazionale sono le due parole: *Touring Club:* anzi il Sodalizio viene comunemente denominato *il Touring* senz'altro. Per modo che qualunque altro istituto, il quale usi quelle due parole o anche la sola parola di *Touring* (che è il nome abbreviato, ma preciso, noto a tutti, inequivocabile del nostro Sodalizio) viola i nostri diritti.

L'omonimia ha già ingenerato numerosi equivoci, tanto nei rapporti postali che presso il pubblico. Siamo, purtroppo, già documentati largamente sotto questo aspetto. Questi disguidi di posta e di informazioni basterebbero a legittimare la richiesta della soppressione di un titolo che fornisce l'occasione immancabile ad un inconveniente così grave ed intollerabile. Essi dimostrano luminosamente che la specificazione contenuta nelle parole *italo-tedesco* non vale ad evitare le confusioni. Il che è ben naturale poichè l'attenzione è principalmente rivolta alle parole Touring Club, che da sole contraddistinguono l'ente a cui si applicano, di maniera che il loro uso fa necessariamente supporre che si tratti della grande Associaz. Nazionale dappertutto conosciuta.

Inoltre il Touring Club Italiano esclude qualsiasi scopo di lucro e qualsiasi ripartizione dei proventi sociali fra i Soci; il nuovo ente si propone programmaticamente invece di assumere o intervenire nella gestione di aziende di indole commerciale.

Anche il proposito di pubblicare guide o carte — se pure si limiterà a mettere in luce i soliti foglietti di réclame delle agenzie di viaggio, come già fa l'Impresa Gite Golfo — creerà sicuramente una confusione con le pubblicazioni del Touring, che questo deve sin d'ora deprecare e a cui si oppone mediante l'azione giudiziaria incoata.

Il Touring Club Italiano ha una tale notorietà in Italia e all'estero che nessuno, sentendo parlare di un *Touring Club* penserà ad un'Associazione diversa da quella che da oltre trent'anni possiede ed adopera tale nome. E, se qualcuno, leggendo attentamente, si fermerà sull'aggiunta di *tedesco*, crederà facilmente che si tratti di una Sezione del Touring piuttosto di una nuova Associazione. Le confusioni saranno inevitabili ed inevitabile il danno della istituzione nazionale, che vedrà il suo credito o diminuito o sviato.

D'altra parte non si comprende davvero perchè la nuova istituzione abbia voluto adottare la denominazione in discorso, mentre era anche per essa facile il prevedere quali conseguenze sarebbero derivate da tale fatto. La denominazione fu tradotta in tedesco: *Deutsch italienischer Turistenverband*. Ora, se per la Germania fu adottata una parola, che corrisponde all'italiana *unione*, non si sa perchè il nome italiano non sia stato formato così: *Unione Turistica italo-tedesca*. Questo nome avrebbe corrisposto pienamente agli scopi della nuova Associazione, avrebbe evitato ogni pericolo di equivoco e rispettato i diritti del Touring; diritti consacrati dalla legge e dalla lunga pratica.

Il Consiglio del Touring protesta perciò contro l'illecito uso fatto del nome del Sodalizio e invita tutti i Soci ad unirsi con esso in questa deplorazione, in attesa che il Magistrato risolva, secondo la legge e l'equità, il dibattito e reprima l'abuso che il tribunale dell'opinione pubblica, dopo questa esposizione, non può altrimenti che condannare.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

UN BAGAGLIO INDISPENSABILE

Quando riceverete — fra esclamazioni di giubilo vostro e dei vostri familiari — la *Guida di Roma e dintorni* del T. C. I. dovrete, anzitutto, controllare se nella vostra Biblioteca turistica esistono tutti i volumi della collezione della *Guida d'Italia*, bagaglio indispensabile per qualsiasi viaggio, strumento di consultazione quasi giornaliera per ogni persona colta. Perchè sappiate quali siano i volumi fino ad oggi pubblicati eccovene l'elenco;

*Vol. 1 e 2: Piemonte, Lombardia, Canton Ticino, 2 volumi, 4 ediz. (1925), 1000 pag., 56 carte e piante, L. 22 (spediz. racc. L. 4, Estero L. 5).

*Vol. 3 e 4: Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia, 2 volumi, 2ª ediz. (1924), 800 pag., 50 carte e piante, L. 20 (spediz. racc. L. 4, Estero L. 5).

Vol 5: Sardegna, 1 vol., 290 pag., 14 carte e piante, L. 4 (spediz. racc. L. 1,50, Estero L. 2,50).

Vol. 6: Sicilia, 1 vol., 478 pag., 35 carte e piante, L. 6 (spediz. racc. L. 2, Estero L. 3).

*Vol. 7, 8 e 9: Tre Venezie, 2ª ediz. completamente rifatta in 3 volumi, in corso di stampa, di circa 1500 pagine complessive, con 33 carte, 24 piante di città, 11 piante di edifici e 2 piante di grotte, al prezzo di L. 30 complessivamente per i tre volumi e per i Soci del T.C.I.; per i non Soci L. 60. Ogni volume preso separatamente, L. 15 per i Soci del T.C.I., L. 30 per i non Soci. Affr. e raccom. postale: per i tre volumi, Italia e Colonie L. 4, Estero L. 7; per ogni volume separato, Italia e Colonie L. 2, Estero L. 3: sarà pronta entro agosto.

Vol. 10, 11, 12 e 13: Italia Centrale, 4 volumi:

1° - *Sguardo d'insieme; Territorio a Est ed a Sud della linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno-Roma*, pag. 612, 37 carte e piante, L. 12 (spediz. racc. L. 2, Estero L. 3).

2° - *Firenze-Siena-Perugia-Assisi*, pag. 420, 25 carte e piante, L. 8 (spediz. racc. L. 1,50, Estero L. 2,50)

3° - *Territorio ad Ovest della linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno-Roma*, pag. 618, 30 carte e piante, L. 12 (spediz. racc. L. 2, Estero L. 3).

4° - *Roma e dintorni*, gratis ai Soci del 1925, di 900 pag. con 8 carte, 5 piante di città e 60 piante di edifici. (Per l'ordine di distribuzione, vedi pag. 803).

I volumi contrassegnati con asterisco debbono essere acquistati anche da coloro che ne possiedono le prime edizioni, giacchè le nuove vennero completamente rifatte. I prezzi di vendita s'intendono per i Soci: non Soci il doppio.

PAROLE DALL'ALTO

Il lavoro poderoso dell'E.N.I.T. e quello del Consorzio Italiano per gli Uffici di Viaggio e Turismo è stato più volte accennato a spizzico o precisato in più ampi modi in questa *Rivista*.

Non è esagerazione, oggi, l'affermare che in Italia in larga misura, in buona parte del mondo civile in misura più piccola ma già notevole, il nome dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e quello del Consorzio da esso fondato e strettissimamente ad esso collegato risuonano ad ogni momento.

L'attività esplicata in cinque anni di vita, cominciata con un avviamento faticoso, affermatasi con un crescendo di manifestazioni le più varie, rigogliosa oggi ed ogni giorno in aumento, ha vinti i dubbi degli scettici coll'evidenza dei fatti, e destate e sussidiate tante iniziative, corretti tanti inconvenienti, aperte tante nuove vie di traffico turistico internazionale dall'estero verso l'Italia, che ormai unanime è l'approvazione all'opera sua.

Sarebbe errore credere che tutto quanto fanno l'E.N.I.T. e il suo Consorzio possa in ogni dettaglio sfuggire a critica. Non si toccano campi così vasti e così vari di interessi anche materiali senza destare sospetti, sia pure ingiustificati ma, fino a un certo punto, naturali. Ma la linea dell'azione dell'E.N.I.T. e del suo Consorzio è così profondamente patriottica e così praticamente intonata agli interessi generali del paese; l'impiego dei loro fondi è così chiaramente indirizzato all'utile di tutti, nessuno escluso; la voce dell'Italia, non mai udita fino a ieri fuori dei nostri confini, è ora così forte ed incantatrice nei nostri trenta Uffici italiani sparsi nel mondo e parati a festa dell'effigie delle nostre bellezze di natura e d'arte, pronti a creare la lusinga e a rispondervi con biglietti di linee di navigazione italiane, con biglietti di ferrovie italiane, con contratti che leghino il turista già da lontano cogli itinerari italiani, che l'opinione pubblica leva alta la lode per quest'opera benefica ai nostri grandi organismi di trasporto, alle nostre banche, alle nostre istituzioni, alla nostra industria turistica interna d'alberghi, di agenzie private, di società di ferrovie e secondarie, di navigazione lacuale o costiera, di stazioni balneari, climatiche, idrominerali.

Il movimento generale favorito con arte, metodo e scienza ha fruttato, frutterà ancora più.

Ha anche sciolto tutte le diffidenze. Non ne rimangono più che echi deboli i quali presto cesseranno anch'essi. Saranno trascinati nell'ambito delle approvazioni quelli sinceri, perduti per l'antipatia della causa quelli d'origine straniera. Gli interessi stranieri sono legittimi, anche se difesi dalle interposte persone di rappresentanti o di enti associati; ma legittimi almeno altrettanto sono per noi italiani gli interessi italiani.

Il Touring è orgoglioso di avere fin dal primo momento cooperato, quando si fondò l'E.N.I.T., a dare a questo l'indirizzo che effettivamente esso ebbe. E se le direttive allora indicate dal Touring non prevalsero completamente, ne fu accettata tanta parte che bastò perchè la cooperazione del Touring, sincera e attiva fin dapprincipio, potesse nel seguito affermarsi costante, e, crediamo, apprezzata.

Tale continuerà finchè l'indirizzo dell'E.N.I.T. sarà l'attuale indirizzo il quale ha i migliori caratteri di stabilità e di continuità.

***

Dopo queste note, si può comprendere e misurare la soddisfazione colla quale il Presidente dell'E.N.I.T., Senatore Rava, ha ricevuto dal Presidente del Consiglio, on. Mussolini, una meditata lettera che lo scrivente, Presidente del Consorzio, con piacere non minore ripete qui:

Ho esaminato con grande interesse l'esposizione e la documentazione da Lei fattami dell'opera e dell'impiego dei mezzi dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, da Lei così degnamente presieduto.

Ho tratto da tale esame motivo di grande compiacimento.

La prego di gradire la mia parola di incoraggiamento per l'E.N.I.T. e per il Consorzio degli Uffici di Viaggio e Turismo: ad essi è affidato un còmpito essenziale per l'economia del Paese, come è quello di attrarre in Italia le grandi correnti turistiche mondiali, elementi primari per la ristabilizzazione della bilancia dei commerci e dei cambi e fonti di lucro per tutte le classi sociali.

A quest'opera viene e verrà tutto il mio appoggio.

Con particolare osservanza e saluti cordiali.

MUSSOLINI.

***

Questa lettera « fia suggel ch'ogni uomo sganni ». Essa incoraggia chi ha lavorato con fede, rassicura i dubbiosi, conferma con un'altissima e precisa approvazione pronunciata a ragion veduta, che la via percorsa è la buona e che tutti possono cooperarvi con animo di italiani devoti, con senso pratico e rialzare sempre più, insieme al valore morale del paese, le sue sorti finanziarie e commerciali.

L'E.N.I.T. e il Consorzio hanno avuto l'encomio solenne; essi devono ora proporsi di aspirare alla medaglia.

L. V. BERTARELLI.



(fot. Suore Missionarie Francescane, Roma)
UN ASILO PER L'INFANZIA ABBANDONATA (BIRMANIA). SUORE E BALIE. SI OSSERVI LA GIOCONDITÀ IN TUTTI I VOLTI DEI PICCOLI RICOVERATI.

Civiltà e scienza nell'opera delle Missioni

(Visitando l'Esposizione Missionaria Vaticana)

Nel fervore di quest'anno romano, che col ritorno di primavera ha raggiunte intensità turbinose, v'è un tranquillo recesso su di un colle famoso, tra folti parchi e giardini in fiore, dove noi possiamo serenamente raccoglierci e, con obolo più che modesto, compiere — forse troppo comodamente! — un mistico e meraviglioso viaggio attraverso le più opposte e men conosciute e più interessanti e perigliose regioni del mondo.

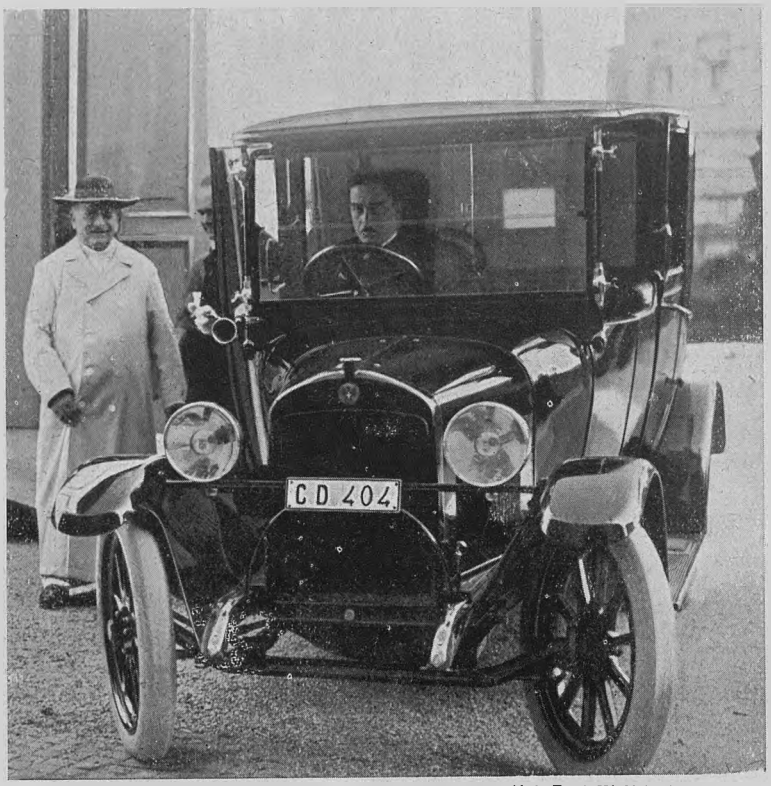
I lettori, che insieme a questa seguono l'altra Rivista del Touring «*Le Vie d'Italia e dell'America Latina*» (e confido siano la maggior parte), hanno già, in una rapida sintesi, avuta da noi notizia sull'essenza e sugli scopi della Mostra Missionaria dell'Anno Santo (1).

Qui, dunque, non ci ripeteremo, limitandoci a ricordare che, sin dal marzo 1923, Pio XI, nel lanciare al mondo cattolico il suo appello per la Mostra Missionaria, ne fissava nettamente gli scopi precipui: promuovere la opera delle Missioni e renderla più familiare e più cara fra i cattolici.

Ancora in questi giorni il Pontefice confermava che «nello stimolare alla santa impresa, s'era proposto come fine sicuro di far risplendere il merito proprio delle missioni e dei missionari, sia anche di procurare da ogni parte più opportuni aiuti alla propagazione della fede; sia finalmente di eccitare a più alti ideali gli animi generosi dei giovani che intendessero di arruolarsi nella sacra milizia destinata a portare la dottrina di Cristo agli infedeli».

A conseguire più altamente lo scopo, Pio XI voleva pure che la Mostra fosse insieme «un documento notevole di quelle larghe

(1) *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (aprile 1925: pag. 471 e seg.): «L'Esposizione Missionaria vaticana nella ricorrenza dell'Anno Santo».



(fot. Fratelli d'Amico, Roma)
S. SANTITÀ VISITA LA MOSTRA MISSIONARIA VATICANA SALENDO NELL'AUTOMOBILE DONATAGLI DAI FEDELI DELLA DIOCESI DI MILANO DI CUI PIO XI FU PRESULE.

e molteplici ricerche scientifiche che, in tutti i tempi, a seconda del vario sviluppo culturale delle varie epoche, accompagnarono sempre l'azione missionaria ».

Fu subito, in ogni punto del globo dove s'elevi una Croce, un'attività fervida perchè, pure attraverso problemi e difficoltà di organizzazione e di trasporti facilmente immaginabili, l'inaugurazione della Mostra coincidesse, come lo fu di fatto, con l'inizio dell'Anno Santo. Uomini di profonda dottrina e di vaste esperienze vennero chiamati a questo immenso e delicato lavoro di coordinamento e di selezione; ed oggi la Mostra, raggiunto il suo pieno assetto con le recenti inaugurazioni dei reparti del Giappone e dell'Oceania, si dispiega grandiosa nel bramantesco *Cortile della Pigna,* in taluni dei Musei e dei Giardini vaticani, in cospetto a visioni e a memorie le più insigni del mondo.

Il successo di essa è andato ognor più crescendo. Nei primi giorni occorse anche a noi, come a tant'altri, di sentirci quasi smarriti e incerti in quella fittissima selva di oggetti, di documenti, di memorie, i più diversi, i più complessi, i più minuti; e non ne scorgemmo, a tutta prima, le sapienti linee direttive.

Folle di visitatori si rinnovano, ogni giorno, alla Mostra; ed è già questo spettacolo imponente di osservare con quale austero rispetto i visitatori (che non saran poi tutti dei puri *romèi*) rivedano le vie aspre e non raramente cruente dell'azione missionaria. E, se nella visita, il credente, venuto di chissà qual parte e già vinto dall'emozioni intense della Città santa e così a lungo sospirata, scorge sopra tutto i portentosi effetti della fede; il pensatore, lo scienziato, l'artista o, semplicemente, l'uomo di cuore e di cultura trovano argomento prezioso e quanto mai ampio di osservazioni e rivelazioni inaspettate, in ogni campo dello scibile.

***

Bisogna riandare alla genesi dell'idea cristiana, per intendere facilmente quale contributo immenso alla civiltà e alla cultura essa abbia in ogni tempo arrecato. Dappresso al dogma v'è tale un'onda di sublime altruismo negli insegnamenti del Cristo che, umanamente, ci riporta alla divinità. E basta a Gesù di comandare: *ama il prossimo tuo come te stesso* per tracciare il più vasto programma sociale che mente umana abbia saputo concepire, dove l'amore fa appello a tutte le nostre più pure e profonde energie!

Storicamente la nuova fede, erede già della sapienza d'Israello, subito dopo la sua prima umile diffusione nei paesi d'Oriente, prende contatto con la superba civilità romana; e fra epiche lotte conquista a sè le menti più eccelse e gli stessi dominatori del mondo.



(fot. *Fratelli d'Amico, Roma*)
I GIARDINI DEL VATICANO E LA CUPOLA DI S. PIETRO VISTI DAI PADIGLIONI DELL'ESTREMO ORIENTE DELLA MOSTRA MISSIONARIA VATICANA.

Sin d'allora una fede cosiffatta, movendo da Roma, non poteva omettere per l'alta mèta tutti i frutti più rigogliosi della civiltà e della cultura; nè far sosta in qualsiasi parte



(*fot. Fratelli d'Amico, Roma*)
UNA DELLE VIE PERCORSE DAL MISSIONARIO (FRA I GHIACCI POLARI, A CINQUANTA GRADI SOTTO ZERO...).

senza indagare, sui luoghi, fatti e vicende di natura e d'uomini.

Scienza, geografia, etnografia, medicina, psicologia, storia, linguistica, letteratura, pedagogia, arte, politica, cognizioni finanziarie e industriali: tutto ciò e dell'altro ancora sono gli elementi umani e pratici del programma missionario: sia per la diretta attuazione di quel tanto di umanitario che è insito nella idea cristiana, o come eccellente mezzo al superiore scopo evangelico. Giacchè non è soltanto tra i primitivi e gli idolatri che menti e cuori si conquistano col sopperire dapprima ai bisogni materiali, col riparare a ingiustizie atroci, col far partecipi poveri esseri, oppressi dal più oscuro abbandono, dei sani conforti e delle stesse gioie del vivere!

La storia due volte millenaria delle Missioni, è, insieme colla apologia del Cristianesimo, documento commovente della fratellanza vera fra gli uomini; per cui non v'ha disparità di razze o di condizioni che resistano, non sacrifici che non si accettino con divina ebbrezza, non risorse intellettuali che non siano tutte adoperate come mezzo o come fine. Così, in ogni tempo; e di ciò, ancora una volta, ci dà conferma la Mostra missionaria.

Noi ora l'andiam percorrendo; e fra le falangi della Milizia santa ci splendono — ad ora ad ora — come fari gli spiriti magni, i duci supremi. Trenta anni appena dalla morte di Gesù, un capitano di Cilicia, Saulo di Tarso, si converte col nome di Paolo. Con formidabile dottrina svolge la sua propaganda per tutta l'Asia Minore e merita che l'umanità lo designi come *l'apostolo delle genti*. Tre secoli dopo è Agostino, l'ardente africano, diffonditore stupendo di fede e di civiltà. E, col seguire dei tempi, Benedetto, le cui virtù sociali non è chi ignori; e Domenico di Guzman, e Francesco d'Assisi. Fra Giovanni del Pian dei Carpini (nel 1246, pensate!) viaggia sino in Mongolia; e in quel torno di tempo Domenico d'Aragona



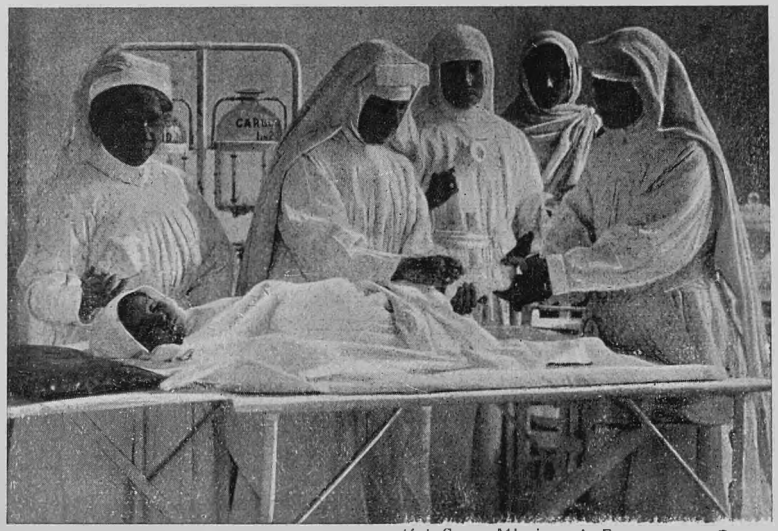
UNA RICERCA DI BIMBI ABBANDONATI, IN CINA.

percorre tutto l'estremo Oriente. E sa di favoloso il viaggio, compiuto poco dipoi, dal Beato Odorico di Pordenone: da Venezia, attraverso la Grecia e la Turchia, sino a Trebisonda. Di qui per la Tartaria, a Bagdad, al Golfo Persico. Poi, per mare, a Tana, all'isola di Ceylon, a Giava, a Ciampa nel Tonkino, al Giappone, in Cina. E di nuovo in Italia, percorrendo tutto l'impero del Katai, e riassumendo il suo viaggio in uno strano libro ma prezioso, pei tempi, di osservazioni etnografiche, geografiche, scientifiche. Un vero fantastico *raid*. Nè tra cotesti pionieri possiamo dimenticare Marco Polo, Niccolò dei Conti e soprattutto Colombo; alle sovrane conquiste dei quali danno energie sempre nuove le fiamme dell'ideale.



(fot. Suore Missionarie Francescane, Roma)
UN LABORATORIO ALL'APERTO PER PICCOLE NEOFITE, ALL'UGANDA.

Con la scoperta dell'America, nuovi campioni di missionari e scienziati. Filologo, poeta, geografo, storico era quel gesuita padre Anchieta, che fisserà per il primo le leggi dei dialetti indiani nell'alto Brasile: una delle figure più soavi che abbia prodotto la Chiesa. Intanto Francesco Saverio, discendente dai re di Navarra e già professore alla Sorbona, salpa nel 1541, da Lisbona verso le Indie e il Giappone; colà compiendo prodigi di bontà sapiente. E sarà un giorno santificato come l'Apostolo delle Indie. Astronomi ed orientalisti di alto valore si rivelano, nel secolo XVII, i missionari padre Matteo Ricci da Macerata, padre Roberto de Nobili da Montepulciano, il padre Shall, a cui l'imperatore Xum-Chi, colmandolo di onori, dà incarico di riordinare il calendario cinese e d'insegnare all'Università di Pechino. Dello Shall, per l'appunto, sono quei geniali istrumenti astronomici che,



(fot. Suore Missionarie Francescane, Roma)
MANI ESPERTE E SOAVI APPRESTANO MEDICAZIONI AD UN PICCOLO INDIGENO...



(fot. Suore Missionarie Francescane, Roma)

FRA I LEBBROSI... COME SPLENDONO DI VIVA LUCE LE VESTI DELLA GIOVINE SUORA FRA TANTO SQUALLORE !...

scoperti dagli europei — un trent'anni or sono — ai giorni della rivoluzione dei *boxers,* suscitarono tanto sorpresa e tanti commenti eruditi.

E in tempi a noi prossimi, o ai nostri giorni: il padre de Smedt, salutato come il *pacificatore delle Montagne rocciose,* il Cardinal Lavigerie, infaticato combattente leonino contro quell'offesa sanguinosa alla civiltà che è la tratta dei negri; e la serafica figura del Cardinal Massaja, *l'apostolo dell'Abissinia,* etnologo e politico di raro acume; e il salesiano Cardinal Cagliero, che dopo un quarantennio d'attività geniale e fecondissima nelle terre estreme dell'America meridionale, oggi, quasi novantenne, ma sempre vigile ed operoso, trascorre i suoi giorni in Roma.

Autentici esploratori polari possono additarsi: il padre Tissier e i suoi eroici compagni; e missionario pure è quel venerando gesuita padre Aiguè che, vivendo per lunghi anni in una terra di cataclismi quale è il Giappone, inventa il *barociclonografo* preannunziante le tempeste con notevole anticipo. E quanti, in questi rapidi accenni, non abbiamo nominati!

Tra le opere più squisitamente sociali della propaganda evangelica brilla d'eterea luce quella della *Santa Infanzia.* Opera di tenerezza infinita, come quella che vuole e sa proteggere, a tutti i costi, l'infanzia contro le torture e la morte. Ad essa concorrono quasi tutte le missioni cattoliche; e per essa vengono, annualmente, risparmiati dai duecento ai trecentomila fanciulli. È noto purtroppo che, specialmente in Cina, madri indegne, cui si direbbe poco chiamandole tigri, usano sbarazzarsi dei figli appena nati, abbandonandoli per le vie in pasto agli animali; quando non li cedano per vile moneta, o nascostamente non li sopprimano. È una onta che il Governo cinese non vuole sentirsi ricordata, ma per purgarsi della quale esso non si decide ancora a compiere tutto quel che dovrebbe.

Ed ecco, i missionari e le loro dolci sorelle in Cristo (le suore *canossiane,* soprattutto) andar faticosamente in giro a raccogliere o a riscattare i piccoli innocenti. Li recano alla Casa delle Missioni, li danno a balia, li ospitano in asili cui la carità mondiale provvede di notevoli conforti, li educano, li ammaestrano; e, giunti ad età conveniente, li avviano a proficue attività, e procurano per essi regolari nozze, se non li veggano inclini alla vita sacerdotale.

L'opera davvero santa fu istituita, verso la metà dello scorso secolo, dal cuore eletto di Mons. Carlo Augusto Forbin. Solo venti anni trascorsi, essa era in fioritura piena presso tutte le nazioni cattoliche; ed oggi, può dirsi, è opera mondiale. La sua sede centrale è in « Rue Cherche Midi » n. 44 a Parigi; e la sede italiana in piazza della Valle n. 6, in Roma. Tanto, per i cuori gentili.

Qualche dato. Nel 1914, alla vigilia della guerra, l'opera contava 1273 orfanatrofi, 4550 laboratori, 12.645 scuole. In quell'anno venivano battezzati 459.603 bambini, ed accolti negli Ospizi 512.381. E può ritenersi che, nel primo cinquantennio di vita, l'Opera abbia provveduto all'assistenza di circa 12 milioni di bimbi. Piena di soave poesia è quell'iniziativa dell'opera per cui ad essa,



(fot. Fratelli d'Amico, Roma)

CAPPELLA-SCUOLA PRESSO I BAHEMA (AFRICA CENTRALE). ECCO UNA CROCE CHE NON SORGE PROPRIO SULLA CUPOLA DI MICHELANGIOLO...

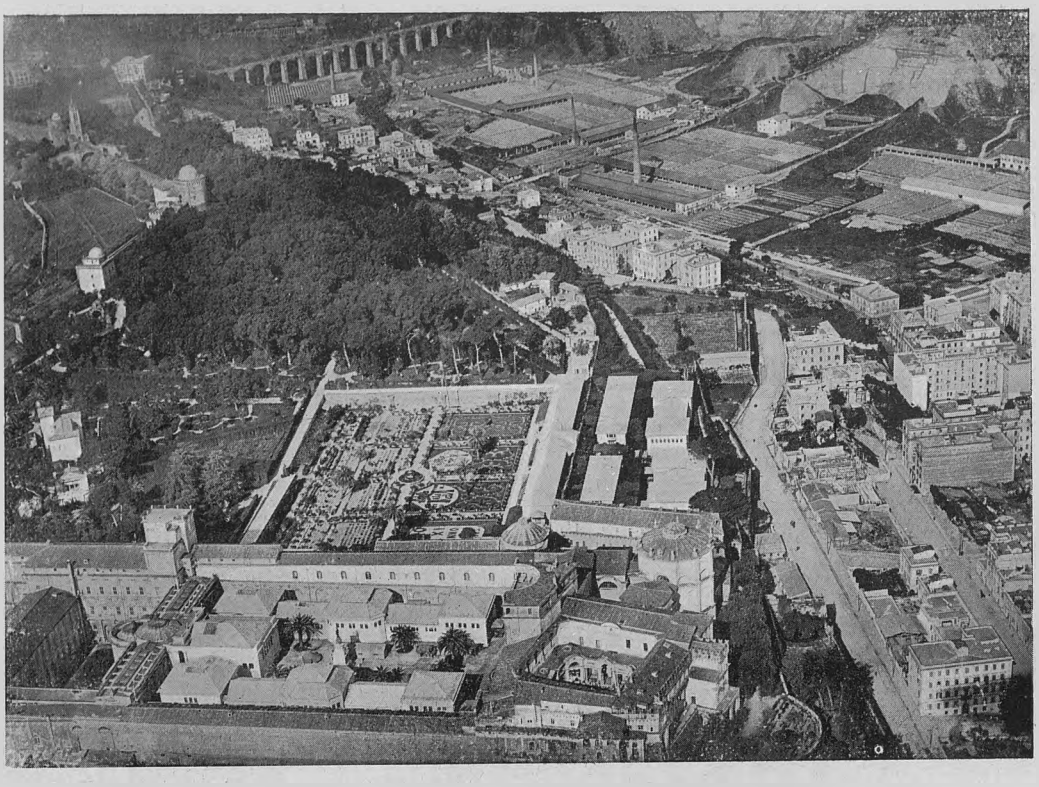
come cooperatori, possono iscriversi i bimbi dal giorno della lor nascita sino ai dodici anni. Insieme a brevi preci pei miseri fratellini lontani, gli inscritti versano un obolo mensile di almeno... cinque centesimi. Bimbi che pregano e provvedono per altri bimbi non conosciuti e infelicissimi! Non si può immaginare nulla di più toccante ed educativo!...

Le offerte (ahimè!... le più assai umili, per quanto numerose!) sommavano, nel primo anno di fondazione (1842-43), a 250.000 franchi. L'ultimo bilancio (1924) registrava franchi 11.679.953, in cui l'Italia aveva concorso con L. 1.066.775. È qualche cosa; ma, credenti o semplicemente umanitari, si potrebbe e si dovrebbe fare molto di più!...

***

Altra opera imponente, la più antica nell'attività missionaria, è quella pontificia della *Propagazione della fede*. Da Lione, dove ai primi del secolo XIX la fondava una pia dama, Paolina Jericot, essa trasferiva — di recente — la sua sede centrale in Roma, presso la Congregazione di Propaganda Fide. È l'opera che, per dir così, guida e finanzia, più che ogni altra, l'azione evangelica. Dai dodici anni in poi tutti vi si possono inscrivere con offerta di preci e di un modestissimo obolo. Se nel 1914-1915 (tanto per accennare a qualche cifra) essa aveva procurata un'entrata di fr. 5.592.642, il bilancio 1923-'24 (l'ultimo definito) era di lire 31.725.334. Cifra per sè rispettabile; eppure (mi osservava un vecchio missionario) non è gran che, se si pensa ai più che 350 milioni di cattolici sparsi per il mondo...

Ad un vero e proprio svolto dell'azione missionaria, secondo l'opinione del superiore generale delle Missioni estere di Parigi Mons. De Guebriant, ci richiama l'opera, di recente fondazione, di *S. Pietro Apostolo per la formazione del clero indigeno*. I missionari, che pur largamente si inviano dai centri civili, non sono più bastevoli. S'impone, pertanto, una più vasta organizzazione di clero indigeno. Monsignor De Guebriant addirittura afferma che essa è questione di vita o di morte. Se l'Opera di S. Pietro Apostolo è già in grado di fornire circa duecento sacerdoti indigeni, ogni anno, Mons. De Gue-



I PADIGLIONI DELLA MOSTRA MISSIONARIA VATICANA NEL CORTILE DELLA PIGNA ED A FIANCO DEI GIARDINI VATICANI. A DESTRA IL QUARTIERE INDUSTRIALE VERSO MONTE MARIO.
(foto da dirigibile dell'Ufficio traffico aereo del Commissariato dell'Aeronautica, Roma)

briant calcola che tutto l'insieme delle Missioni conquisti annualmente alla fede circa 400.000 individui. Non sembra esagerato, dunque, fruire d'un sacerdote indigeno per ogni mille convertiti: cioè, quattrocento nuovi preti indigeni all'anno, in più dei missionari di cui occorre conservar l'efficienza.

Oltre di che il sacerdote indigeno, per tante evidenti ragioni, è il più adatto e il più efficace a far proseliti tra i suoi compagni di nascita, di lingua e di abitudini.

Se dall'opere di carattere generale scendiamo a qualche dettaglio, quale ricca fioritа d'istituzioni sociali e culturali ci si para dinnanzi, dove noi appena possiamo scegliere fior da fiore! Asili, orfanotrofi, scuole, ricoveri per vecchi e per inabili; laboratori, ospizi per arti e mestieri, aziende agricole, industriali, bancarie; istituti chimici e farmaceutici; pubblicazioni di libri, giornali, riviste in tutte le lingue e i dialetti del mondo che documentano e diffondono le più svariate e importanti nozioni; costruzioni imponenti, nei grandi centri o nei più remoti lidi, in stile locale o importato, di seminari, di collegi, di chiese e di basiliche sfolgoranti; ospedali per tutte le più misteriose e tremende malattie, lebbrosari, sanatori: tutto in gloria di Dio e perchè ogni creatura, amandolo, sia detersa e sollevata alle giustizie e ai conforti dell'esistenza!

Nell'Africa centrale, nelle cupe regioni fra l'Uganda e il Sudan, infierisce la malattia così detta *del sonno*, originaria, a quanto sembra, del Congo belga e propagata dalla mosca *tse-tse*. Ed ecco gli uomini della fede e della scienza affrettarsi a quei luoghi tragici, e porre a disposizione della vittoria sul male orribile una rara competenza, cooperando infaticabilmente ai provvedimenti del governo inglese. Sono, come in tant'altri casi, degli italiani: i padri e le suore delle Missioni africane di Verona; e per la loro azione sublime, nei campi di concentramento, dappresso alla bandiera inglese sventola, ammirato e benedetto, il nostro tricolore. Altrove, in ogni parte del mondo, missionari e suore si rinchiudono per anni, per la vita,



(fot. Fratelli d'Amico, Roma)

INTERNO D'UNA CAPANNA JIVARA (EQUATORE).

in quei veri sepolcri dei vivi che sono i lebbrosari; dove i contagiati, oltre ai crudeli morsi del male, assumono a poco a poco aspetti orridamente macabri e ripugnanti. E studiano il male, e cercano di debellarlo o almeno di attenuarne le torture; e spesso muoiono, contagiati anch'essi: lontani tanto e dimenticati dai civili consorzi, ma simboli, essi, d'insuperabili sensi di civiltà!...

Il cannibalismo, purtroppo, è ancora diffuso nell'Oceania, nell'Africa, in talune zone, persino, dell'America Latina e altrove. Con coraggio e tenacia indomiti il missionario, se non cade vittima egli stesso dell'orrenda usanza, riesce non raramente a mutare l'umana belva di ieri in un buon artiere sommesso, e a farne strumento di propaganda civile!

D'una propaganda consimile è esempio eloquente quella buona ex-fattucchiera del Dahomey. Dico deliberatamente « buona »; poichè essa, pur di accontentare i suoi nuovi amici missionari, non ha esitato a farsi fotografare nel costume di stregona e ad arrecare, così, una nota folklorica d'indubbia importanza alla Mostra missionaria. Essa era dedita al culto di Dan, mostruoso feticcio di argilla tinta in bianco; e a quel culto foschi riti si associano, non escluso il sacrificio umano. Oggi essa è una zelante propagandista cristiana; e (narra il padre Cherany) tanto le costò di tornare ad indossare la vecchia buffonesca livrea che, alla mattina del giorno fissato per la fotografia, volle esorcizzarsi appressandosi ai sacramenti!...

Noi andiamo, così, spigolando appena nella congerie immensa della Mostra...

Ancora una spaventosa usanza in quell'Africa che è per eccellenza (quale non invidiabile.... *eccellenza!*) il paese delle superstizioni. Il *veleno di prova* è una specie di bevanda fatta con la scorza d'un albero chiamato *Moavi*. Si somministra agli accusati (non importa se a ragione) di qualche delitto. Se l'accusato, fra spasimi e nausee intense, riesce a restituire il veleno, è dichiarato innocente. Altrimenti muore fra le maledizioni e gli scherni; e il suo cadavere è lasciato in balìa delle belve, mentre ogni suo avere è confiscato e la sua famiglia ridotta in schiavitù! L'intima ragione dell'usanza, osserva Monsignor Maturino Guillemé vicario apostolico

del Nyassa, è da ricercare nel fatto che presso la massima parte degli indigeni dell'Africa centrale è ammesso che nessuno muoia di morte naturale, nè possa cader malato senz'essere vittima di qualche maleficio. Così, durante la malattia e dopo la morte di taluno, si fa ricerca del presunto colpevole e lo si sottopone al *veleno di prova*. E il meglio è che così profonda è, presso i negri, la credulità nell'efficacia della prova, che la stessa vittima finisce per ritenersi colpevole di un delitto mai commesso e neppure pensato!

Noi però, genti civili, nel nostro generoso sdegno cerchiamo d'essere abbastanza equanimi per ricordare che, non tanto in là, vigeva fra noi un che di simile al *veleno di prova*: la *tortura*. E non è detto che la tortura non s'affacci ancora un tantino in certi oscuri e non più tollerabili passaggi dei nostri procedimenti penali!...

I missionari, nella fiducia di poter prima o poi vincere la orribile superstizione, si dedicano, per ora, a soccorrere e a proteggere le famiglie delle vittime.

Per quel che si attiene alle scienze mediche, visitare, quasi a sintesi delle attività del genere sparse per tutta la Mostra, quel padiglione della *sezione medica*, egregiamente ordinato; dove, più che offrire una dimostrazione scientifica sulle malattie tropicali o coloniali, si indicano i mezzi pratici per preservarsi da esse, le cause, i mezzi di trasmissione, gli effetti e le cure: tutto ciò con severi criteri scientifici e, talvolta, con acute osservazioni e scoperte.

Nell'enorme produzione libraria missionaria, di cui è un saggio cospicuo nel gran salone apposito della Mostra, si racchiude un vero e proprio notiziario enciclopedico; e bene osservava Pio XI, di libri e di coltura buon intenditore, che professori e studiosi non riescono talvolta a trovare nelle grandi biblioteche taluni preziosi elementi, registrati invece in umili sperdute pubblicazioni missionarie.

Il governo inglese, con quell'alto senso politico e pratico che non gli fa badare a differenza di chiese quando si tratti di civilizzare i popoli del suo dominio, affida a dotti gesuiti cattedre universitarie nell'India purchè, però, s'insegni in lingua inglese. E a proposito di ciò e dell'influenza incalcolabile che l'uso e la diffusione di una lingua possono esercitare pel prestigio di una nazione è bene ricordare che uno stuolo di circa mille missionari e ottocento suore, tutti salesiani di don Bosco, tutti italiani, in America, nell'Asia minore, in Turchia, in Palestina, in Egitto, con lo zelo, con la discretezza e l'abilità loro proprie, emergono facilmente nelle regioni al cui incivilimento si dedicano: e la lingua ufficiale d'insegnamento è l'italiana.

— Io amo assai il tuo gran Paese (mi diceva un giorno, in una mia sosta sull'alto Amazzoni, un bellissimo giovine indio, capo di una tribù civilizzata; parlando più che discretamente l'italiano) e una volta che un ribaldo voleva dirmi male della tua Patria, fui lì lì per finirlo...

— Ma tu, per amarlo così, lo conosci il mio paese?

— Come s'io lo conoscessi; giacchè ne ho inteso parlare, le tante volte, dal mio grande amico Giuseppe, in cui profondamente credo.

L'*amico Giuseppe* era un padre salesiano, manco a dirlo, nato in Italia: anzi ad esser più esatti, *meneghino!*

Oggi, in terre di missioni, operano quindicimila fra sacerdoti e laici e trentasettemila suore; e, in tutte o quasi le regioni, la propaganda creò, in gran numero ma non peranco adeguato, preti e suore indigeni. Taluni dei sacerdoti indigeni, come nell'India e nella Cina, han raggiunto alti gradi della gerarchia ecclesiastica.

Se anche non s'abbia il conforto di una pura e incrollabile fede, se pur si sia più o meno tormentati dal grande Dubbio, tutti nondimeno, nel nome della bontà, della civiltà e della scienza, dobbiamo inchinarci a questa fede che non soltanto (come fu detto) *muove le montagne*, ma opera ben di più. Essa, ogni giorno, rinnova il miracolo dell'amore, per essa anzi, l'odio si tramuta in amore. Per essa anche la morte è affrontata ed accolta con impavido cuore e con divina esultanza.

Bella, immortal, benefica
fede....

Tre epiteti, uno più giusto e più meritato dell'altro! Non per nulla li ha scelti Alessandro Manzoni!...

SAVERIO KAMBO.



(*fot. Brogi*)

PALERMO - LA FIERAVECCHIA (OGGI PIAZZA RIVOLUZIONE).

LA PIAZZA DELLE RIVOLUZIONI

LA FIERAVECCHIA

Piazza Fieravecchia.

V'È in Palermo, nell'antico e popolarissimo quartiere di S. Agata (ora Mandamento Tribunali), una vecchia e gloriosa piazza che è passata alla storia per i fatti che in essa si svolsero durante le rivoluzioni per l'indipendenza Siciliana. È questa la piazza che anticamente si chiamò della Fieravecchia, e che dopo il '60 fu ribattezzata col nome di Piazza Rivoluzione.

Intorno all'epoca in cui sorse questa piazza, e intorno all'origine della sua prima denominazione, si hanno notizie incerte e perciò imprecise. Ma da un *istrumento* del 4 gennaio 1291 che si conserva nell'Archivio della Magione, si rileva che la piazza esisteva già e che anche allora si chiamava Fieravecchia.

Dalle cronache dei secoli passati si apprende che la piazza della Fieravecchia fu il più antico mercato della città e « abbondante piazza di grascia e di provvisione ». Alcuni atti del Senato poi, portanti la data del 1544, ci dicono che, proprio nel centro di questo *Venalium forum* v'era un pozzo, la cui acqua « serviva allora all'uso e provvista che aveva d'uopo la piazza ». Dopo il 1544 però, il pozzo fu abolito e al suo posto fu eretta una fontana dedicata a Cerere, la quale fu abbellita nel 1636 dal presidente del Regno Don Luigi Moncada Duca di Montalto, che vi aggiunse quattro statue in marmo.

Questa fontana che, come il pozzo, servì

anche *all'uso e provvista* del mercato, rimase nella triangolare piazza Fieravecchia fino al 1687, anno in cui fu tolta da quel posto per esser trasferita nella Piazza Borbonica (ora Foro Italico), dove però, poco dopo il 1816, fu completamente distrutta.

Nel febbraio del 1687 il Pretore della Città, Don Giuseppe Strozzi Principe di S. Anna, pensò di collocare al posto della Fontana di Cerere un'altra fontana che allora si trovava al Molo, e precisamente accanto all'antico convento dei Mercedarî Scalzi.

Questa era costituita da una conca di marmo bianco che conteneva una specie di roccia, in cima alla quale era una statua di marmo del Genio di Palermo, rappresentato da un vecchio portante sul capo la corona ducale, e, avvinghiato al petto, un serpe denotante l'accortezza e la prudenza dei cittadini palermitani. L'acqua che veniva fuori da parecchie bocche nascoste nella roccia, non appena la fontana fu trasportata in Piazza Fieravecchia, cominciò a servire agli stessi usi delle acque dell'originario pozzo e della fontana di Cerere. Dice infatti il Villabianca nei suoi manoscritti (seconda metà del '700): « La fontana sovvien colle sue acque a' bisogni de' fruttajoli e venditori di grascia, che debbon curare la pulitezza de' lor frutti e della lor roba comestibile ».

Piazza Rivoluzione.

Questa statua del vecchio Palermo che inspirò a Giovanni Meli l'arguto ditirambo *Sarudda,* è in verità di scarso valore artistico. In compenso però, ha una storia assai notevole e degna d'esser ricordata.

Nella *Vita in Palermo cento e più anni fà,* Giuseppe Pitrè racconta che la statua di Palermo della Fieravecchia « era e fu lungamente la favorita dai Palermitani » i quali spesso appendevano al suo collo « cartelli di collera, di protesta, di minaccia, che non si sarebbero altrimenti potute ripetere senza supplizi o bastonate ». Ma non era semplicemente con tali cartelli che il popolo manifestava la sua ira e le sue proteste contro il Governo: altri mezzi venivano usati, e di tutti, l'oggetto era sempre la marmorea effigie del vecchio Genio di Palermo.

Continua infatti a narrarci il Pitrè che « se dopo i tumulti contro il Vicerè Fogliani (sett. 1773) appariva in *giamberga,* parrucca, nicchio e spada al fianco, egli riaffermava la sua sovranità; se al feroce strazio di tre giovanetti, veri e non veri colpevoli, dopo quei tumulti, veniva coperto di gramaglia, egli voleva piangere col suo popolo una giustizia che sconfinava e non colpiva i veri e principali rei; e se gli si imbrattavano di pane e pasta volto e vestiti, ben a ragione aveva da deplorare i pessimi commestibili che impunemente obbligavansi i suoi figli a mangiare; e quando una fitta sassaiola di fichi lo prendeva di mira, aveva tutta la ragione di riconoscersi coperto di tanta ignominia per la vigliaccheria nella quale i suoi Palermitani eran caduti di fronte alla tirannia del Governo e alla inettudine del Senato ».

Il 12 gennaio del '48 — epica giornata che diede inizio alla famosa rivoluzione — scelta come piazza d'armi la Fieravecchia, attorno alla fontana fu improvvisato il quartier generale. Da qui il Comitato direttivo, capeggiato da Giuseppe La Masa, cominciò ad incitare il popolo ad insorgere.

« Nell'ansia dell'aspettativa in cui si stava — scrive Giuseppe Lodi « testimone oculare di questa memoranda giornata » — il giovane avvocato Paolo Paternostro, munito di schioppo, sale sull'orlo della vasca della fontana che stà in mezzo alla piazza e, con voce vibrata, parla alla moltitudine là riunita della necessità che la Sicilia insorga per liberarsi della schiavitù in cui è stata tenuta dal Governo, che l'ha ammiserita e ridotta allo stato deplorevole nel quale si trovava. « All'armi, dunque, o Palermitani, all'armi e gridiamo Viva Pio IX, Viva la Sicilia, Viva l'Italia! » Un grido unanime di approvazione scoppiò accompagnato da fragoroso battimano e di viva Pio IX, viva l'Italia ».

Ma più grande fu l'entusiasmo di quel popolo generoso quando Giuseppe La Masa, uscito poco dopo dal vicino palazzo Paternò, sventolando per il primo la bandiera tricolore, giunse in piazza Fieravecchia, dove, distribuiti schioppi e pistole al popolo, fece poi inalberare la bandiera nelle braccia del vecchio Palermo che la tenne a sventolar festosa per tutti e sedici i mesi dell'insurrezione siciliana. Si gridò allora alla santità della rivoluzione, si lanciarono frenetici evviva, e in mezzo a tanto entusiasmo risuonarono le prime schioppettate.

Da quel giorno che segnò l'inizio di altri

memorabili rivolgimenti in Italia e fuori, tutti i palermitani in genere, e i popolani della Fieravecchia in ispecie, cominciarono ad avere una maggiore venerazione per « quel nero pupattolo » che anche oggi considerano come un loro vero e proprio *nume tutelare*.

Ritornata però poco dopo la rovinosa dominazione borbonica, il vecchio simulacro del Genio di Palermo fu preso di mira dai governatori della città. E nel 1852, per ordine del nobile Don Carlo Filangeri Principe di Satriano, che allora rappresentava il re nel Governo della Sicilia, fu distrutta la fontana, è « il povero Genio di Palermo, marmoreo ribelle, fu buttato, quasi ad imprigionarlo, in uno dei magazzini del Senato allo Spasimo, come invisa memoria della libertà e indipendenza siciliana ».

Come è facile immaginare, tale stolto provvedimento inasprì gli animi dei palermitani che, se per prudenza non diedero allora luogo a manifestazioni di ribellione, attesero ancor più accecati d'odio l'ora della riscossa. E il 7 giugno del 1860, dopo cioè che Garibaldi ebbe fatto il suo ingresso trionfale nella martoriata città che lo attendeva con fede, « il popolo ricordossi del su vecchio amico, andò a levarlo di prigione, e dopo d'averlo condotto in trionfo, lo rimise sul piedistallo della Fieravecchia, suo trono antico ».

La gioia, l'entusiasmo nel vedere quella statua — scrive a proposito il patriota Antonio Beninati in una nota del suo *Diario* — somigliavano a un delirio. Chi la baciava, chi la puliva con fazzoletti; gli evviva e i battimani assordavano le orecchie.

Nello stesso posto della distrutta fontana fu poco dopo costruita una base quadrangolare, in cima alla quale fu posta la statua del vecchio Palermo; e il 27 Maggio del 1863, celebrandosi il terzo anniversario della liberazione della città, con grande solennità e con una orazione dell'abate Luigi Di Maggio, si inaugurò il nuovo monumento al tribolato *Nume tutelare* del glorioso popolo palermitano. Ma l'assetto definitivo questa storica statua l'ebbe soltanto nel 1898, nella ricorrenza cioè, del cinquantenario della famosa rivoluzione del '48. Il Comitato dei Festeggiamenti infatti, volle allora far risorgere nella vecchia piazza la classica fontana fatta stupidamente distruggere dal principe Filangeri, e, datone l'incarico della costruzione all'architetto Damiani Almeyda, la inaugurò con gran pompa il 12 gennaio del 1898.



(fot. *Fiorenza, Palermo*)
LA FONTANA DI FIERAVECCHIA CON LA STATUA DEL GENIO DI PALERMO.

E così il vecchio Palermo è ritornato in cima alla sua roccia, ed è tuttora oggetto d'una speciale adorazione del popolo il quale, e nelle ricorrenze patriottiche e nei giorni d'elezioni politiche, come nelle celebrazioni di rionali feste religiose, non dimentica mai d'addobbargli il monumento di fronde e d'inalberare fra le sue braccia il tricolore,

quasi a rievocare i fasti popolari delle epiche giornate del '48.

Gli episodi del '48.

Gli episodi che legarono alla storia la piazza della Fieravecchia non sono semplicemente quelli che abbiamo or ora ricordati: altri ancora ve ne sono da rievocare, e tutti veramente degni delle tradizioni di questo popolo grande e generoso.

A parte qualche avvenimento di scarso rilievo intorno ai moti popolari del 1820, alcuni storici accennano brevemente ad un episodio che i molti ignorano e che è costituito dal tragico tentativo di rivolta del primo settembre 1830, capitanato da Domenico Di Marco — impiegato della R. Dogana — il quale, insieme con dieci suoi compagni, fu di poi fucilato. In verità però, la rivolta non scoppiò precisamente in piazza della Fieravecchia, giacchè il Di Marco, al grido di Viva la libertà, s'era mosso con pochi ardimentosi da S. Erasmo. Ma fu alla Fieravecchia che gl'insorti cominciarono a sparare contro le pattuglie dei gendarmi borbonici, e proprio in questa piazza la prima vittima nemica cadde colpita dal piombo dei loro schioppi. E fu questa, precisamente, l'Ispettore di Polizia Stefano Romano.



(fot. Fiorenza, Palermo)

IL MONUMENTO A GIUSEPPE LA MASA NEL GIARDINO GARIBALDI IN PALERMO (NEL BASSORILIEVO, LA FIERAVECCHIA PRIMA DEL '60).

Testimoni oculari ricordano ancora molti dati interessanti intorno alla rivoluzione del '48 che tanti eroi ha dato alla storia del Risorgimento siciliano. Da questi dati s'apprende fra l'altro, che all'alba del 12 gennaio mentre una folla di curiosi si radunava in piazza Fieravecchia, improvvisamente in mezzo a questi si vide spuntare il primo ribelle armato. Era costui Vincenzo Buscemi, il quale, sollevato lo schioppo « lo mostra alla folla, l'incita ad armarsi gridando: Viva Pio IX, Viva la Sicilia, Viva l'Italia! ».

Carico d'armi per la folla, sopraggiunse poco dopo accolto da entusiastiche acclamazioni, Giuseppe La Masa, il quale, « profittando poi di quest'aura popolare favorevole, affin di alimentare la città di entusiasmo e di fiducia » compilò e scrisse di proprio pugno, su un tavolo di un piccolo caffè della Fieravecchia, un breve proclama, che, trascritto in varie copie dallo stesso La Masa e da alcuni degli insorti, venne di poi affisso « nelle mura delle strade ove non si trovavano soldati, ovvero consegnato in mano ai cittadini che si incontravano per le vie ».

Un altro episodio, veramente bello, di questa meravigliosa giornata, ci è offerto da una donna il cui nome non è soltanto legato ai fasti del Risorgimento della Sicilia, ma anche, e più specialmente, alla storia della vecchia e gloriosa piazza della Rivoluzione. Costei, Santa Miloro, aveva nella piazza Fieravecchia un negozio di generi di moda che, alla vigilia del giorno dell'insurrezione, si mutò in un laboratorio di coccarde e bandierine tricolori. Tutti i nastri verdi, bianchi e rossi, e tutte le sete e le lane che si trovavano nel suo magazzino, Santa Miloro li convertì in quel giorno in tante coccarde e in tante bandiere, che, all'indomani poi, lei stessa, scesa in piazza, distribuì con entusiastici incitamenti alla folla che s'era radunata. Poi « affida a persona



LA STATUA DI PALERMO RIMESSA ALLA BUONA IN MEZZO ALLA PIAZZA DAI POPOLANI DELLA FIERAVECCHIA
(7 GIUGNO 1860)
(da una stampa dell'epoca, tratta dall'Album storico-artistico: Garibaldi nelle due Sicilie - Milano 1861)

di sua conoscenza una bandiera per presentarla a La Masa, e che fu attaccata al braccio della statua di Palermo che siede in mezzo la fontana della Fieravecchia, ed indi si fa a rimproverare i dubbiosi, ad incoraggiare i timidi e a spingere lo sposo, dopo averlo baciato, ad impugnare lo schioppo, ad unirsi agli altri armati e tenersi pronto alla lotta».

Una sommossa del 1850.

Due anni dopo (1850), ritornati che furono i giorni del terrore, alcuni giovani animosi e pieni d'amor di patria organizzarono una nuova congiura al fine di porre una buona volta un argine all'infierire della restaurata tirannide borbonica. E, stabilito con ogni meticolosità tutto un piano di rivolta, si provvidero d'ogni sorta di armi e deliberarono di iniziare la sommossa in piazza Ferravecchia alle sette pomeridiane del 27 gennaio.

In quel giorno appunto, all'ora stabilita, questi giovani ardimentosi, sbucati a suon di fucilate dalla via Bosco, si diressero nella piazza gloriosa lanciando razzi e inneggiando alla Costituzione. Ma, pel tradimento d'uno dei loro compagni, certo Santamarina, non appena gli insorti giunsero alla Fieravecchia, «furon circondati d'ogni parte da forti squadre di *pionieri,* che li strinsero come in un cerchio di ferro: resistettero accanitamente, ma per le impari condizioni non poteano vincere; parve anzi mirabile che sfuggissero agli artigli della sbirraglia inferocita».

Poco dopo però, sei dei giovani furon tratti in arresto dalle numerose pattuglie sguinzagliate alle loro calcagna.

Fra costoro era lo studente Nicolò Garzilli, diciannovenne appena, il quale, «patriota e pensatore, pur tra le occupazioni del nobile intelletto, di che avea dato prova a soli 17 anni con un saggio pregevole sull'ontologismo del Gioberti, era già stato nel 1848, volontario della Libertà».

Sottoposto immediatamente ad un sommario giudizio del Consiglio di Guerra, il Garzilli, assieme ai suoi compagni (Giuseppe Caldara, Rosario Ajello, Giuseppe Garofalo,



GARIBALDI ACCLAMATO DAL POPOLO IN PIAZZA FIERAVECCHIA IL 27 MAGGIO 1860
(da un'incisione dell'epoca)

Vincenzo Mondini e Paolo De Luca), veniva senz'altro condannato alla fucilazione. E così, alle ventiquattr'ore precise dal nuovo e tragico tentativo di rivolta, « i sei giovani bagnarono di lor sangue la piazza della Fieravecchia ».

Garibaldi alla Fieravecchia.

Il 4 aprile del 1860 la Fieravecchia, sacra ormai agli eroismi del popolo delle rivoluzioni, è prescelta ancora una volta dai rivoltosi per darvi il segnale della nuova sommossa capeggiata dall'eroico Francesco Riso, che aveva stabilito quale centro delle operazioni la storica chiesa della Gancia. L'esplosione di un mortaretto nella piazza gloriosa avrebbe dovuto, infatti, segnare l'inizio della rivolta, inizio che per un imprevisto fu dato invece da due schioppettate sparate dallo stesso Riso contro una pattuglia di soldati borbonici che gl' impediva l'uscita dalla chiesa.

Ed eccoci finalmente all'alba d'un'altra giornata memorabile per tutti i Siciliani, all'alba, cioè, del 27 maggio 1860.

Sono le cinque del mattino, e Garibaldi, sconfitti a Porta di Termini gli ultimi *picchetti* borbonici che gli ostacolavano il passaggio, entra con i suoi volontari in città accolto dalle deliranti ovazioni del popolo redento.

« Sorridente, col sigaro in bocca, salutando il popolo », Garibaldi si avvia alla Fieravecchia facendovi la sua prima fermata.

Bisogna conoscere i Siciliani — scrive un inglese testimonio oculare — per farsi una idea delle frenetiche acclamazioni con cui accolsero l'eroe: ciascuno voleva baciargli le mani ed abbracciargli le ginocchia. Ad ogni momento arrivavano nella piazza masse di popolo che volevano fare lo stesso.

Il Beninati nel suo prezioso *Diario* dà poi dei particolari curiosi ed interessanti intorno a questa prima sosta del *Liberatore* in piazza Fieravecchia. « Il Generale — egli scrive — veste piccolo cappello sugli occhi, camicia rossa, fazzoletto di seta color arancione oscuro, laccio di argento, e sigari nella tasca della camicia alla parte sinistra, calzone colore grigio. Monta un cavallo da *broccolaro*. La prima parola che egli disse nella piazza fu: *andate a raccogliere i feriti* ».

Gli storici ricordano inoltre che Garibaldi, dopo aver riposato alla Fieravecchia fra i generali Giuseppe Sirtori e Filippo Bruzzesi, chiamò a sè i componenti del Comitato segreto, e lì, sulla piazza stessa, compilò quel proclama col quale dicendosi per la prima volta « Dittatore in Sicilia a nome di S. M. Vittorio Emanuele Re d'Italia », « chiama alle armi tutti i Comuni dell'Isola, perchè corrano nella metropoli al compimento della vittoria ».

Dopo di che il *prode avventuriero* costituì il Comitato provvisorio, assegnando a ciascuno dei componenti le rispettive mansioni. Infine, distribuiti ordini a destra e a manca, e presi gli opportuni provvedimenti per sopperire alle più urgenti necessità, « Garibaldi (ore 7) si muove dalla Fieravecchia circondato di armati; Menotti alla sinistra tiene la briglia del cavallo, Menotti ha la mano fasciata; percorre la via Divisi, Via Macqueda, arco di S. Giuseppe, e si dirige per il Carminello ».

GEROLAMO DE FONZO ARDIZZONE.

Con vivo rimpianto dobbiamo annunciare, che, a soli 22 anni, l'autore di questo articolo mancava ai vivi lo scorso gennaio in Palermo, città che gli aveva dato i natali e della quale egli amorosamente indagava il passato nobilissimo. Si è spenta così una bella promessa per gli studiosi di storia ed una valida collaborazione per noi che in ogni parte d'Italia ricerchiamo l'aiuto di coloro che amano la propria terra e sanno degnamente illustrarla. *(N. d. R.)*



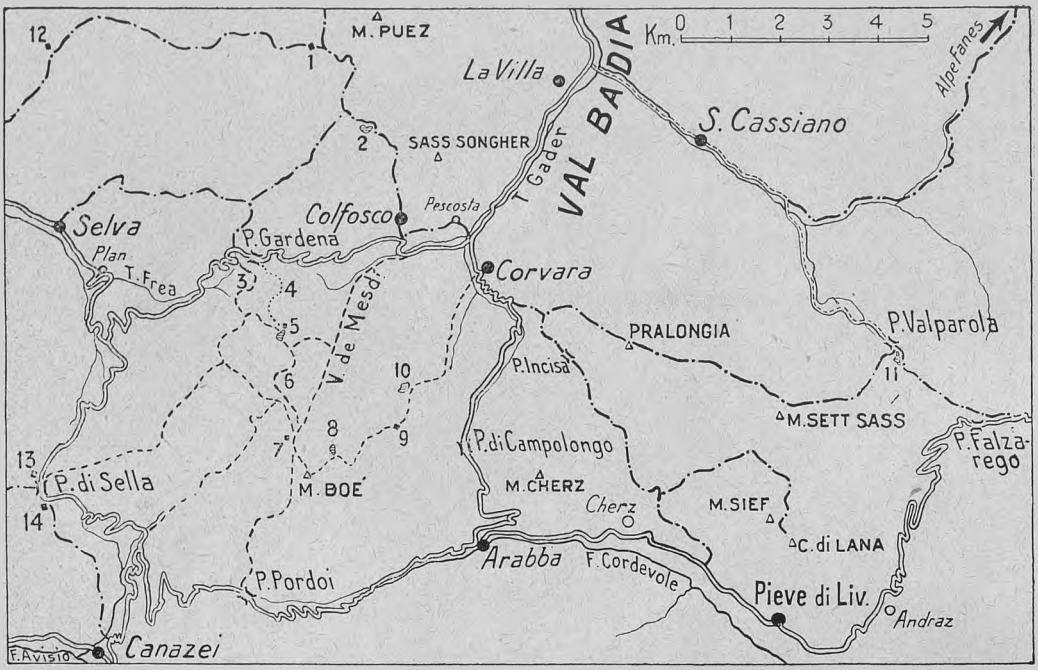
CORVARA E IL SASS SONGHER.

VAL BADIA, CUORE DI LADINIA

Dal massiccio Monte Boè, che, a nord del Passo Pordoi s'erge scosceso raggiungendo i 3152 metri, scendono le acque di quattro fiumi che si avviano per diverse direzioni, ma sulla sponda di ognuno dei quali vivono, tenacemente avvinti al suolo natio, gli avanzi di quella schiatta che fu un giorno padrona delle Alpi e che, dopo aver opposto alla civiltà di Roma la più fiera delle resistenze, mantenne, con singolare tenacia, i segni della acquistata romanità. La Valle Gardena, la Val Badia, la Valle del Cordevole, la Val di Fassa hanno infatti la lor radice e si congiungon sul Monte Boè, la maggior cima del Gruppo di Sella, che si può considerare oggi come il cuore della ladinità poichè all'infuori degli alti bacini di quelle valli ben pochi nuclei son rimasti sulle Alpi nostre di quella civiltà che, ancor nell'alto Medio Evo, doveva, dalle sorgenti del Reno a quelle dell'Isonzo, dominare ogni centro abitato al di qua e al di là della maggior catena alpina.

Oggi a fianco di questo quadruplice confine fisico ed etnico ne sta un altro che è semplicemente amministrativo, ma che ha lontane rispondenze storiche. Sul Boè la provincia di Belluno col Mandamento di Livinallongo e quella di Trento con i Circondari di Cavalese, di Bolzano e di Brunico trovano i propri punti di contatto quasi che ognuno di quei centri volesse salire fin lassù per testimoniare il proprio diritto alle acque che attraversano ed assicurano prosperità di vita e di lavoro ai loro territori.

Ma le quattro città lontane come non sono ricordate lassù, sulla vetta gibbosa, da alcun segno che manifesti il diritto al possesso, così non son presenti alla mente dei valligiani che abitano le pendici del monte. Non v'è per essi confine di sorta lassù: il vasto acròcoro petroso è il cuore dei ladini,



L'ALTA VALLE BADIA.

1. Rifugio Puez. - 2. Lago Ciampac. - 3. Val Culea. - 4. Val Setus. - 5. Rifugio e Lago del Pisciadù. - 6. Val Tita. - 7. Rifugio Boè (già Bamberger Hütte). - 8. Lago gelato (Eissee). - 9. Rifugio Vallon. - 10. Lago Boè. - 11. Lago di Valparola. - 12. Rifugio Firenze in Cisles (già Regensburger Hütte). - 13. Rifugio Alb. Passo di Sella (già Sellajoch Haus). - 14. Alb. Valentini.

è il formidabile maniero che il Creatore ha predisposto, con torri minacciose, baluardi inespugnabili, per estremo rifugio di un popolo che la moderna civiltà progredendo incessantemente su per le valli anguste sommerge e travolge, con moto lento e pur fatale.

Dei quattro spigoli che forman quel baluardo l'uno, quel che si volge verso la Valle di Fassa, è sì scosceso ed impervio da precludere quasi ogni comunicazione. Ed infatti da Vigo a Perra e Canazei i desideri degli alpinisti e la fantasia dei valligiani si spingono verso la bianca Marmolada, il mastodontico Sasso Lungo e l'ampio Catinaccio, che agli occhi di chi percorra quelle valli si presentano con aspetto assai più invitante che non i rozzi bastioni del Gruppo di Sella. Anche gli abitanti dell'alto Cordevole non si preoccupano troppo della arrotondata cuspide del Boè: la Marmolada, bianca di ghiaccio, è tal richiamo nel mondo delle Dolomiti da meritar bene ogni attenzione da parte di coloro che vi giacciono al piede. Quei di Gardena infine, tutti intenti a fabbricar statuine ed ospitar turisti, si volgono ai monti che fiancheggian la valle, le Odle a nord, Scilliar e Sassolungo a sud e raramente si spingono fino sul Gruppo di Sella, che rimane pertanto se non incontrastato certo predominante dominio dei badiotti.

Verso la Val Badia il Boè si presenta infatti con un pendio assai meno dirupato, con forme anzi quasi arrotondate, appena interrotte, a tratti, da una discontinua frangia di bastioni, avanzo delle più ampie muraglie che un tempo non dovevano mancare neppure su questo versante, ma che la più violenta azione degli elementi disgregatori ha frantumato in colossali ghiaioni, sotto i quali, come per bianche colate di lava, scomparvero i dirupi paurosi ed all'uomo fu possibile tracciare vie di men difficile accesso.

Questo fianco orientale del Gruppo di Sella, che manda le proprie propaggini verso sud al Passo di Campolongo e verso nord al piano di Corvara, è cinto da radi pascoli e boschi solo lungo le basse pendici, mentre quella parte del lato settentrionale, che può considerarsi badiotta e che sta fra il citato piano di Corvara ed il Passo di Ferrera o Gardena, pur presentandosi assai più im-



IL PASSO DI GARDENA VISTO DA CORVARA.

pervia, tutta solcata da profonde spaccature e tenebrosi valloni, è incorniciata da ben più ricca corona di fronde. Densi ed oscuri boschi ne serrano la base, mentre pattuglie d'abeti e larici s'arrampicano verso le torri e le guglie che in folla tentano il cielo.

Sì che il paese di Corvara, posto come è presso lo spigolo di greco del massiccio di Sella gode di due spettacoli: la vista delle bianche frane del Boè e quella delle orride gole che prendon nome di Val de Mesdì, Val Setus, ed in genere valloni di Pisciadù. A questo spettacolo, pieno di contrasto e di per sè suggestivo, s'aggiunga la vista della aperta conca formata dall'alto bacino del Gader (il fiume che scende dal passo di Campolongo e scorre per la Val Badia) in mezzo alla quale è posta Corvara. Conca smeraldina, e, come poche altre nelle Alpi, ricca di fiori. Nell'epoca della fioritura, da maggio a luglio (e, nei più alti pascoli, anche oltre) i prati si trasformano in una tavolozza di colori, sì che parrebbe la mano dell'uomo avesse con artificio, come nei giardini creati dall'arte degli orticoltori, fatto sorgere uno di quei prati giapponesi che sembran strappati alle variopinte lacche od alle lucenti porcellane della lontana terra d'oriente.

Su questo paesaggio da un lato idillico e dall'altro rude s'erge, con mole massiccia e dirupata, il Sass Songher, colosso dolomitico che, per la sua forma e la sua sempre dominante presenza può essere ritenuto, nonostante le ben più modeste proporzioni, il Cervino delle Dolomiti. È un Cervino *sui generis*, giacchè se nella parete meridionale promette all'arrampicatore emozioni e fatiche di prim'ordine, è legato al retrostante massiccio di Monte Puez da una cresta di non difficile percorso. Visto però da Corvara, con un contorno di guglie, picchi ed esili creste, che ne rendono ancor più imponente l'aspetto piramidale, il raffronto del Sass Songher col colosso di Valtournanche appare meno... irriverente.

Non altrettanto rispetto incute però questo monte agli abitanti della valle, giacchè mentre Corvara sembra essersi disposta, come in un anfiteatro, lungo i pendii che scendono dal Passo di Campolongo, quasi per meglio godere la vista del Sass Songher, un



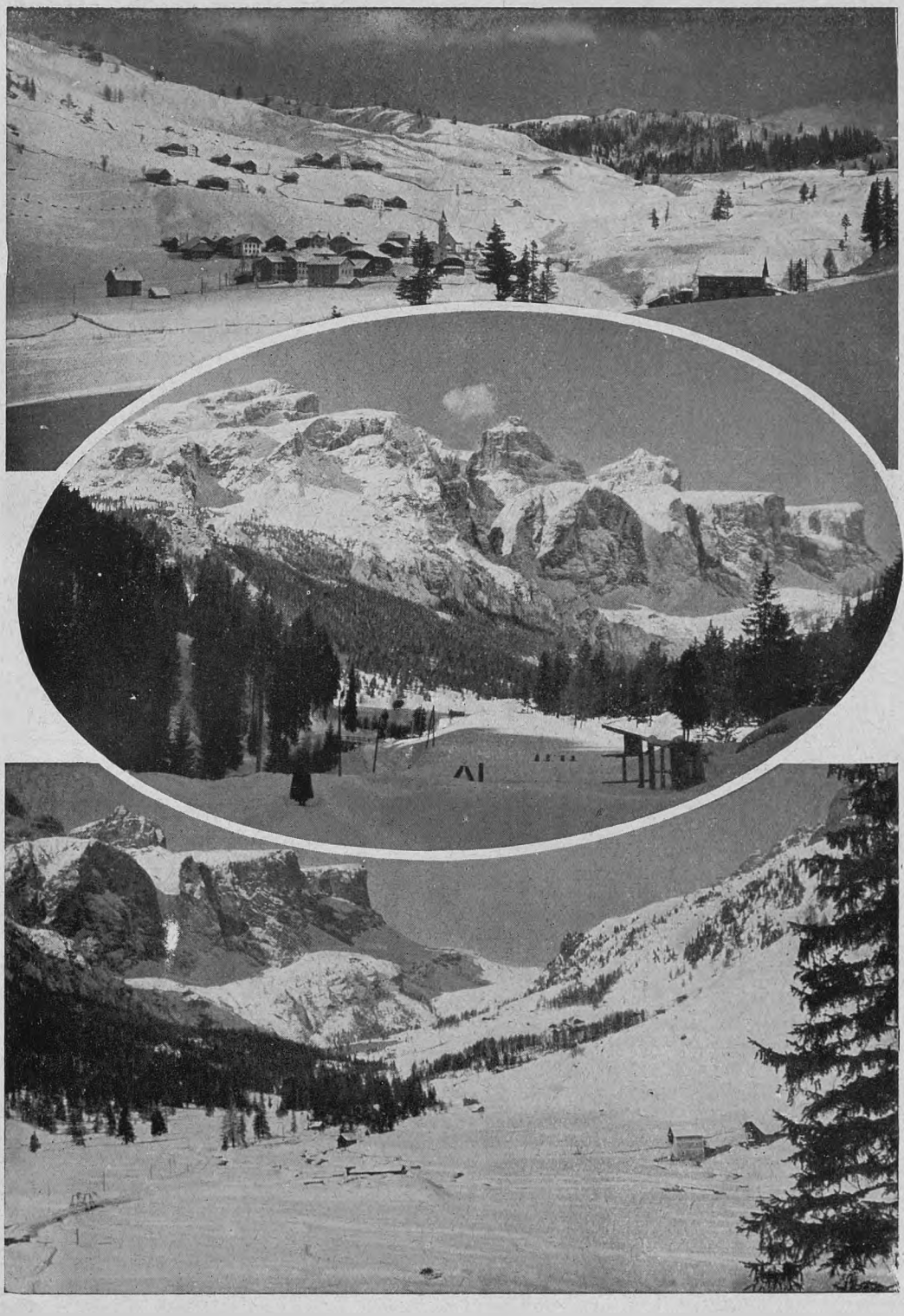
PANORAMA DI CORVARA COLLE PENDICI ORIENTALI DEL MONTE BOÉ (GRUPPO DI SELLA).

aggruppamento di case, Pescosta, gli è sorto proprio ai piedi e non molto discosto da questo giace l'altro paesetto della valle, dal romantico nome il Colfosco. Furono provati tutti e tre durante la guerra dal tiro implacabile dei nostri grossi calibri, postati in Val Cordevole; ma soprattutto lo fu Pescosta che scontò la propria colpa d'esser cresciuta presso un punto di riferimento così facile ad individuarsi quale il Sass Songher.

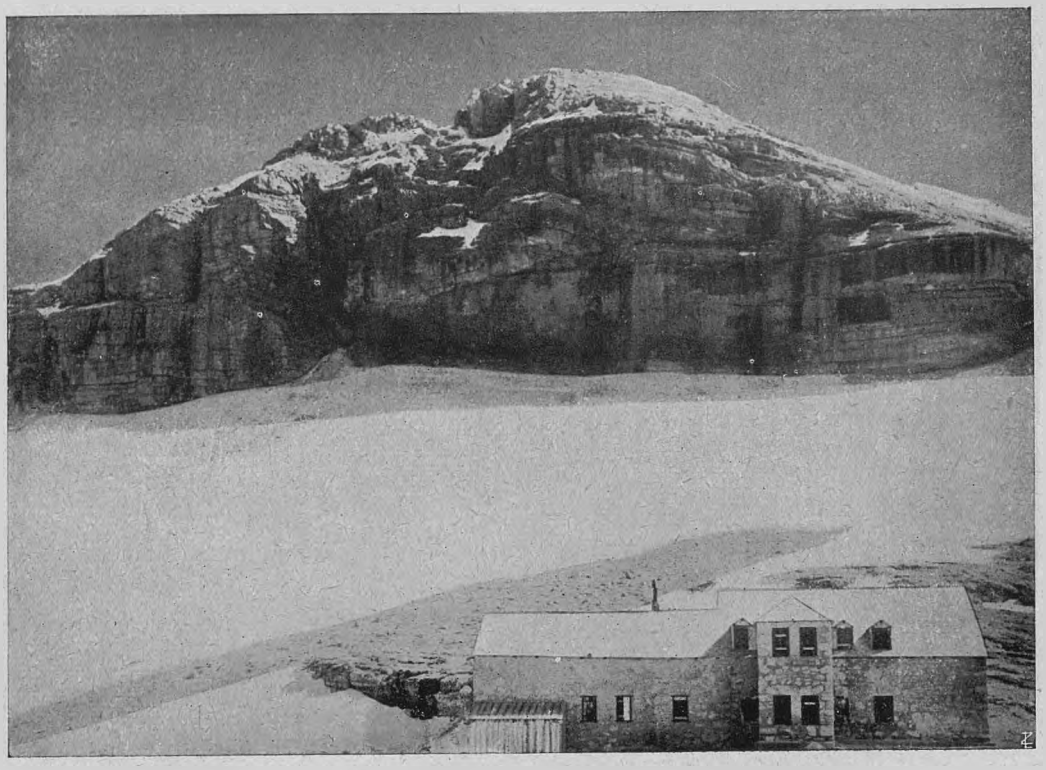
Colfosco fu invece pressochè risparmiata: vide le centurie dei prigionieri russi faticare intorno alla rotabile per il Passo di Gardena; Corvara, centro di rifornimento e primo posto di soccorso per le truppe schierate sul Col di Lana, ebbe qualche grave ferita, sollecitamente sanata però; Pescosta invece è risorta quasi per intero dalle rovine, tornando a trasformare in pacifico materiale di pace il legname che era stato sottratto ai circostanti boschi ed impiegato nella costruzione di baracche o di stazioni di teleferiche.

E così le tracce della guerra furon quasi ovunque cancellate. Si deve cercarle più su, là dov'erano le batterie ed i baraccamenti del Pralongia o i posti di osservazione del Boè, non ancora rasi al suolo dal contadino ricostruttore. Diranno però sempre gli orrori della guerra i due piccoli cimiteri della regione: l'uno, alla sommità della salita fra Corvara e Campolongo, mezzo soffocato dalle praterie che lo investono e fan crescere erba da fieno anche fra le povere croci, nasconde le tombe di prigionieri russi morti per gli stenti di una rude vita di lavoro o per l'insidia delle valanghe; l'altro, meglio ordinato, presso la chiesa di Corvara, racchiude fra molte salme di ufficiali e soldati austriaci morti adempiendo il proprio dovere, anche quella di qualche soldato italiano spirato durante le prime ore di una gloriosa prigionia.

Anche a Colfosco non manca un ricordo di guerra: nel camposanto è una piccola cappella dedicata ai caduti in guerra che i valligiani vollero adornare con una serie di quegli ingegnosi, se pur spesse volte antiestetici, lavori che con pezzi di granata, spolette di *shrapnells* e cartucce da fucile i fanti di ogni esercito del mondo solevano forgiare per ingannare le veglie della trincea. Il campionario di tali lavori che può



L'ALTA VAL BADIA NEL SUO SUGGESTIVO ASPETTO INVERNALE: *In alto:* IL PAESE DI CORVARA CON LE PENDICI DEL PRALONGIA, OTTIMO CAMPO DI SCI - *Al centro:* IL GRUPPO DI SELLA DALLA STRADA DI VAL BADIA - *In basso:* I CAMPI DI COLFOSCO: A DESTRA GLI ALBERGHI, SUL FONDO IL PASSO DI GARDENA, A SINISTRA I BALZI DEL PISCIADÙ.



IL MONTE BOÉ VISTO DAL RIFUGIO OMONIMO (GIA BAMBERGER HÜTTE).

ammirarsi nella cappella votiva di Colfosco è certo dei più ricchi e curiosi che si conoscano.

Ma chi mai va lassù in cerca di curiosità o di documenti d'arte? (C'è, a quel proposito, un altare del sec. XVI con tempere e sculture lignee interessantissime nella antica chiesa di Corvara). I villeggianti dell'estate od i cultori di *sports* invernali cercano e trovano ben altro. Campi di sci attorno a Corvara e Colfosco ve ne sono, e così pure al Campolongo, al Pralongia, all'Incisa: ve ne sono per tutti i garetti e per tutte le abilità. Le curve dolci dei pendii, privi d'alberi e d'altri ostacoli, l'ampiezza della vallata che consente il formarsi di strati di neve uniformemente distribuiti ed omogenei, l'esistenza di rifugi e ricoveri nella zona più elevata, la possibilità di porre il proprio quartier generale in alberghi modesti, ma attrezzati per la vita invernale, sono tutte attrattive che non possono non esercitare la propria influenza sugli amatori dello sci, del bob, della slitta.



VEDUTA DAI PIZZES DA CIR VERSO IL GRUPPO DI SELLA.

Da Brunico salivano prima della guerra a frotte gli sciatori della Pusteria, della vicina Carinzia e dell'Austria stessa; a quella clientela oggi assai ridotta si sono aggiunti i turisti italiani cui sorride una traversata con gli sci o le racchette del Passo di Gardena o di quello di Campolongo, dotati ambedue presso il valico di un alberghetto ristoratore. D'estate, poi, il pubblico italiano prende addirittura d'assalto i non molti alberghi della vallata. L'amenità delle prate-



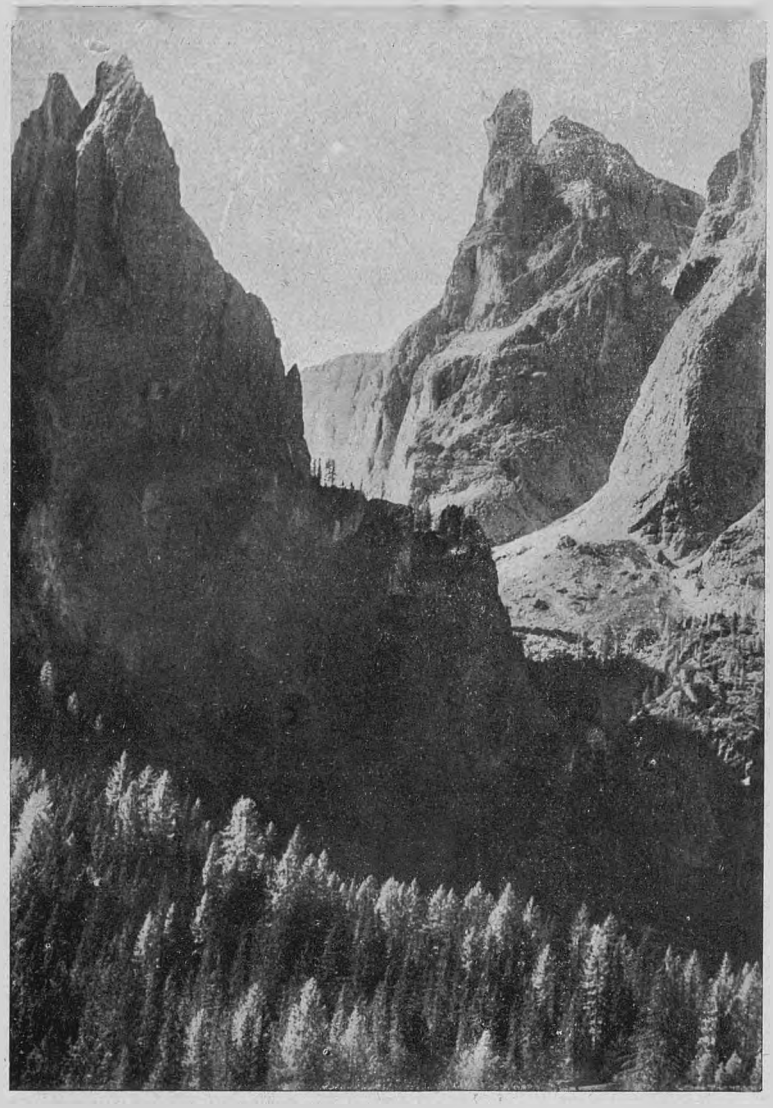
LA CIMA DEL BOÉ E, SULLA DESTRA, IL GHIACCIAIO DELLA MARMOLADA.

rie e dei boschi offre a coloro che desiderano una tranquilla vita di riposo la possibilità di trascorrerla fuor dalle grandi linee del traffico turistico, in zona però che è a queste collegata da comodi servizi pubblici. Escursioni ed ascensioni ve n'è per ogni gamba ed anche per coloro che alle gambe proprie preferiscono quelle... d'una buona pariglia di cavalli. Il giro dei quattro valichi (Gardena, Sella, Pordoi, Campolongo), il « periplo » del Gruppo di Sella può essere comodamente effettuato in una giornata ed offre spettacoli variati e pieni d'interesse. Con una cavalcatura od un robusto carro può essere anche raggiunto, attraverso l'alta Valle Badia, il Passo di Valparola e di qui quello di Falzarego, donde per Pieve di Livinallongo ed il Passo di Campolongo si può ritornare a Corvara e Colfosco. È questo il « periplo » del Settsass-Col di Lana e permette di ammirare opere fortificate, posizioni, ormai famose, ricoveri, postazioni ed uno dei più suggestivi cimiteri di guerra: quello del Bosco di Valparola.



VEDUTA DELLA MARMOLADA DAL COL DI BELVEDERE.

L'escursionista che non ami l'alpinismo acrobatico ed i conseguenti pericoli, ma che disdegni le strade rotabili (sia pure quelle costruite durante la guerra ed oggi assai malconce) può salire fino in vetta al Boè, all'altezza di 3152 metri, per un comodo sentiero che da Corvara conduce al Lago di Boè (caratteristico laghetto morenico), al Rifugio Vallon (la cui costruzione non fu per il sopravvenire della guerra condotta a termine) e di qui alla cima, punto panoramico fra i più celebrati delle Dolomiti. Ci si trova, lassù, a tu per tu con la Marmolada; si domina il caratteristico, orrido Gruppo di Sella, con le sconfinate petraie ed i paurosi valloni; si spazia in tutto il mondo delle Al-



L'IMBOCCO DELLA « VAL DE MESDÌ »
A SINISTRA I CAMPANILI DI VAL MESDÌ. A DESTRA IL DENTE.

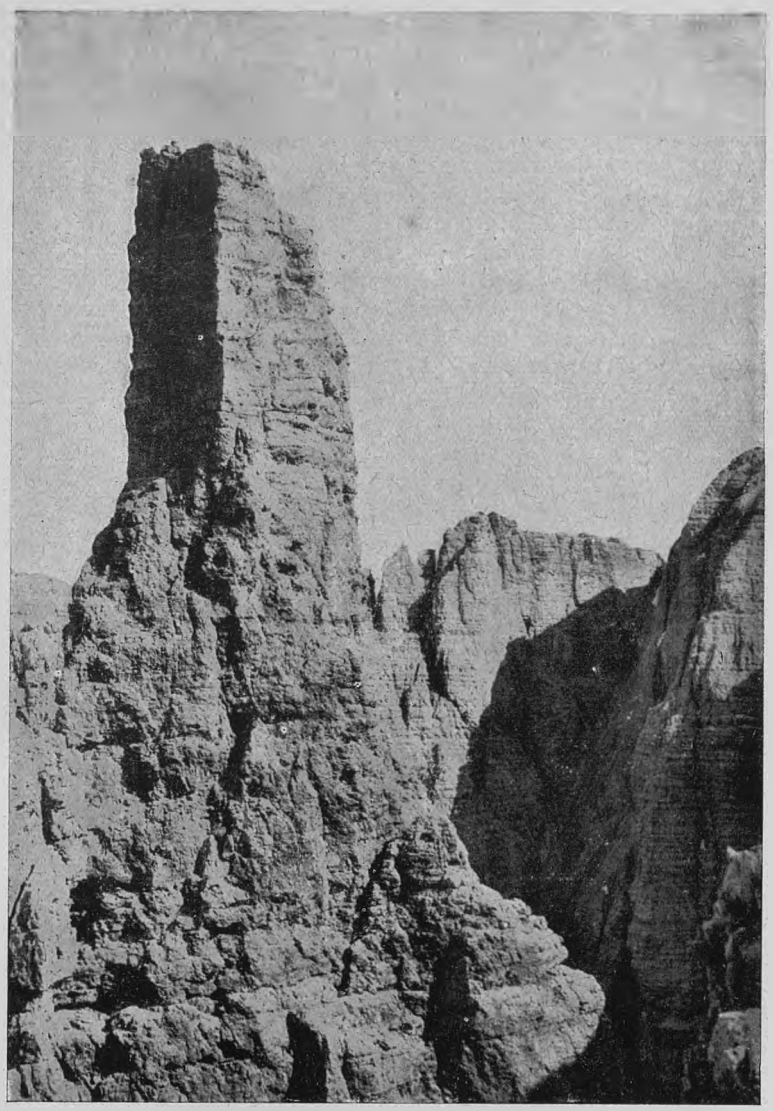
pi dolomitiche: dal Latemar al Catinaccio, dal Sassolungo alle Odle, dai Monti di Marebbe al superbo anfiteatro che sorge attorno a Cortina. All'orizzonte è la chiostra nevosa delle Alpi che segnano il confine d'Italia, dalle Venoste a quelle di Pusteria, dietro le quali appaiono i monti di Baviera e dell'Austria.

Dalla cima del Boè la discesa è facile al Passo Pordoi, ove un piccolo cimitero (il più alto della guerra) visitato da un numero fin troppo grande di turisti, è rimasto a testimoniare della guerra che ha infuriato lassù. Agevole è anche la discesa al Rifugio Boè, già Bamberga, posto in una vera valle di pietre, immani sfasciumi rosicchiati via dall'acqua e dal vento ai colossi del Sella.

Dal Rifugio Boè è possibile per la Val del Mesdì raggiungere Colfosco e Corvara, oppure per la Val de Tita discendere al pianoro ove sorge il lago Pisciadù, piccola conca verdazzurra fra il biancore degli ammassi dolomitici. Dal lago per la Val Setus (lungo una strada ricavata nella roccia, resa facilmente percorribile mediante funi metalliche e piuoli infissi nella roccia) si può raggiungere la strada del Passo di Gardena: è una delle più fantastiche discese che il turista possa compiere nel mondo delle Dolomiti. Attorno al ripido canalone è tutto un rincorrersi di torri dalle forme più strane, cadenti a picco su quella spaccatura che lo ardire dell'uomo ha violato e nella quale è possibile procedere senza compiere acrobazie. La scarpa ferrata manda scintille incontrando le pietre levigate; il rumor del bastone o delle voci riecheggia per la gola, mentre le funi metalliche vibrano stridendo contro la roccia.

Si discende anche per altra più diretta via (quella di Val Culea) dal Lago di Pisciadù al Passo di Gardena, ma la strada per Val Setus deve esser preferita da chi voglia, senza troppi rischi, porsi a contatto col mondo dolomitico in tutta la sua orrida grandiosità.

Di fronte a quel Canalone ed alla Val de Mesdì, al di là di Colfosco s'apre un altro vallone, meno orrido nella parte inferiore che conduce oltre il Lago di Ciampac al Passo omonimo e di qui al Rifugio di Puez, disarredato, ed alle Cime di Puez dalle quali la vista spazia su tutti i monti di Val Badia e di Marebbe. Dal Puez agevole è la discesa sia in Val Gardena, a Selva, sia in Val Badia, a Piccolino o Pedraces, sia in Val di Funes, passando per il Rifugio Firenze in Cisles, camminata non breve ma del maggior interesse turistico.



LA TORRE « BERGER » NEL GRUPPO DI SELLA.

Da La Villa, poco a nord di Corvara si diparte un altro itinerario ricco di interesse (oltre la via per Valparola sopra menzionata) ed è la strada di guerra che per San Cassiano raggiunge l'Alpe di Fanes e, oltre il passo omonimo, Pedarù in Val Marebbe, donde in breve si può scendere a San Vigilio, celebrato centro di villeggiatura. È un giro un po' faticoso, ma che consente viste superbe sui gruppi della Varella, di Fanes, sulle Dolomiti di Braies (Prags) e pone in contatto con opere di guerra salvatesi dalla distruzione.

Al di là di Corvara invece è la via che conduce al Col di Lana; non più ghiaioni e rocce, ma una comoda mulattiera fra prati folti e fioriti. La natura sembra abbia voluto nascondere, con quell'erba rigogliosa, ogni traccia della guerra; ma quando s'arriva in prossimità del Col di Lana tutto l'orrore delle lotte combattute lassù appare ai nostri occhi. Buche, trincee, scoscendimenti prodotti da mine, camminamenti, reticolati, ancor s'arruffano e rendono impervio il cammino. Verso sud la vista spazia sulla Valle del Cordevole, sui monti che raccolsero come bugni d'alveare le bocche dei nostri cannoni, sul cimitero che a Pian de Salesei aduna i morti del Col di Lana.

E non mi parve tanto vera come oggi la leggenda ladina (1) che dice esser stato il Col di Lana *na mont què spodà fuc inscique*

(1) Giovanni Alton - *Proverbi, tradizioni ed aneddoti delle Valli orientali ladine, con versione italiana.* - Innsbruck, Wagner, 1881.

l Vesuvio (un monte che vomita fuoco come il Vesuvio) uno dei *chamins dell'infér* (dei camini dell'Inferno), da cui d'inverno *vegnel ju levines de nëi, qu'ël è n spavënt e d'istè n'èsen nia segus dai sas, que vegne ju e còpa bestiam e gent* (valanghe d'inverno, da spaventare, e d'estate non s'è sicuri pei sassi, che uccidon bestiame ed uomini). Se nemmeno nelle epoche geologiche fu vulcano quel cono rossastro, bigio ed in alcune parti annerito che domina la spaccatura di Val Cordevole, lo divenne certo negli anni di guerra quando sulle pendici di quel monte da Valparola, dal Cherz, dalla Marmolada, dai monti di Selva vomitavano il proprio fuoco centinaia di invisibili cannoni chiamati a difendere le posizioni tenute dai piccoli fanti o dagli inflessibili *Kaiserjägern*.

Non è del resto il solo Col di Lana che ha acceso la fantasia popolare: il Sass Songher, con le sue guglie ed i paurosi strapiombi, la valle di Colfosco, ricca di abeti, furon ritenuti sedi dei *Salvans* e delle *Gannes*, salvatici abitatori dei monti, pronti a vendicare ogni minimo scherno od offesa che fosse lor fatta; e le streghe (*strìs*) che corron su pei monti come lepri; e la notte in fondo alle valli, ballano, cantano e bevono. Nei laghetti di Boè e di Pisciadù non furon forse veduti i *dragons*, i draghi, che battendosi fra loro metton l'acque in movimento e quando volano da un monte all'altro assumono alternativamente tutti i colori dell'*ergobando* (dell'arcobaleno)?

V'è tanta ingenuità ancora nei vecchi badiotti che le sere d'inverno, chiamati attorno alla gran stufa i nipotini, fattili accoccolare sulle panche o le travi che in più ordini la attorniano, narrano le storie udite alla lor volta dagli avi, nelle quali alle gesta di streghe e giganti si alternano e confondono episodi della fiera resistenza contro i Franco-Bavaresi (la difesa alla Rocca di Santa Grazia nel 1813 o l'imboscata tesa ai Francesi a Corvara) e narrazioni di aneddoti pieni di ingenuità e buon senso, proverbi tratti dalla pratica agreste, regole morali ispirate ad una vita cui la semplicità è norma e fine.

Lo sanno i ladini d'esser gente semplice (*ëi nes coiòna n puc, mo ëi nes ó bon;* ci scherniscono un poco, ma pure ci vogliono bene), ma sanno anche che dovunque essi si trovino, in patria o fuori, non torna loro difficile farsi onore, sia che rimangano contadini o che divengano signori. Il maggior desiderio loro è però quello di rimanere in patria, giacchè di quelli di fuori non hanno gran concetto: i gardenesi «tagliuzzano pupazze, diavoli e Dio» (*ëi zipla pòpes, malan e n'«Quël bèll Di»*), quei di Marebbe sono lunatici (*batte la luna*) fin dalle fasce; i pusteresi vivon di burro... come i porci di sciacquature. Giunsero i badiotti a stabilire una specie di graduatoria di valori, ed eccola:

Quatter Maròi fége n Badiót,
quatter Badiót' n Fodòm (1),
quatter Fodòmi n Fassan,
quatter Fassan' n malan.

Quattro marebbani fanno un badiotto, quattro badiotti un livinallonghese, quattro livinallonghesi un fassano e quattro fassani... un diavolo.

Sì che ai turisti italiani cui sorride di sfuggire le infernali macchinazioni della civiltà moderna potrà ben consigliarsi di cercare fra le semplici genti di Val Badia quel benessere spirituale che il progresso sembra aver definitivamente bandito dalle mura delle metropoli urbane.

L. SCURA.

(Dobbiamo le belle illustrazioni che accompagnano questo scritto alla cortesia del sig. F. Kostner, propr. dell'Alb. Posta di Corvara).

(1) I livinallonghesi eran feudatari dei Vescovi di Bressanone, donde l'appellativo di *Fodòm* (feud-homo).

L'AGOSTO IN ALTA MONTAGNA

Le prenotazioni per il **Campeggio del Touring** sono moltissime. È necessario affrettarsi giacchè i posti disponibili non son molti: 150 per ognuno dei 3 turni di 8 giorni ciascuno che si svolgeranno nel mese di agosto. E vi sono alcuni che si sono iscritti a più di un turno. Affrettatevi dunque a richiedere il programma (biglietto da visita con la sigla: *p. P. C.*) e ad inviare la domanda di iscrizione.

Per necessità di terreno esso sorgerà, a Sud-Est anzichè a Nord di Selva di Cadore e cioè ai piedi del Pelmo in una località stupenda, con vista delle vette dolomitiche dalla Marmolada alla Croda da Lago e con possibilità di escursioni ed ascensioni numerose e attraenti.



IL CAMPOSANTO DI OROPA.

UNA CARATTERISTICA NECROPOLI ALPINA

Forse non c'e esempio di Camposanto di una piccola terra che sia diventato il Camposanto di una grande regione, così come è avvenuto del Cimitero di Oropa.

Oropa, nel Biellese, è nome di una modestissima borgata e di un sontuoso Santuario, ben noto in tutta l'Alta Italia. Oropa borgata, o, meglio, Oropa-territorio (perchè si tratta di case sparse e di cascinali più che di vera borgata) non è che una frazione del Comune di Biella e non conta che pochi abitanti. Oropa-Santuario od Oropa-Ospizio che si voglia chiamare (poichè quel vetustissimo asilo di fede e di pace è santuario ed ospizio ad un tempo) non alberga di popolazione stabile che poche diecine di persone: il clero, le così dette figlie di Maria e le famiglie del medico e dei pochissimi esercenti obbligati a rimanervi anche d'inverno. Tutta la folla immensa che lo frequenta è popolazione estiva di poche settimane, che cambia e si rinnova da secoli e secoli. (Pochi altri Santuari della cristianità contano un maggior numero di visitatori!). Ma è popolazione che passa; è popolazione fluttuante. E pure il Camposanto di Oropa si è talmente ampliato e in pochi anni si è ornato di tanta sontuosità di monumenti, da divenire veramente una grandiosa e caratteristica Necropoli e da rassomigliare sempre più a quel Camposanto, forse unico nel suo genere in tutto il mondo, che è la Staglieno genovese. Lo fa rassomigliare a quella Necropoli, la sua disposizione, la divisione sua in campi elevantisi pittorescamente su per la montagna, non che la magnificenza dei sepolcreti e delle opere d'arte funeraria le quali cresceranno sempre più. È una previsione questa che ci consentono di fare le leggi della natura e le numerose ricchezze della gente biellese. Ricchezze così notevolmente accresciute dalla guerra, poichè è noto quanto grande lavoro dovettero compiere, durante

l'immane conflitto, gli stabilimenti industriali di quella regione, industriale per eccellenza. Crebbe in quegli anni smisuratamente la produzione dei pannilani nelle numerose fabbriche del capoluogo, cioè della città di Biella, come delle vallate che la circondano. Pervenne a gigantesche altezze e raggiunse proporzioni favolose la fabbricazione del tessuto di lana per i nostri combattenti. Un colossale contributo venne recato ai supremi bisogni della difesa nazionale dagli stabilimenti industriali del Biellese, da tutta quella grande, rapida ed intensa mobilitazione del lavoro, grazie all'innato genio meraviglioso di Galileo Ferraris, che è gloria altissima e purissima d'Italia e del mondo della scienza, ma è gloria più cara e più intima di quelle terre, da cui trasse i natali. È infatti in quella provincia piemontese — a Livorno Vercellese, ora Livorno Ferraris — che vide la luce il sommo scopritore del Campo magnetico rotante, il quale rese possibile l'uso di nuove potenze motrici e il trasporto quindi dell'energia a grande distanza.



IL MONUMENTO DELLA FAMIGLIA SERRALUNGA (SCULTORE LEONARDO BISTOLFI).

L'accresciuta ricchezza del Biellese può ben fare presagire adunque nuove ricchezze artistiche alla Staglieno Oropea, al Bosco Sacro di quel caratteristico Cimitero che sorge accanto al massimo fra i tre celebrati Santuari biellesi: Oropa, S. Giovanni d'Andorno e Graglia. Il Sacro Bosco funerario si stende su pel monte, al disopra del largo recinto semi circolare, nel cui centro è la Cappella severa e maestosa, dove splende un artistico gruppo dello scultore Giuseppe Antonini di Varallo, che rappresenta la *Deposizione di Gesù Cristo* e che fu donato, con generoso e pietoso pensiero, dal marchese Edoardo Ferrero della Marmora. Ai due lati della Cappella si protendono, con ampi porticati, i monumentali edifici destinati alle cripte. È questa la prima parte, quella che si potrebbe chiamare la parte bassa, la parte piana del caratteristico Camposanto di Oropa. Ma al disopra di quel vasto campo, aperto, non è ancora mezzo secolo, sorse ben presto quel Bosco funerario che lo completa e che lo fa rassomigliare alla Necropoli genovese. È forse l'esempio di Quintino Sella, il quale volle riposare in quella maestosa piramide (a lui suggerita, si dice, dall'ammirazione sua per la severa piramide di Caio Sestio) che la facoltosa gente biellese volle seguire? Certo si è che un bel numero oramai di tempietti, di cappelle funebri, di monumenti è sorto attorno a quella tomba la quale sovrasta pur sempre a tutte, per la sua austerità imponente. Giace colà, in un monolite granitico delle sue Alpi native, la salma del glorioso biellese.

O nevi intatte dell'Oropa, oh, [quanto
Vigor di monte e salda inte-[grità
Entro il freddo fulgor del vo-[stro manto
Per sempre, ahimè! per sem-[pre dormirà.

Così esclamava un altro illustre biellese, Federico Garlanda, altro caro scomparso anch'egli, apprendendo a New York, dove allora si trovava, la morte del suo grande convalligiano.

Tu seguirai, Italia, la tua via
Forza non vi è che a fermarti varrà,
Ma un prode fedel vostro oggi peria
O Italia, o amor del vero, o umanità!

E degna veramente di quel prode fedele delle più alte idealità è quella tomba, semplice e severa di forma, ma per concetto sublime, che la famiglia erigeva all'insigne biellese interpretandone il desiderio espresso, in vita. Quell'alta piramide di pietra, oc-

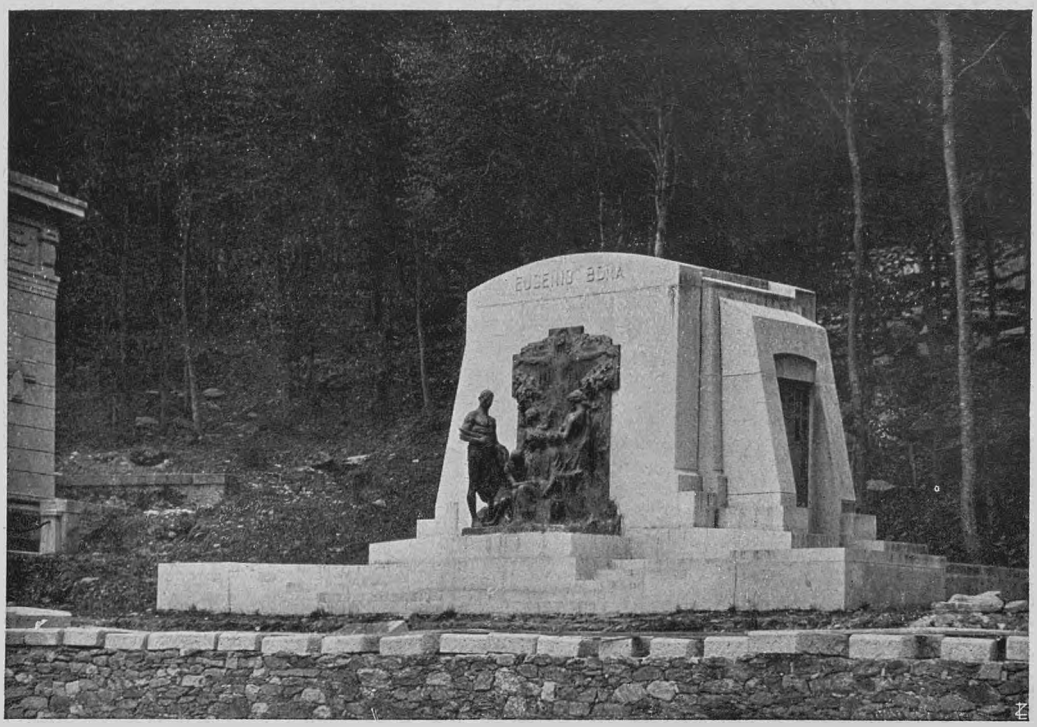
chieggiante di tra le annose piante, la quale sembra vigilata dall'ardua vetta del Mucrone, infonde nell'animo un sentimento che non è facile a definire, tali e tanti sono gli elementi che concorrono a formarlo. Così, accanto al biancheggiante ospizio alpino, di cui il Sella fu ammiratore così fervente da farsene strenuo difensore e riuscire a farlo considerare come un' eccezione, esente da ogni onere, allorquando si trattò dell' incameramento dei beni ecclesiastici, riposa dalla non lunga ma bene spesa esistenza l'austero uomo di Stato, che non è dimenticato dagli Italiani, come ne fanno fede le corone e i fiori, testimoni di pietosi e patriottici pellegrinaggi a quella tomba, divenuta uno degli altari della Patria, come la recente visita e l'omaggio del ministro Nava, quando nello scorso ottobre fu onorata in Vallemosso, la memoria di Pietro Sella, pioniere della industria laniera, e venne celebrato in Biella il cinquantenario dell'Istituto Industriale, creato appunto da Quintino Sella. E più lo sarà, o almeno lo dovrebbe essere, altare della Patria, oggi che, coronata la lunga marcia nazionale con la vittoria conclusiva del supremo immane conflitto, si volge il pensiero nostro, con più commossa gratitudine, ai precursori, ai preparatori, ai creatori primi del Risorgimento Nazionale. Siffattamente, e più largamente salgono ad una tomba, che orna un altro caratteristico Camposanto — la tomba di Giuseppe Mazzini, a Genova — gli omaggi di amore, di riconoscenza e di fede resi alla memoria del pensoso apostolo della Patria. Ed ecco un'altra analogia fra i due Camposanti, sui quali però non sorride in eguale misura, come è facile immaginare, il cielo così diverso sotto cui si stendono le loro marmoree braccia.



IL MONUMENTO ALLA MADRE, DELLO SCULTORE GIUSEPPE BOTTINELLI.

È questa la vera e grande dissomiglianza che, pur fra le varie analogie, separa e contraddistingue le due Staglieno.

La profonda e tranquilla conca Oropea, che accoglie nel suo seno il Camposanto di Oropa, conferisce alla poesia che lo informa un carattere tutto speciale di mestizia, di pace e di mistero assai più intenso di quello che emana dalla Necropoli genovese. Il vicino Santuario della fede, semplice, umile,



IL MONUMENTO DELL'ON. EUGENIO BONA (SCULTORE CESARE BISCARRA).

forse anche ingenua, ma di un'ingenuità che ispira il rispetto e desta la commozione; quel Santuario millenario, su la cui porta granitica è inciso il versetto del salmo: « *Fundamenta eius in montibus sanctis* », là, nel cuore dell'alpe, custode del piccolo sacello, dove si adora la Vergine *nigra et formosa*, influisce potentemente sull'immaginazione e sull'animo, e contribuisce a rendere più acuto il sentimento e più profonda l'impressione di quella caratteristica Necropoli Alpina. Eccola; essa si inerpica per la montagna, in quel vasto anfiteatro di monti, su cui domina con la sua vetta rocciosa il Mucrone donde scende e si frange fra i sassi il torrente Oropa, mirabilmente ritratto in una celebrata tela dal Delleani. Lorenzo Delleani! Come dimenticarlo? Egli fu il pittore, per eccellenza, del Biellese e particolarmente del paesaggio Oropense in quelle sue tele, che il suo fraterno amico Giovanni Camerana accompagnò e segnò di tanta austera e pur dolce poesia, nei suoi versi illustrativi del paesaggio biellese.

E il sentimento che infonde negli animi il Camposanto di Oropa si fa naturalmente maggiore nell'autunno, quando, cessati i pellegrinaggi e scomparsa la folla degli ospiti, Oropa si prepara al grande raccoglimento invernale. Un senso di abbandono domina allora il Santuario sonnecchiante con la sua antica chiesa ottagonale dai tetti d'ardesia, fra il lacrimare della fontana e il mormorio del torrente in fondo al vallone, fin che al grigiore dell'autunno succederà il candore dell'inverno su le vette del Mucrone, del Tovo e del Bo, coronanti la gran conca deserta, e la neve invaderà le aiuole del cimitero, confondendosi col biancore dei marmi, coprendo il grigiore dei bronzi ed ingrandendo i contorni dei tempietti sepolcrali, i quali occupano ormai tanta parte di quel bosco montano pieno di severa bellezza. Chi passa per la strada di S. Giuseppe, la quale divide appunto il bosco dal sottostante campo, scorge fra la selva dei faggi i monumenti, le cappelle, le edicole funerarie di non poche fra le più cospicue e ricche famiglie del Biellese.

Sono, oltre alla Piramide di Quintino Sella (disegno dell'ing. Carlo Maggia di Biella) la cappella che Pietro Petiva fece erigere per sè e per la sua famiglia, come vi è scritto:

Petrus Petiva sibi suisque, e che è pure opera dell'ing. Maggia; la Cappella della famiglia Zina (disegno dell'ing. Gio. Ferroggio di Biella); la cappella della famiglia Serralunga (dove sono due insigni opere d'arte di Leonardo Bistolfi, una in memoria di Eugenia Savinelli-Serralunga e l'altra a ricordo del padre della giovane estinta, on. G. B. Serralunga); la tomba della famiglia Casaccia e quella di Andrea Maggia, insigne benefattore del Santuario di Oropa, la quale è adorna di un simbolico altorilievo di squisita bellezza di Edoardo Rubino. Sono le edicole della famiglia Trossi (disegno dell'ing. Gropello di Biella), della famiglia Vigliano (ing. G. Ferroggio), il monumento all'on. Eugenio Bona, munifico fondatore dell'Istituto commerciale di Biella, la cui operosità intelligente e benefica di industriale è ricordata da un allegorico bronzo di Cesare Biscarra; quello di Basilio Bona, fratello dell'on. Eugenio (disegno dell'ing. Cocito di Torino); quello così maestoso dei fratelli Rivetti (cav. Ottavio, Giovanni e Quinto Rivetti) disegno dell'ing. Gropello. Sono le edicole o monumenti funerari delle famiglie Ugliengo, Ferrua, Fogliano, dell'avv. Mattia Cridis di Cossato, ed altre che occhieggiano tra i faggeti, alcune ancora in costruzione. Ma opere egregie d'arte sono pure sparse nel campo sottostante, come la classica statua di Odoardo Tabacchi, che sorge fin dal 1880 nella prima arcata e fu posta a ricordo di tutti i benefattori del Santuario dall'Amministrazione d'Oropa; i due bronzei bassorilievi di Leonardo Bistolfi, per la famiglia Canepa nella XXIV arcata, e, in un'aiuola di quel primo campo, il gruppo, pure in bronzo, che la pietà filiale dello scultore biellese Giuseppe Bottinelli compose per la madre sua, Giovanna Bottinelli De-Magistri, una buona e gagliarda valligiana, la quale — come ben dice poeticamente l'epigrafe — *tessè la vita come trasse il filo umile ma forte.*



IL MONUMENTO DELL'ING. ANDREA MAGGIA (SCULTORE EDOARDO RUBINO).

Anticamente usavasi seppellire i morti di Oropa nei sotterranei del Santuario stesso, in una specie di catacomba del cortile d'entrata, e qualche volta andavano a riposare là sotto anche insigni prelati, più non potendosi, come nei primi secoli, dar loro sepoltura nella chiesa dell'Ospizio. Uno degli ultimi sepolti in quel cimitero sotterraneo fu Monsignor Losana, insigne Vescovo di Biella che oggi ancora è ricordato ed al cui nome, caro ai Biellesi, venne dedicato un padiglione dell'Ospizio. Nella occasione però che il nuovo camposanto fu solennemente benedetto da Monsignor Basilio Leto, succeduto nel Vescovado biellese, i resti mortali di Monsignor Losana venivano colà trasportati e tumulati sotto la Cappella centrale.

Raccolta in quell'angolo così suggestivo della montagna e vigilata da quel Mucrone che per i biellesi sembra acquistare come una virtù di simbolo, il simbolo cioè della loro deliziosa e ad un tempo severa e fervida regione, la Necropoli d'Oropa riceve, ripeto, dalla mistica poesia del vicino Santuario come un riflesso di bellezza austera ed un carattere singolare che la differenzia da tutti gli altri camposanti alpestri.



(fot. Giovanni Varale, Biella)

LA CHIESA DI OROPA - LA PROCESSIONE TRADIZIONALE DI FONTANAMORA (VALLE D'AOSTA).

Oropa è qualche cosa di così speciale e caratteristico e diverso da tutti gli altri santuari ed ospizi alpini, e gli elementi che la fanno forse unica al mondo, o, almeno nella cristianità, formano un tutto così potente che non è possibile immaginarne modificate le parti, senza guastarne la poesia ed il fascino suo.

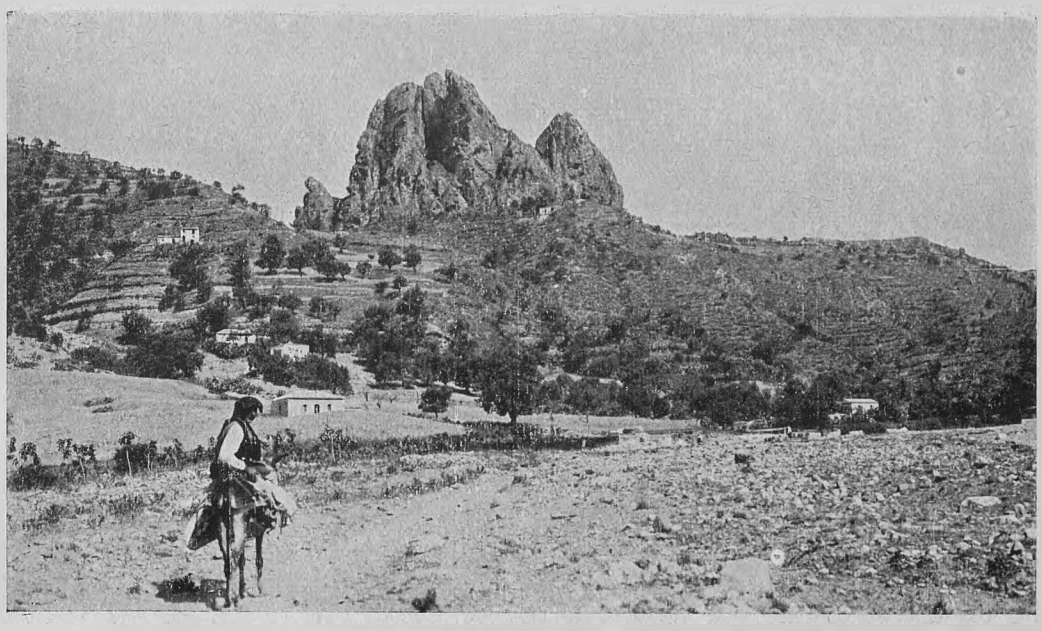
Oropa rimane e rimarrà sempre, io penso, il Santuario degli umili, a cui trae ogni anno d'estate il popolo non solo dai dintorni della circostante montagna, dai colli e dal piano sottostante, ma particolarmente da ogni parte del Piemonte e da buona parte della Lombardia, e qualche volta, come è avvenuto per la grandiosa e meravigliosa solennità della quarta secolare incoronazione della Vergine — *Regina Montis Oropae* — da ogni parte d'Italia. Non che manchi ad Oropa, fra gli ospiti estivi, l'aristocrazia del blasone come dell'industria. Ma sono, quelli, gli ospiti meno frequenti, e che vi si fermano assai meno, oggi che l'automobile e la tranvia elettrica li portano e li riportano lassù in sì breve ora. Molti fra gli eroi della grande guerra — durante la quale tante reliquie votive di madri si aggiunsero a quelle che ricordano le guerre del passato là, presso il sacello Eusebiano della Madonna Nera — dormono oggi lassù, accanto ai loro cari, nella gran pace della montagna. E là ancora, lontani dalle loro terre, riposano degli Slavi che la guerra aveva fugati e portati, profughi, nel Santuario di Oropa, umili Slavi spentisi nei rigidi inverni del monte.

Ogni anno, poi, quando si avvicinano le giornate consacrate alla religione dei morti, la caratteristica Necropoli oropea si prepara ad accogliere i visitatori che traggono ad ornare di fiori le tombe dei loro morti.

Sono le giornate che cantava Giovanni Camerana in quei melanconici versi alla statua della Vergine.

Addio! vedi, l'autunno arriva: il verde
Già dei faggi si attrista....
..... Deserti
Già dell'Alpe i sentier, vacue le bianche
Fughe dei porticati.....
.... Addio! Verranno
Le nevi, il buio, il nembo: il Santuario
Sarà tutto un sepolcro intorno a te.
Pei viventi sepolcri che vedranno
Altre lacrime ancor, tu prega, o Statua,
Prega, o raggiante, e prega anche per me.

GIUSEPPE DEABATE.



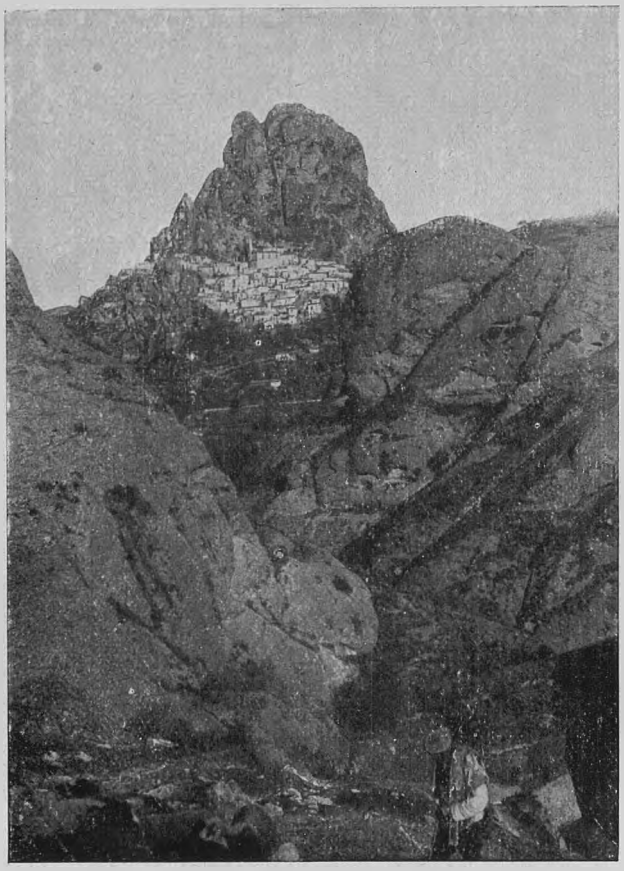
LA RUPE DI PENTEDATTILO DALLA FIUMARA MUSA.

PENTEDATTILO

L'articolo che pubblichiamo è dovuto ad un benemerito pioniere della coltura che dà la propria opera illuminata a quella Associazione Nazionale per gli Interessi del Mezzogiorno, *intorno alla cui attività già altra volta intrattenemmo i lettori di questa Rivista. La Calabria non è soltanto un paese caratteristico e curioso, meritevole quindi d'esser visitato, ma anche una regione ingiustamente abbandonata e quindi meritevole d'essere aiutata. In questo articolo si indica come con la collaborazione d'ogni parte d'Italia sia possibile dare ai fratelli di Calabria ciò che lor manca e che ben si meritano.*

Il viaggiatore che percorre in treno la costiera fra Capo Spartivento e Reggio Calabria, giunto vicino alla stazione di Melito di Porto Salvo, se proveniente dalla parte di Catanzaro e di Sibari, vede al di là della groppa collinosa arida e giallastra, in gran parte dell'anno, che sovrasta il grosso borgo dalle casette accatastate, profilarsi una bizzarra rupe rossastra il cui disegno richiama subito alla mente quello di un dorso di mano protesa verso il cielo. L'insieme, nel quale il pollice si stacca dalle altre dita accostate fra di loro e appuntite, è di una viva, quasi prodigiosa evidenza. Oltrepassata la stazione di Melito, sempre proseguendo verso Reggio, la rupe appare isolata, al di sopra di una lunga dorsale che per cinque o sei chilometri scende a sud verso la breve pianura costiera, fra due vaste fiumare biancheggianti (la fiumara di Annà o Musa ad est e quella di Montebello Ionico o della Monaca ad ovest) e, pur offrendosi meglio allo sguardo del viaggiatore, perde a poco a poco l'evidenza caratteristica della forma. Come per compenso, mentre le dita si vengono fondendo in una sola alta massa dal profilo tondeggiante, appaiono alla radice occidentale di essa le povere case di un minuscolo borgo: Pentedattilo, che dalla rupe ebbe il nome.

Lo spettacolo dura vivamente interessante sino alla stazione delle Saline di Reggio. Qui la rupe, dopo essersi specchiata nell'acquitrino salmastro sul cui orlo corre per qualche minuto il treno, scompare dietro le colline dell'est, lasciando nell'animo del viaggiatore sensibile e curioso una strana impressione fantastica ed un desiderio pungente di vedere da vicino; in qualcuno forse anche la voglia d'una ardita arrampicata



PENTEDATTILO, COME APPARE DALLA STRADA SALINE DI REGGIO-MONTEBELLO JONICO.

la cui fatica sembra debba essere compensata da una magnificenza rude di panorama terrestre e marino, stendentesi dalla muraglia lunga e severa dell'Aspromonte sino all'azzurra costa siciliana ed alla gigantesca evanescenza dell'Etna.

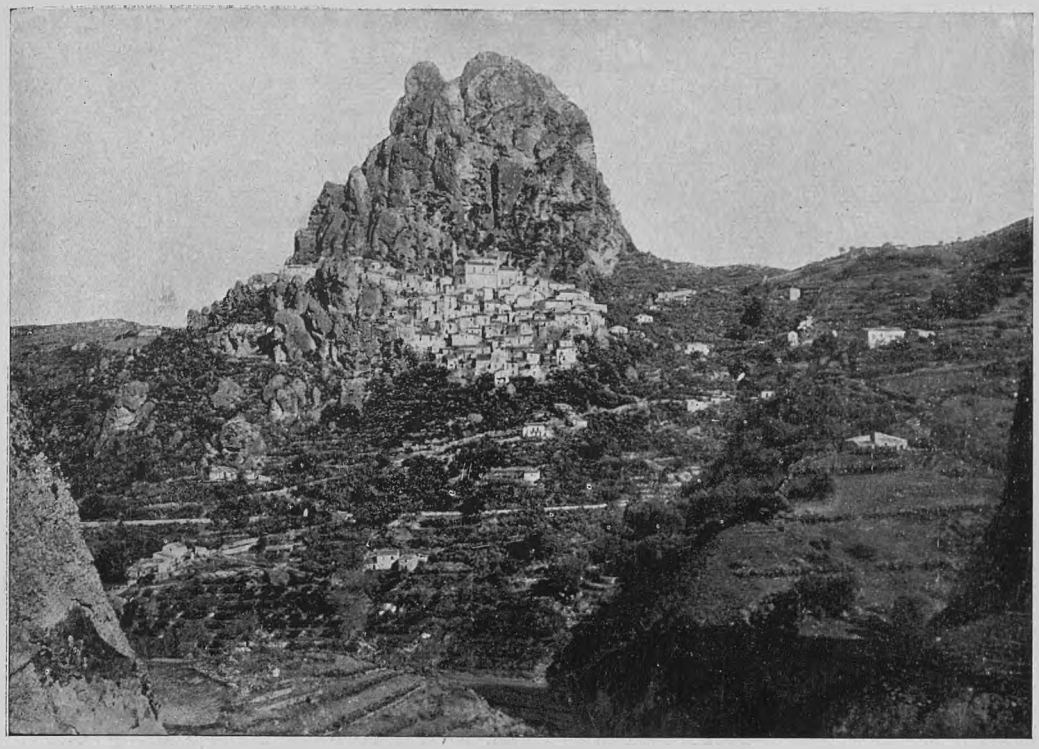
La rupe di Pentedattilo non è che una, certo lo la più bizzarra e interessante, delle molte formazioni geologiche, dovute a lentissimi fenomeni di erosione atmosferica, che dalle vicinanze di Gerace sino a Reggio contribuiscono a rendere così varia di aspetto e ricca di carattere la costa jonica della zona aspromontana. Specialmente vicino a Melito è uno spesseggiare di punte, di frastagliamenti, di creste che dà al paesaggio un carattere severo ed alpestre, curiosamente contrastante con la modestia delle altitudini e la vicinanza del mare.

Esaminate da vicino, queste rupi e specialmente quella di Pentedattilo si presentano come conglomerati, a base di arenarie, alla superficie dei quali affiorano grossi blocchi tondeggianti che spesso cadono a valle lasciando nella massa cavità simili ad occhiaie di teschi umani. La rupe di Pentedattilo ne acquista per certi tratti quasi l'aspetto di una spugna. Alla base della rupe, specialmente dalla parte di sud-ovest, se ne staccano parecchi spuntoni che incombono minacciosi sulle case del paese. Profonde e larghe fenditure la solcano nel senso della altezza, aumentando l'impressione di verticalità che già di per se stessa è propria dell' insieme.

In complesso la rupe s'innalza per 150 metri circa sopra la collina, alta a sua volta un 250 metri sul mare. Dolce e ricco di varia vegetazione è il pendio di quest'ultima verso est; ad ovest e più ancora a nord-ovest esso si presenta invece come un netto strapiombo sulla fiumara di Montebello, e da questa parte la visione riesce interessante e quasi impressionante.

Dall'alto del paese, guardando in giù da questo lato, si vedono luccicare in una stretta gola le scarse acque della fiumara; e le donne che vi lavano i panni e i muli che trasportano su la legna e i sacchi di grano e gli uomini che faticano nei magri campi di frumento, dànno l' impressione di un affaccendarsi minuto di formiche osservato dall'alto. Una densissima vegetazione di fichi d'India giganteschi, luccicanti al sole, copre tutto il ripidissimo pendìo; per tutto il resto la collina è coltivata a campi di frumento disseminati di ulivi e di mandorli e a gelseti e vigneti.

Al villaggio di Pentedattilo si giunge dall'una e dall'altra fiumara. La via più agevole è quella della fiumara di Melito ed è la comunemente frequentata da chi viene al villaggio dal centro di Melito, di cui Pentedattilo è frazione. Da questa parte la rupe presenta con perfetta evidenza l' aspetto che le ha dato il nome. Meno agevole, per la ripida salita terminale, è la via della fiumara di S. Elia o della Monaca; da questa parte (e meglio se si sale sulla pendice



PENTEDATTILO VISTO DALLA STRADA SALINE DI REGGIO-MONTEBELLO JONICO.

ovest del vallone, lungo la costruenda strada rotabile Saline-Montebello Jonico) è però visibile l'insieme impressionante e singolarmente pittoresco della rupe, dell'abisso e del paesetto annidato e quasi sospeso fra l'una e l'altro.

Questa seconda via fu percorsa il 29 luglio del 1847 dal viaggiatore e pittore inglese Edwrd Lear che descrisse il luogo meraviglioso (« un paesaggio — direbbe un tentativo di traduzione letterale delle sue parole — che è il bello ideale del terribile nella *scenery* calabrese ») e lo ritrasse in uno dei romantici disegni di quel suo « Journal of a Landscape Painter in Southern Calabria » che fu da me altra volta citato in questa Rivista (1).

In quel disegno il Lear dà alla rupe di Pentedattilo il suo aspetto caratteristico, esagerando l'evidenza della forma. In realtà il pittore, essendosi posto di fronte all'abitato e a sud-ovest di esso per poterlo ritrarre insieme con la rupe (ed egli narra che tutta la popolazione se ne stava, tra incuriosita e insospettita, ad osservarlo dalle piccole finestre delle casette) non poteva cogliere l'aspetto caratteristico di questa ultima, quale doveva essergli apparso invece la sera innanzi allorchè egli attraversava, venendo da Reggio, la fiumara Musa per recarsi a Melito di Porto Salvo.

La storia di questo che è certo tra i più strani paesi d'Italia, (se non proprio, come vuole il Lear, la più strana delle umane dimore) è assai interessante, soprattutto per i sinistri riflessi che in essa pare aver gettato la minaccia della mostruosa rupe ditata.

Pentedattilo dice nel suo nome la propria origine greca, di quella grecità medioevale bizantina, che tanta traccia di sè ha lasciato nell'intiera Calabria e particolarmente nella ampia costa jonica, da Rossano a Catanzaro a S. Severina a Stilo a Gerace a Reggio, nei costumi, nella lingua, nei monumenti architettonici (per quanto scarsi e spesso frammentarî) e ancora persiste tenacemente nel parlare greco della popolazione di

(1) *Le Vie d'Italia*, « Calabria pittoresca », agosto 1921. Di questi disegni esistono interessanti riproduzioni in una serie di 12 cartoline edite dalla Associaz. Nazion. per gli Interessi del Mezzogiorno, Roma, piazza Nicosia. Le richiedano i nostri lettori inviando L. 2,50 per serie. Faranno un'opera buona e si procureranno dei piccoli gioielli d'arte... a buon mercato.

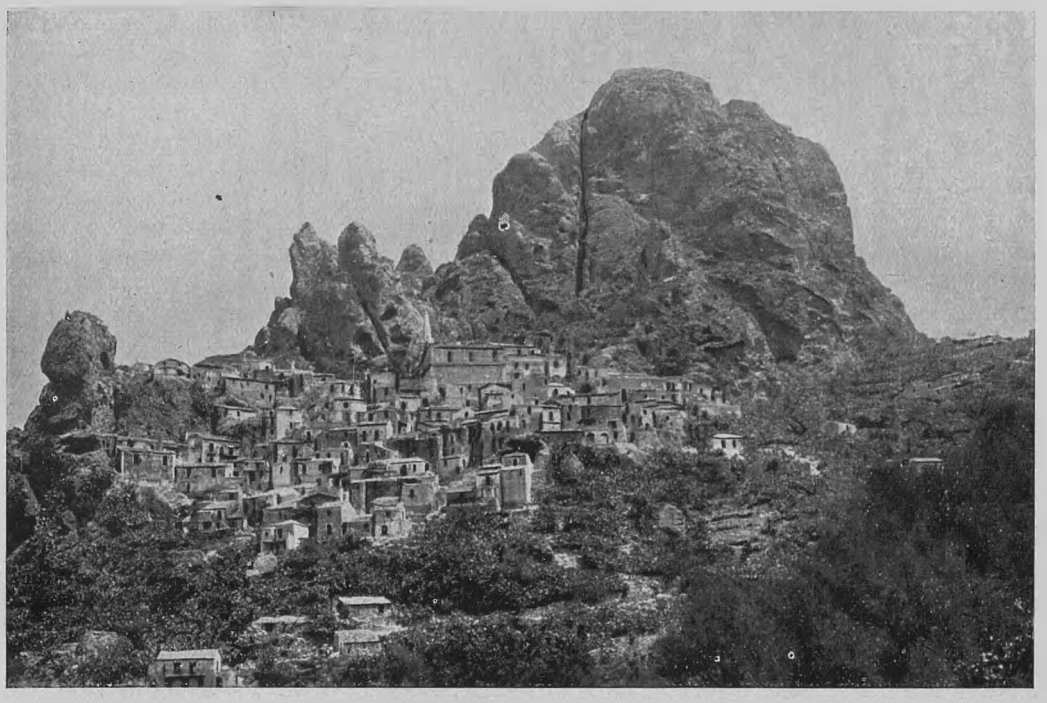
una zona montana comprendente la vetusta città vescovile di Bova, i paesi di Roccaforte del Greco e di Roghudi e qualche altro sperduto villaggio. Il borgo dovette sorgere, come tanti altri in Calabria, per opera di gente che sfuggiva alle incursioni di predatori orientali ed alla quale la protezione della rupe e dell'abisso che in parte la cinge sembrò garanzia assoluta di sicurezza o per lo meno buona possibilità di difesa. I prodotti del grano, del mandorlo, della vite e soprattutto l'allevamento del filugello, che durante la grecità bizantina e per alcuni secoli ancora dopo di essa ebbe valore di prim'ordine in tutta l'economia della regione, diedero da vivere a quella gente, annidata fra le rocce vertiginose. Chiese e monasteri sorsero a Pentedattilo e negli immediati dintorni, con la frequenza propria di quell'età e della civiltà bizantina in particolare. Si parla, nella storia ecclesiastica della città e della diocesi di Reggio, di una trentina circa di chiese, fra arcipretale, dittereale (secondaria) e annesse a conventi, esistenti a Pentedattilo tra il XIV e il XV secolo e nelle sue campagne.

Tutto ciò attesta una vita fattasi a poco a poco prospera o per lo meno di molto superiore all'attuale, che è quella di una povera frazione di Comune abitata da agricoltori, la maggior parte donne, vecchi e fanciulli, essendo la popolazione maschile valida in buona misura emigrata in America e, recentemente, in Francia: in tutto meno di un migliaio di abitanti, dei quali poco più della metà forse nel nucleo sottostante alla rupe, il resto sparso nella vicina campagna. Rimangono la chiesa che un tempo fu arcipretale e che oggi è detta dittereale (parrocchiale secondaria) così come dittereo è detto il parroco, e quella della Candelora un tempo annessa ad un monastero di domenicani che ebbe per circa un secolo vita fiorente, ma che già alla fine del secolo XVI, avvenuto a Pentedattilo, come dappertutto in Calabria, il passaggio dal rito greco al latino, appariva in irrimediabile decadenza e fu soppresso da papa Innocenzo XI, insieme con molti altri della regione, nel 1652. Scarsissimi ruderi rimangono della costruzione che pare dovesse essere di proporzioni notevoli. Povera e disadorna è ora la chiesa, nella quale pur si conserva una di quelle statue marmoree della Madonna col Bambino, di pregio abbastanza notevole, che si trovano non di rado nelle chiese di città e di borghi calabresi, e molto probabilmente sono di provenienza siciliana e opera di scuole gaginesche. Essa fu donata alla chiesa nel 1564 dal Barone Giovan Demetrio Francoperta, la cui casa, di origine reggina, ebbe signoria su Pentedattilo dal 1509 sino al 1589, allorchè il feudo passava per vendita da Giovan Michele Francoperta a Simonello Alberti, di famiglia messinese.

Il più insigne degli Alberti fu Domenico, quarto signore di Pentedattilo nella sua famiglia e terzo Marchese. A lui si deve la fondazione, in prossimità del mare, della Chiesa di S. Maria di Porto Salvo, divenuta poi una dei più famosi Santuarî di Calabria. A Domenico successe, nel 1675, Francesco che ebbe il titolo di Duca di Melito dalla Villa che, come vedremo, a poco a poco andava assurgendo vicino al Santuario, sulla marina verde di agrumeti, ad importanza notevole di centro abitato.

Morto il 25 aprile del 1685 il Marchese Francesco gli successe il figlio Lorenzo, il quale all'incirca un anno dopo prometteva in isposa la propria sorella Antonia al figlio di un dignitario di Spagna a Napoli, deludendo così le speranze di un signore confinante, il Barone Bernardino Abenavoli del Franco, Signore di Montebello da molto tempo aspirante alle nozze con la bella Alberti. La sera del 16 aprile del 1686, giorno di Pasqua, l'Abenavoli, con una schiera di suoi « bravi » armati di scuri e di scale e di altri arnesi, salì lungo la fiumara e il faticoso pendìo di nord-ovest al castello di Pentedattilo e, penetratovi a viva forza (o per tradimento di uno dei familiari del Marchese o per accordo con la stessa Antonia che si dice fosse innamorata di lui) uccise con un colpo di pistola il Marchese Lorenzo e fece del corpo strazio a pugnalate. Risparmiata deliberatamente la giovane sposa, uccise la madre del Marchese implorante sul cadavere del figlio; una sorellina e un fratello furono nella stessa notte trucidati dai « bravi » del Barone. Raggiunto così lo scopo feroce di sterminare la famiglia degli Alberti e saziata la propria sete di vendetta, l'Abenavoli fuggì a Montebello trasportando seco Antonia e lo stesso suo promesso sposo che si trovava al castello, per tenerlo in ostaggio.

Il Governatore della città di Reggio, cono-

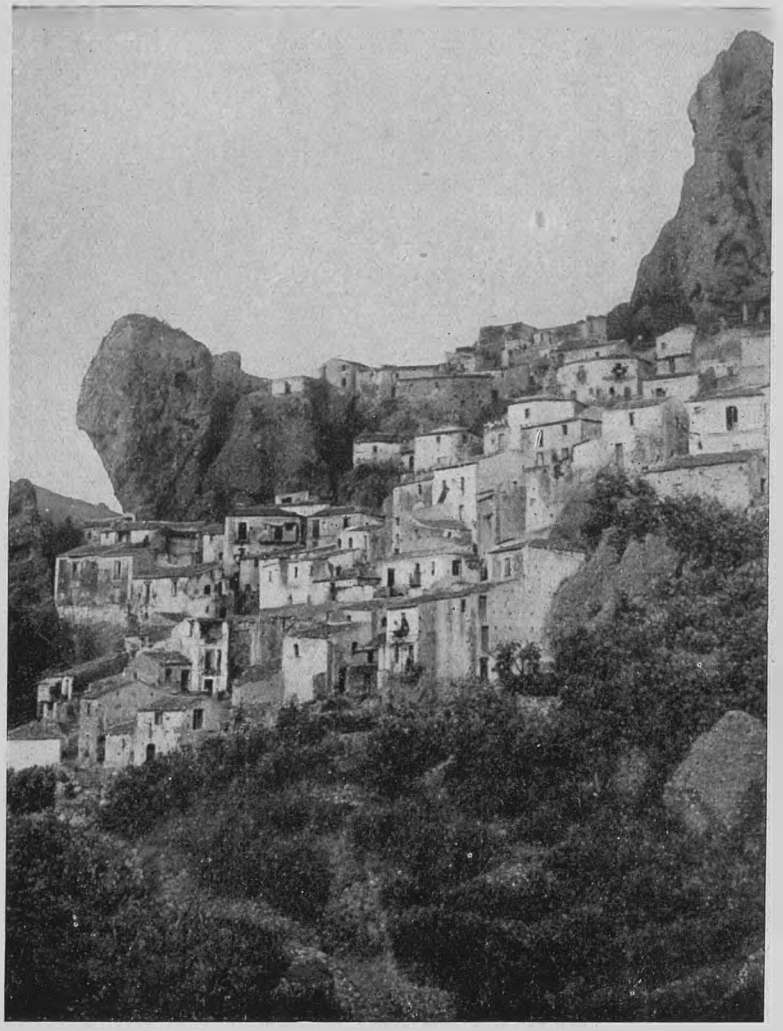


PENTEDATTILO VISTO DA SUD.

sciuta la strage orrenda, ne riferì al Preside della Provincia che si trovava al Pizzo di Calabria. Fu tosto iniziata una vera spedizione militare contro il Barone, e persino due galee vennero inviate da Napoli per recare uomini e impedire la fuga dell'omicida dalla costa Calabrese. Il Barone, il quale si era dato a fuggire verso la montagna con un piccolo esercito di suoi vassalli, combattè contro le truppe Regie nel Vallone di Valanidi, ad est di Reggio, e riuscì ad aprirsi la via coi suoi e a nascondersi nei recessi dello Aspromonte, mentre le truppe Regie proseguivano verso Montebello ed ottenevano facilmente la resa del castello e la liberazione del promesso sposo. Donna Antonia aveva seguito il marito nella fuga avventurosa.

Si narra che l'Abenavoli riuscisse a scendere indisturbato sino a Reggio e a trovare asilo in un convento. Una notte il convento fu improvvisamente assediato e perlustrato. Un frate accompagnò lo stesso Preside a rovistare ogni angolo facendogli lume con una lucerna. Il Barone non fu trovato, ma si seppe di poi che egli era lo stesso frate accompagnatore. Certo è che l'Abenavoli, fuggito in seguito da Reggio, raggiunse, dalla Marina di Brancaleone, oltre il Capo Spartivento, Malta — luogo consueto di rifugio ai perseguitati dalla giustizia di quei tempi — e da Malta si recò, non si sa attraverso quali vicende, a Vienna, ove si arruolò nell'esercito Imperiale. Qui fu riconosciuto da un soldato dello stesso paese di Montebello e denunziato. Condotto in presenza dell'Imperatore e interrogato, confessò l'essere proprio e chiese di poter servire la Maestà Imperiale. Fu accontentato, ma qualche anno dopo, nel 1692, in un episodio di guerra combattuta contro i Turchi, lasciava la vita colpito da una palla di cannone mentre stava ritto sulla tolda di una nave imperiale. Donna Antonia, che da lui era stata rinchiusa in un monastero di Reggio, vi rimase sino alla morte a pregare, e, forse, ad espiare il proprio errore.

Questa la truce romanzesca storia che varî studiosi di storia Calabrese, quali lo Spanò-Bolani, il Mandalari ecc. trassero da Cronache manoscritte e da diarî del tempo esistenti nelle Biblioteche napoletane e da documenti degli archivî giudiziarî reggini e napoletani. Dovette essere assai grande il rumore levatosi subito sino a Napoli per questo orribile fatto se la narrazione trovò posto in memorie familiari del tempo; certo



PENTEDATTILO - UN PARTICOLARE DELL'ABITATO.

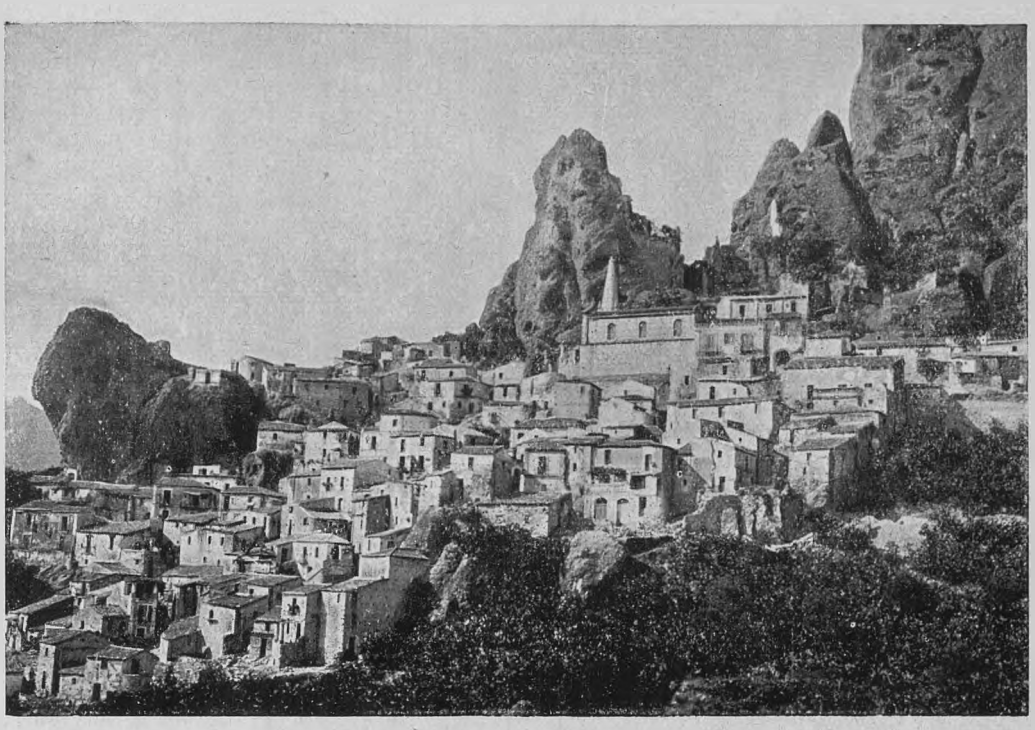
la fama ne durò vivissima a lungo e dura tuttora, non solo a Pentedattilo.

Naturalmente, con l'andare degli anni, la fantasia popolare alterò i tratti della storia, aggiungendole, come se non ne fosse abbastanza ricca, parecchi particolari sanguinosi.

In una interessante versione raccolta dal Lear nei discorsi di gente del luogo, il barone viene ucciso parecchi anni dopo da un superstite, a lui ignoto, della famiglia Alberti, salvatosi fanciullo dalla strage per opera di una vecchia governante; ma anche il vendicatore perisce poi tragicamente con tutti gli abitatori del castello, durante un terremoto.

Tutto ciò si spiega sia con l'ingenuo bisogno popolare di assegnare ai colpevoli protagonisti di una truce storia anche una parte chiara ed esemplare di espiazione terrestre, sia con l'impressione che negli animi doveva esercitare in permanenza l'incombere sul paesetto della rupe mostruosa; non solo, ma anche con la vista delle rovine del castello, che, abbandonato dopo la scomparsa degli Alberti, a poco a poco fu abbattuto dai varî terremoti dei secoli XVIII e XIX. I suoi resti servirono come materiale per la ricostruzione di parte del paese, anche in tempi recenti. Oggi pochi scheletrici muri ne rimangono, in mezzo ad una vegetazione rigogliosa di euforbie e di rosmarini, in una gola fra la rupe immane e certi alti scheggioni che ad ovest si inchinano sul precipizio. I Pentedattilesi (o Pentedattiloti, come si suole anche dire all' uso greco) li mostrano con ingenuo orrore accennando alla tragica storia e parlano pure di una macchia che sulla parete di una stanza dovrebbe rappresentare l'impronta della mano insanguinata del Marchese già colpito a morte. Bisogna naturalmente vedere in questo particolare della leggenda un altro « riflesso » della mano gigantesca che diede nome al paese.

Circa la metà del secolo XVII, vivente il Marchese Domenico Alberti, s'era andato accentuando un moto naturale di emigrazione da Pentedattilo verso la marina, favorito da una certa diminuzione dell'attività predatrice dei corsari, messi in rispetto anche da una difesa costiera abbastanza bene or-



PENTEDATTILO - LE CASE E, AL CENTRO, LA CHIESA COL CARATTERISTICO CAMPANILE.

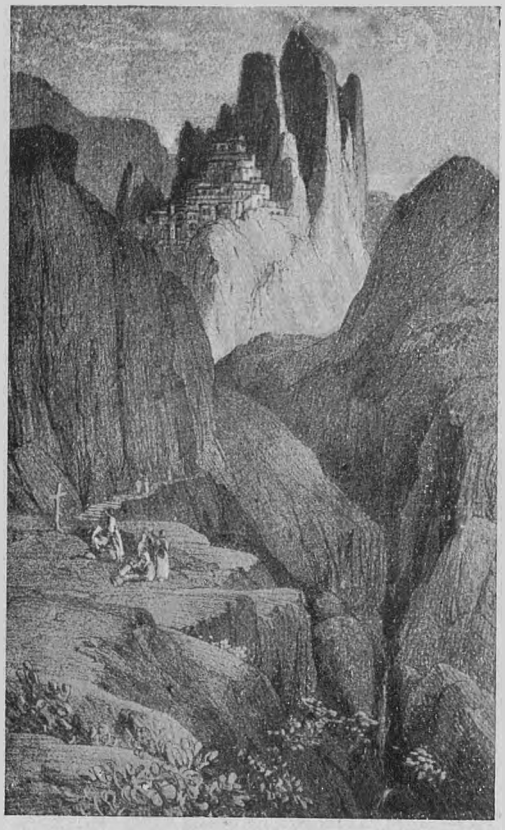
ganizzata per mezzo di torri segnalanti il pericolo e di un fortino munito di alcuni cannoni. A poco a poco, attorno ad una di queste torri cominciò a formarsi un paese che poi più tardi fu Melito e che ebbe una chiesa dittereale, dipendente dalla arcipretale di Pentedattilo.

L'importanza della villa di Melito aumentò lentamente ma continuamente e a tale fatto contribuì di certo la crescente devozione per il santuario fatto costruire dal Marchese Domenico Alberti, che fu detto della Madonna di Porto Salvo, da una località poco distante dall'abitato, atta ad offrire buon rifugio ai naviganti. In tale santuario si custodisce tuttora un quadro prodigioso della Vergine col Bambino che la fede popolare dice trasportato per mare dalla Turchia.

Da un pezzo Pentedattilo ha ceduto di fronte al borgo marino, che dopo la burrasca della Rivoluzione e del periodo Napoleonico, a poco a poco prese il posto della povera borgata sottostante alla rupe cupamente minacciosa.

Già dopo il famoso terremoto del 1783 che, pur avendo avuto le sue manifestazioni tipicamente gravi nella piana di Gioia, si era ripercosso dolorosamente sui paesi della costiera ionica Meridionale, la sorte di Pentedattilo parve definitivamente segnata. In seguito a suppliche e reclami della popolazione, atterrita specialmente dal continuo cadere di pietre dalla rupe, cagionante rovine di case e uccisioni di uomini, il Sindaco di quella Università (qualcosa come il Comune di oggi nell'allora sopravvivente regime feudale) si rivolse alle supreme autorità dello Stato a Napoli invocando soccorsi. Giunta sino alla Maestà del Re la voce dei poveri Pentidattiloti, fu inviato sul luogo un Ingegnere, Direttore del riparto di Reggio, tale Giovambattista Mori, il quale, esaminata la situazione del paese e presi accordi coi cittadini, stese in data 24 maggio 1786 un progetto di « Riedificazione di Pentedattilo nel sito alla Marina detto Porto salvo ». Il progetto ci è conservato negli atti della Cassa Sacra dell'Archivio Provinciale di Catanzaro, cioè fra gli atti di quella istituzione, sorta per amministrare i beni delle Manimorte soppresse nel Regno durante la seconda metà del secolo XVIII.

Ma esso non potè essere eseguito, nonostante le insistenze tenaci del Mori, proba-



PENTEDATTILO IN UN DISEGNO DI E. LEAR.
(EDIZ. ASS. NAZ. PER GLI INTERESSI DEL MEZZOGIORNO).

bilmente per opposizioni baronali. Sta di fatto che ancora nel 1796 il Sindaco Pietro Alati insisteva; ma senza, forse, speranza di successo, come si può vedere dal tono della sua lettera al R. Ispettore della Cassa Sacra a Reggio e della richiesta, in cui essa finisce col riassumersi, di riparazioni alla Chiesa dittereale di Pentedattilo.

Pur non essendosi effettuato il trasporto in blocco di Pentedattilo alla Marina, il paese continuò inesorabilmente a spopolarsi e a cedere di importanza di fronte alla Villa di Melito. Questa, divenuta nei decenni un grosso paese di notevole importanza agricola e commerciale, fu dopo la caduta del Regno di Napoli capoluogo di Comune e Pentedattilo ne fu soltanto frazione. La costruzione della ferrovia littoranea ionica, finita nel 1876, confermò per sempre la supremazia di Melito, che, per quanto assai danneggiata dal terremoto del 1908, è uno dei più importanti paesi della Provincia di Reggio Calabria, noto per i suoi prodotti di bergamotto e anche per il bellissimo moderno ospedale provinciale « Garibaldi », il migliore della intera Calabria e uno dei primi del Mezzogiorno.

Melito è anche ricordata nella epopea garibaldina per lo sbarco fattovi da Garibaldi nell'agosto 1860. Una palla di cannone lanciata da una nave borbonica che inseguiva i garibaldini, ancora oggi è visibile nel cornicione di una casa nelle vicinanze del paese.

Pentedattilo sopravvisse poveramente isolata e obliata. Da qualche tempo però, il nome di quel villaggio sperduto corre per l'Italia.

Un bravo maestro volenteroso, reduce dalla guerra, ha voluto far sorgere la scuola in forma d'edificio decente e sufficiente là dove esso era una povera baracca esposta ai venti e alle impetuose piogge invernali. Il suo appello, accolto da quel Gruppo d'Azione milanese per la scuola del popolo che tanto bene fa per la scuola di tutta Italia, ed al quale molto si deve se la scuola degli umili e dei poveri sta veramente acquistando in Italia un valore nazionale, fu dal Gruppo trasmesso al « Corriere della Sera » dal quale fu aperta una sottoscrizione che raccolse particolarmente fra la cittadinanza milanese la somma di L. 40.000, sufficiente per poter iniziare con certezza di successo l'impresa benefica e tanto significativa. Già la popolazione aveva per opera del maestro offerto il proprio concorso di denaro e di prestazione gratuita di lavoro, mettendo così dignitosamente le basi di un'opera di significato nobilmente nazionale. L'Associazione Nazionale per gli Interessi del Mezzogiorno d'Italia concorre ad essa, oltrechè con denaro, con la gestione diretta dei lavori, i quali ebbero notevole impulso nella scorsa primavera. Così Pentedattilo avrà fra un anno la sua bella scuola che sarà anche il primo, si badi, fra gli edifici scolastici rurali veri e propri di tutta la provincia di Reggio. E sarà pure un segno di amore italico, e un augurio di nuova vita, in nome dell'Italia, al vetusto borgo bizzarro di Calabria.

GIUSEPPE ISNARDI.

LA RIVELAZIONE DELL'INVISIBILE

VIAGGIANDO per terra o per mare, soli soli coi vostri pensieri, non avete mai provato il desiderio di conoscere ciò che si cela sotto l'ampia distesa dei terreni che attraversate, o negli abissi paurosi che l'agile scafo audacemente sorvola?

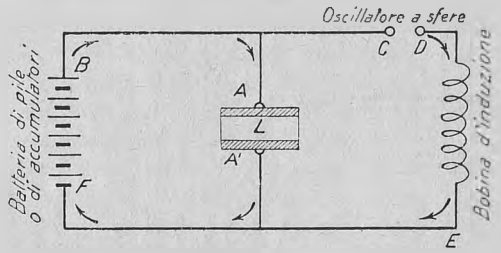


FIG. 1 - SCHEMA TEORICO DEL CONDENSATORE PIEZOELETTRICO.

L'apparecchio consiste in una lamina di quarzo *L* posta fra due armature metalliche *A* ed *A'*. Se lo si inserisce in un circuito oscillante *BCDEF*, avverrà che quando la differenza di potenziale fra le due armature *A* ed *A'* del condensatore sarà sufficientemente elevata, fra le due sfere *C* e *D* dell'oscillatore scoccherà una scintilla che chiuderà il circuito, generando delle vibrazioni elettriche molto rapide. Per effetto di tali vibrazioni, ed in perfetto sincronismo con esse, la lamina di quarzo subirà delle dilatazioni e contrazioni periodiche, producendo così a sua volta delle onde: le onde elastiche ultra-sonore.

Curiosità legittima ed utile, parente stretta di quella benefica sete di sapere che spinse gli antichi saggi a proclamare felice colui che fosse riuscito a penetrare il « perchè » delle cose. Legittima certo, ma finora del tutto insoddisfatta, al pari di molte altre innocentissime curiosità dell'uomo.

Ecco però che la provvida Scienza viene finalmente in nostro aiuto, offrendoci, per così dire, un acconto di ciò che ci potrà rivelare in un avvenire non lontano.

Incominciamo dal mare.

Il rilevamento rapido delle profondità marine per mezzo delle onde ultra-sonore.

Da quel remoto giorno in cui « Giason dal Pelio spinse nel mar gli abeti » fu sempre indispensabile alla sicurezza della navigazione il conoscere la profondità delle zone che si dovevano attraversare. E ciò massimamente nelle acque litorali od in quelle in cui vi fosse abbondanza di scogli o di banchi sabbiosi affioranti.

Tuttavia solo nei tempi moderni si pensò ad effettuare delle misurazioni sistematiche, intese ad ottenere delle speciali carte (le carte *batimetriche*) che indicassero la profondità del mare nei suoi vari punti, e particolarmente in vicinanza di quella specie di binari ideali che costituiscono le così dette « rotte » delle navi. Le carte batimetriche sono sempre tenute aggiornate dalle marine del-

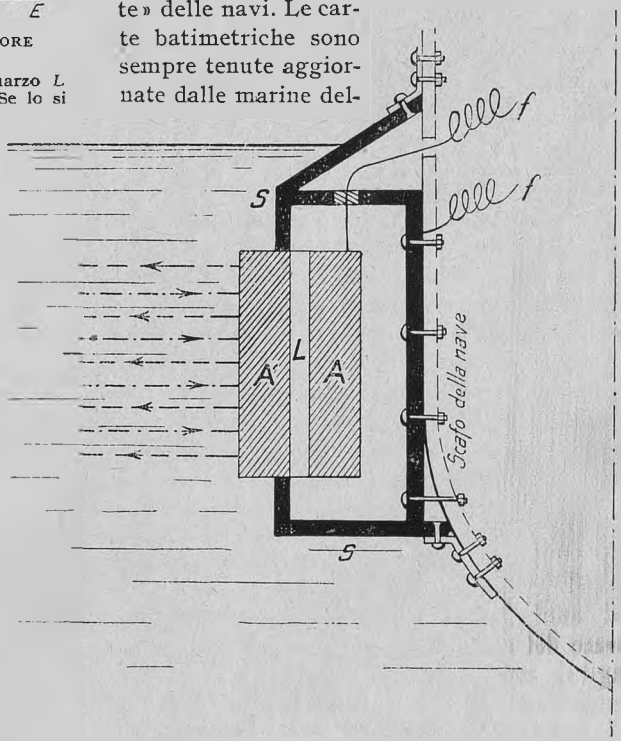


FIG. 2 - SEZIONE COSTRUTTIVA SEMPLIFICATA DELL'APPARECCHIO.

La figura rappresenta la sezione di un condensatore piezoelettrico del tipo Chilowski-Langevin, applicato allo scafo di una nave. La lamina di quarzo *L* è compresa fra le due armature metalliche *A* ed *A'*, delle quali quella interna (*A*) è isolata, mentre quella esterna (*A'*) sporge alquanto dalla scatola metallica *S*, a chiusura ermetica, che contiene tutto l'apparecchio ed è aderente allo scafo. In tal modo l'armatura esterna *A'* si trova a contatto diretto coll'acqua e può trasmettere in essa o da essa ricevere le onde ultrasonore. Il condensatore è inserito nel circuito elettrico a mezzo dei due fili *f* ed *f'*, comunicanti rispettivamente colle due armature *A* ed *A'*. In pratica lo schema risulta però più complesso, dovendo fra l'altro il condensatore essere orientabile in tutte quante le direzioni, a mezzo di un sistema speciale di sospensione.

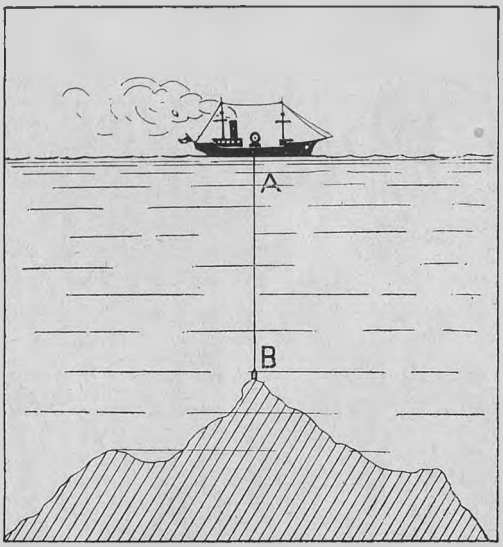


FIG. 3 - LA MISURA DIRETTA DELLA PROFONDITÀ DEL MARE PER MEZZO DELLO SCANDAGLIO.

La nave si arresta e lascia discendere in acqua una lunga corda metallica, alla quale è sospeso un peso di piombo, unitamente ad un termometro ed agli apparecchi di prelevamento dei campioni del fondo marino. Non appena la diminuita tensione ed il brusco ripiegarsi della corda indicano che lo scandaglio ha toccato il fondo, si legge sul contagiri, di cui è provvisto il tamburo di avvolgimento della fune, la lunghezza della parte svoltasi, e si ha così la profondità *A B* cercata.

le varie nazioni, perchè il fondo del mare può subire qua e là degli innalzamenti o degli abbassamenti sensibili. Le cause di tali fenomeni sono parecchie: fra le principali sono da annoverare quei movimenti lenti ed innocui della crosta terrestre che son detti « bradisismi », le eruzioni vulcaniche sottomarine (capaci di far sorgere in breve tempo delle nuove piccole isole di materiale lavico), l'azione complessa (demolitrice e ricostruttrice) delle onde, l'interrimento provocato dalle torbide dei fiumi in vicinanza delle coste, ed infine — nei mari caldi — il pazientissimo lavoro costruttivo delle colonie dei corallari.

Gli scandagli e le carte batimetriche.

Il rilevamento subacqueo veniva fino a pochi anni fa eseguito esclusivamente per mezzo dei notissimi apparecchi detti « scandagli », consistenti essenzialmente in una corda metallica, avvolta su un tamburo, che dalla nave viene fatta discendere nell'acqua. Un peso di piombo, mantenendo tesa la fune, assicura della verticalità di essa, e quando giunge a toccare il fondo si sgancia automaticamente e rimane in fondo al mare (scandaglio a perdita di peso), onde facilitare l'operazione inversa di ricupero della fune. A quest'ultima sono poi applicati anche degli speciali termometri a rovesciamento, destinati a misurare la temperatura alla profondità cercata, e dei congegni (tubo-bottiglia di Bùchanan e simili) che permettono di prelevare dei campioni dell'acqua e dei sedimenti che si trovano nel punto scandagliato. Un contagiri applicato al tamburo su cui è avvolta la fune permette di misurare quale lunghezza di questa si è svolta nell'istante in cui la improvvisa diminuzione nella tensione ed il conseguente brusco ripiegarsi della fune medesima indicano che lo scandaglio ha toccato il fondo: tale lunghezza rappresenterà evidentemente la profondità del mare nel punto che ci interessa (v. fig. 3). Avute così le varie profondità nella zona che si sta esplorando, si possono ora costruire le « isobate », ossia le curve che uniscono i punti di uguale profondità, riportando semplicemente sopra una

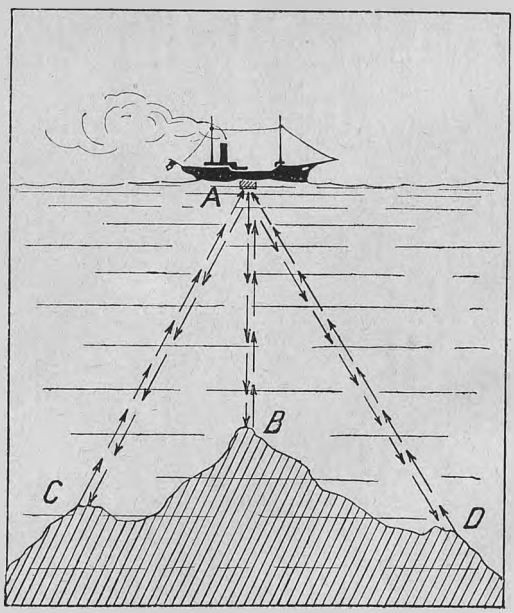


FIG. 4 - LA STESSA MISURA EFFETTUATA INDIRETTAMENTE PER MEZZO DELLE ONDE ULTRASONORE.

La nave è in piena navigazione, e per mezzo del condensatore piezoelettrico — posto in *A* — emette ed invia nell'acqua le onde ultrasonore, che incontrando le rocce sommerse vengono da esse riflesse e rinviate sotto la forma di eco allo stesso condensatore, che ora le riceve. L'apparecchio è girevole in tutti i sensi: le onde possono quindi essere inviate a volontà tanto in senso verticale (*A B*), che obliquamente (*A C* ed *A D*), oppure orizzontalmente.

comune carta marina le quote ottenute. Come si intuisce, una carta batimetrica rappresenta per così dire la reciproca di una di quelle carte topografiche quotate che sono tanto familiari all'escursionista. Infatti mentre in queste ultime le successive curve di livello rappresentano punti di uguale altezza, ma posti ad altitudini sempre maggiori sul livello di base, nelle carte batimetriche le curve successive stanno a rappresentare punti, pure essi di uguale quota, ma posti invece a profondità a mano a mano crescenti sotto il livello medio del mare.

Da quel poco che si è qui esposto, si comprende facilmente come il rilevamento del fondo del mare, effettuato per mezzo degli scandagli, sia una operazione piuttosto lunga e complessa, e non scevra di cause di errore.

Assume quindi particolare interesse un ingegnoso apparecchio scientifico di recente invenzione, col quale è possibile compiere in modo rapidissimo la misura delle profondità marine: il condensatore piezoelettrico.

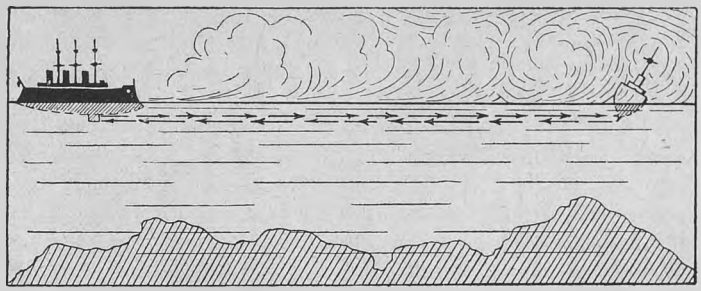


FIG. 5 - GLI OSTACOLI INVISIBILI POSSONO ESSERE SCOPERTI ED EVITATI....
La nave che è munita del condensatore piezoelettrico può viaggiare a velocità normale e con perfetta sicurezza anche nelle notti più buie od attraverso le nebbie più fitte, perchè la presenza di ostacoli invisibili — rocce, bassifondi, navi, icebergs, ecc. — può essere avvertita a qualche chilometro di distanza, e la rotta può quindi essere in tempo modificata. Nel caso nostro, senza il provvidenziale apparecchio la nave sarebbe andata a battere contro il veliero naufragato, che non poteva essere scorto perchè avvolto dalla nebbia. In tempo di guerra sarebbe possibile alla nave stessa scoprire la presenza di sommergibili nemici celantisi in agguato.

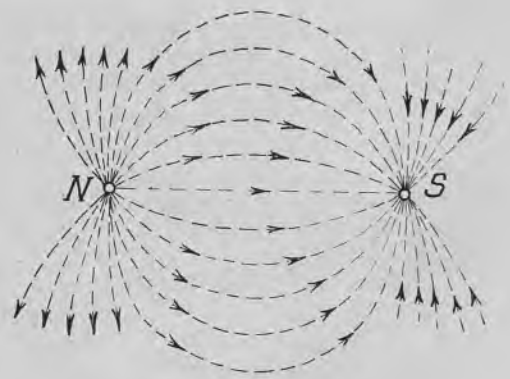


FIG. 6 - LO « SPETTRO MAGNIFICO » NELL'ARIA (MEZZO OMOGENEO)
Se si dispongono ad es. l'uno di fronte all'altro ed a breve distanza i poli opposti di due calamite rettilinee, si ottiene un « campo magnetico », cioè uno spazio nel quale sono sensibili delle azioni magnetiche. Se ora poniamo una lastra di vetro poco al disopra di detto campo, e vi lasciamo cadere della fine limatura di ferro, le particelle di ferro risentiranno la influenza magnetica anche attraverso la lastra, e si orienteranno, disponendosi secondo le linee lungo le quali agisce la forza magnetica del campo. Si ottiene in tal modo « lo spettro magnetico », che materializza e rende visibile la esistenza e l'andamento delle linee di forza magnetica.

I cristalli piezoelettrici e le onde ultrasonore.

Per ben comprenderne il funzionamento sarà opportuno richiamare due importanti proprietà elettriche dei cristalli.

Alcuni di essi (ad es. quelli di tormalina, di calamina, di saccarosio, di acido tartarico, ecc.) quando vengano sottoposti a notevoli variazioni di temperatura si caricano sensibilmente di elettricità (di segno opposto alle loro estremità), e si dicono perciò « piroelettrici ». Di ciò si trae profitto per ora soltanto nel campo scientifico, soprattutto in cristallografia.

Altri invece si caricano di elettricità specialmente quando vengano deformati da azioni meccaniche di pressione, trazione, ecc., e si dicono perciò « piezoelettrici ».

Di questa seconda proprietà, che è presentata in modo particolare dal quarzo e dalla blenda, si sono già fatte importanti applicazioni pratiche, costruendo ad es. dei ricevitori per telefono e dei riproduttori per grammofono (1), e recentemente si è anche trovato il modo di sfruttare la piezoelettricità per lo scopo che ci interessa. Fu Costantino Chilowski che per primo vi riuscì, fondandosi sull'impiego di una speciale categoria di onde elastiche: le onde « ultrasonore ». A giudicarne dal nome, si potrebbe supporre a tutta prima di trovarci di fronte a chissà quale paurosa intensità di suoni: dalla voce potente di un Tamagno che canti in un salotto,

(1) V. l'interessante articolo di ANDRY-POURGEOIS in « *La Science et la Vie* » - N. 78, pag. 468-473.

al rombo formidabile di un pezzo da 420.... Niente di tutto questo invece: per una di quelle curiose antinomie che sono tanto frequenti nella vita, le onde ultra-sonore sono così chiamate perchè... perfettamente silenziose! Esse infatti hanno una frequenza superiore a quella massima che può essere percepita dall'orecchio umano, e che venne dall'Helmholtz determinata in circa 40 mila vibrazioni al minuto secondo (1).

Le onde impiegate dal Chilowski hanno frequenze elevate, ma non eccessive (comprese fra le 50.000 e le 200.000 vibrazioni al secondo), allo scopo di ottenere che il loro smorzamento risulti abbastanza lento, e permetta così che esse si propaghino a distanza di parecchi chilometri senza perdere della loro pratica efficacia.

Come in tutte le onde elastiche, anche in quelle ultrasonore la velocità di propagazione dipende dalla natura e densità del mezzo attraversato: se questo è costituito dall'acqua del mare, sulla densità della massa acquea influiranno, com'è ovvio, la temperatura, la profondità (e quindi la pressione), il grado di salsedine di detta massa. Si può tuttavia ritenere, con approssimazione sufficiente, che nell'acqua marina la velocità di propagazione delle onde ultrasonore sia costante, ed uguale in cifra tonda a 1500 metri al minuto secondo.

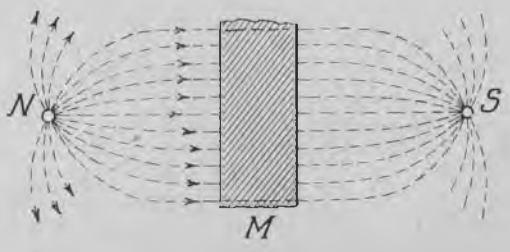


FIG. 7 - COME CI APPARE MODIFICATO LO SPETTRO SE IL MEZZO NON È OMOGENEO.

Se nel campo introduciamo ora un corpo diverso dall'aria — ad es. un pezzetto di ferro *M* — il mezzo nel quale si svolgono le azioni magnetiche non sarà più omogeneo. Nel caso considerato vedremo che le linee di forza si sposteranno, condensandosi sul pezzo di ferro. Esso è infatti assai permeabile alla azione del magnetismo, ed offre perciò alle linee di forza di quest'ultimo una via molto più facile che non l'aria circostante. Il campo magnetico risulta in tal modo notevolmente deformato. La ricerca dei minerali magnetici si basa appunto sullo studio delle modificazioni che essi determinano nel campo magnetico terrestre naturale, od in campi elettromagnetici indotti artificialmente nel terreno da esplorarsi.

Il fenomeno che costituisce la cosiddetta « eco » è a tutti noto: orbene, anche le onde ultrasonore si riflettono quando incontrano un ostacolo al loro movimento: ad es. un corpo solido, o comunque più denso del mezzo che stanno attraversando. Esse allora, battendo contro l'ostacolo, possono da questo essere rinviate al punto di partenza, e le onde riflesse possono perciò essere raccolte e segnalate dalla stessa stazione che le ha prodotte e lanciate.

Come si producono le onde ultrasonore? Per mezzo dei cristalli piezoelettrici. Si è già visto infatti che i cristalli piroelettrici sono meno influenzati dalle azioni dinamiche, e risentono invece in modo notevole le variazioni di temperatura, e si è pure visto che quelli piezoelettrici si comportano in modo opposto, modificando essi notevolmente il loro stato di equilibrio elettrico più che altro quando vengano compressi, stirati, ecc.

Si ha qui insomma la trasformazione reciproca della energia meccanica in energia elettrica, e viceversa: nel caso nostro si avrà precisamente la trasformazione delle onde ultrasonore in onde elettriche, e reciprocamente.

Come è composto e come funziona il condensatore piezoelettrico.

L'interessante fenomeno avviene in un semplice apparecchio detto « *condensatore piezoelettrico* », del quale la fig. 1 dà lo schema. Esso consiste essenzialmente in una lamina di quarzo posta fra due armature metalliche, come nei comuni condensatori: la lamina costituisce l'isolante (dielettrico) del sistema, e si carica di elettricità quando si esercitino delle trazioni laterali su di essa (1).

(1) Dicesi *frequenza* il numero di vibrazioni che il corpo sonoro compie in un minuto secondo. Dalla diversa frequenza dipende la diversa acutezza dei suoni: i suoni più gravi sono quelli che corrispondono al minore numero di vibrazioni, quelli più acuti corrispondono invece al maggior numero di vibrazioni: l'acutezza del suono dipende insomma dal numero di vibrazioni del corpo che lo produce. Il suono più basso percepibile dal nostro orecchio corrisponde a 16 vibrazioni complete al 1", quello più acuto corrisponde a circa 40.000 vibrazioni. Nella musica si impiegano però soltanto i suoni aventi un numero di vibrazioni compreso fra le 27 e le 4500 al 1", scartando gli altri perchè troppo gravi o troppo acuti e quindi striduli. Per curiosità si può infine aggiungere che la voce umana abbraccia, fra tutte le categorie, soltanto 4 *ottave* in totale. Così ad es. il « *basso* » va dal mi_1, di 82 vibrazioni al fa_3 di 348; il « *tenore* » va dal la_1 di 109 v. al si_3 di 489; il « *contralto* » va dal fa_2 di 174 v. al fa_4 di 696 v.; il « *soprano* » dal do_3 di 261 vibrazioni al do_5 di 1044 vibrazioni.

(1) Delle *pressioni* di uguale intensità produrrebbero cariche elettriche *di segno contrario* a quelle provocate dalle trazioni, *ma uguali ad esse in valore assoluto*. E reciprocamente, correnti alternate od onde elettriche produrranno dilatazioni e contrazioni periodiche della lamina.

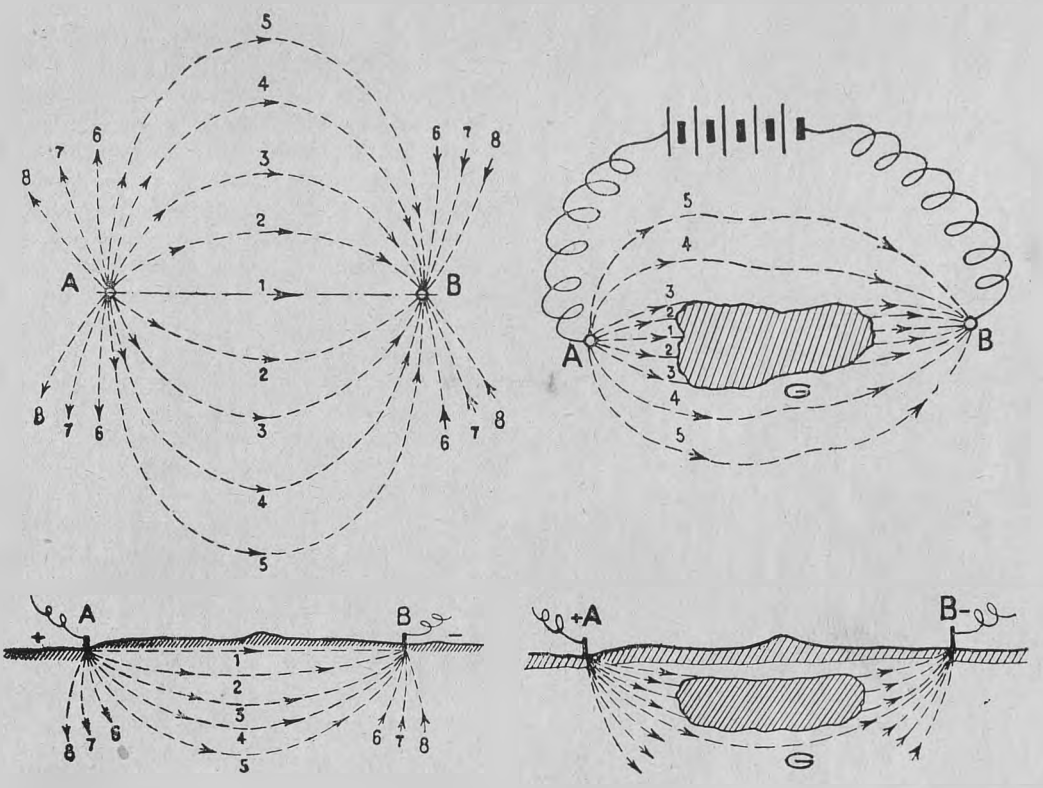


FIG. 8 - COME SI PRESENTA UN CAMPO ELETTRICO ESISTENTE FRA DUE PUNTI *A* E *B* DEL SUOLO NEL CASO IN CUI LA ZONA SIA STERILE ED IN QUELLO IN CUI ESSA CONTENGA INVECE UN GIACIMENTO SUPERFICIALE *G* DI MINERALI BUONI CONDUTTORI DELL'ELETTRICITÀ.

L'analogia col campo magnetico delle figg. 6 e 7 è evidente: ai poli *Nord* e *Sud* corrispondono qui i poli *A*(+) e *B*(-) del circuito elettrico, alle linee di forza magnetica corrispondono qui quelle di forza elettrica — linee o filetti di corrente —. La parte sinistra della figura rappresenta in pianta ed in sezione l'andamento del campo in un terreno sterile omogeneo. A destra si vede invece — pure in pianta ed in sezione — come la presenza nel terreno del giacimento *G*, buon conduttore, modifichi sensibilmente il campo stesso attirando per così dire le linee di corrente verso il giacimento stesso, che presenta ad esse una resistenza assai minore di quella delle rocce circostanti. Lo studio delle anomalie del campo elettrico esistente fra i due punti considerati permette di stabilire se nella zona esplorata esistono minerali conduttori, ed in caso affermativo, di delimitare all'ingrosso l'andamento ed i confini del giacimento ricercato.

Le quantità di elettricità così prodotte dipenderanno in generale dalle dimensioni della lamina impiegata e dalla intensità della trazione esercitata su di essa. Supponiamo ora di inserire tale condensatore in un circuito elettrico, e di sottoporre il condensatore stesso all'azione di onde elastiche (ad es. le ultrasonore): queste lo metteranno in vibrazione, comprimendone e stirandone alternativamente le armature e quindi la lamina. La lamina genererà allora delle onde elettriche, e ad ogni onda elastica da essa assorbita si avrà la emissione di una corrispondente onda elettrica. Le onde ultrasonore saranno in tal modo convertite in onde elettriche della medesima frequenza, che sarà facile allora amplificare e ricevere, coi mezzi di cui dispone attualmente la radiotelegrafia. Dunque, se nell'ambiente esistono delle onde ultrasonore, l'apparecchio può « ricevere » le onde stesse e segnalarle a noi,

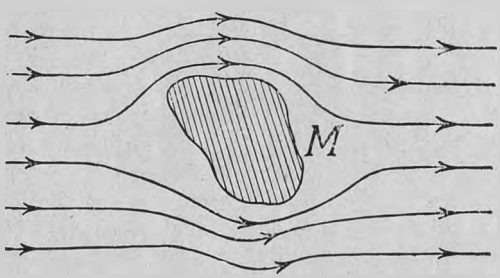


FIG. 9 - L'EFFETTO OPPOSTO PRODOTTO NEL CAMPO ELETTRICO DA MINERALI CATTIVI CONDUTTORI.

Un giacimento *M* di minerali cattivi conduttori — ad es. masse quarzose — produrrebbe invece l'effetto opposto. Se per semplicità si suppone che i filetti di corrente siano originariamente paralleli fra di loro, essi verranno a modificarsi come in figura, respinti per così dire dal giacimento. Essi infatti eviteranno l'ostacolo, deviando esternamente ad esso, poichè le rocce circostanti presentano loro in questo caso una resistenza minore di quella offerta da *M*.

dopo averle però trasformate in onde elettriche. Ma l'apparecchio può anche « emettere » le onde ultrasonore. Infatti, se lo inseriamo in un circuito elettrico oscillante, la lamino di quarzo, trovandosi sottoposta alle oscillazioni periodiche di tale circuito subirà delle dilatazioni e delle contrazioni regori, in perfetto sincronismo colle oscillazioni stesse.

Tali movimenti periodici, raccolti e trasmessi dall'armatura esterna del condensatore, produrranno nell'ambiente delle onde elastiche (ultrasonore), aventi la stessa frequenza di quelle elettriche del circuito oscillante.

Come si vede, la perfetta reversibilità del fenomeno permette di utilizzare uno stesso apparecchio tanto come emettitore che come ricevitore di onde elastiche, semplificando assai la costruzione e l'uso dello strumento.

Visti così a grandi linee i principî teorici sui cui si basa il condensatore, vediamo finalmente come funziona.

Come mostra la fig. 2, esso viene applicato allo scafo della nave, in modo che l'armatura interna del condensatore risulti isolata, mentre quella esterna (che funziona da superficie emettente e ricevente) trovasi in contatto coll'acqua. Entrambe poi le armature, per mezzo di fili metallici indipendenti, comunicano cogli opposti poli di un circuito elettrico oscillante installato a bordo della nave, che per semplicità può immaginarsi ottenuto come dallo schema della figura precedente. Quando si vuol sondare la profondità del mare si fa agire il circuito elettrico, ed allora l'apparecchio — messo in vibrazione da quest'ultimo — emette ed invia nell'acqua una serie di onde ultrasonore (fig. 4). Si interrompe poi il circuito oscillante e quindi l'emissione: allora le onde riflesse dall'ostacolo vengono raccolte e segnalate dall'emettitore medesimo (che ora funziona da ricevitore) sotto la forma di onde elettriche. Per mezzo di un cronometro si misura allora il tempo (in secondi o frazioni di secondo) che è trascorso fra il momento in cui è terminata l'emissione e quello in cui si è iniziata la recezione. Poichè si sa che le onde ultrasonore, sia dirette che riflesse, percorrono nell'acqua del mare circa 1500 metri per secondo e che, nell'intervallo di tempo considerato, la distanza dall'ostacolo alla nave è stata percorsa due volte (una nell'andata e l'altra nel ritorno), la distanza cercata sarà tosto nota (1).

Ma oltre alla distanza, interessa conoscere la direzione nella quale si trova l'eventuale ostacolo, onde potere modificare in tempo la rotta della nave: ciò si può facilmente determinare fondandosi sulla diversa intensità colla quale le onde riflesse sono percepite dal ricevitore.

Tale intensità varia col variare dell'angolo formato dalle onde stesse colla superficie ricevente.

È così possibile calcolare in ogni caso quale sia la posizione reciproca della nave e dell'ostacolo. In pratica l'apparecchio deve servire non solfanto al rilievo rapido della profondità del fondo marino, ma deve anche mettere la nave in grado di conoscere se lungo la sua rotta esistano ostacoli pericolosi: ad es. rocce affioranti, bassifondi sabbiosi, altre navi, ghiacci vaganti, relitti di naufragi, ecc. Occorre perciò che il condensatore piezoelettrico sia mobile in tutti i sensi, ciò che si può ottenere ad es. per mezzo di una opportuna sospensione cardanica. In tal modo la nave può a volontà inviare le onde in senso verticale, quando interessi conoscere la profondità del mare nei pressi della nave stessa, oppure, ad esempio, in avanti (in senso obliquo od anche orizzontale), quando la oscurità della notte e la presenza di nebbia fitta facciano temere la vicinanza di pericoli non visibili (fig. 5). Come si vede, l'apparecchio può rendere segnalati servigi alla navigazione, evitando i disastri dovuti ad impreviști attraversamenti di rotta, ad eventuali *icebergs* naviganti fra due acque, e così via.

L'utilità di esso è anche più evidente per i sommergibili, pei quali i pericoli di collisioni e di arrenamenti sono particolarmente frequenti e più che mai temibili. Per di più l'impiego delle onde ultra-sonore non esige affatto, anche nel caso di rilievi batimetrici, che la nave si arresti: esperienze eseguite su larga scala dalle marine da guerra di diversi Stati hanno dato risultati assai soddisfacenti anche mantenendo le navi alla velocità di 15 nodi all'ora. Il nuovo metodo presenta

(1) Se T è il tempo trascorso fra il termine della emissione e l'inizio della recezione, la distanza cercata D sarà espressa, in metri, dalla formola semplicissima:

$$D = \frac{1500 \times T}{2}$$

quindi sensibili vantaggi su quello degli scandagli dal punto di vista della economia e della rapidità, ed offre per di più insperate possibilità di impiego per altri scopi, pure essi molto importanti.



La scoperta dei minerali utili del sottosuolo coi nuovi metodi geofisici di ricerca.

Abbandoniamo ora il liquido elemento per dare un rapido sguardo ai mezzi di cui si può attualmente disporre per realizzare, almeno in parte, il profetico sogno del grande Leonardo, facendo in modo che « li occulti tesori e gemme riposti nel corpo della terra fieno tutti manifesti ».

Difficoltà ed incertezze nelle ricerche minerarie.

La scoperta delle ricchezze del sottosuolo ha una importanza economica che trascende i limiti dell'individuo per abbracciare quelli della collettività; ma è resa purtroppo assai difficile e costosa, dati i mezzi quasi primitivi dei quali la scienza e la tecnica poterono finora disporre.



FIG. 10 - UNA SQUADRA DI OPERATORI INTENTA AL RILEVAMENTO GEOFISICO DI UNA REGIONE.

In basso: ricerche gravimetriche coll'apparecchio pluripendolare di von Sterneck, che misura il valore assoluto della gravità nei vari punti del suolo nei quali viene successivamente collocato.

Ed infatti, tolti i casi in cui le dislocazioni telluriche o l'erosione degli agenti meteorici abbiano provvidamente messo allo scoperto e fatto affiorare il filone, la lente o lo strato che si ricerca, alla scoperta del giacimento stesso si potrà arrivare soltanto mediante ricerche fondate sui criteri di massima che ci può fornire in proposito la geologia. Come è noto, tali criteri sono spesso alquanto incerti, per la scarsità degli elementi positivi di cui nel caso specifico possiamo disporre; eccoci allora costretti ad indagare lungi mille miglia « con la veduta corta d'una spanna »!

Numerosi e valenti fisici si sono perciò da qualche tempo dedicati allo studio di nuovi metodi di ricerca, aventi per base la fisica terrestre (geofisica), che permettano di constatare in modo assai rapido ed economico la esistenza e la distribuzione dei minerali utili nel sottosuolo (1).

(1) Il lettore desideroso di maggiori notizie sull'argomento potrà utilmente consultare le seguenti pubblicazioni, assai pregevoli: U. BIANCHI: « Elettrogeoscopia e Radiogeoscopia », *L'Audion*, anno II, N. 7-8.

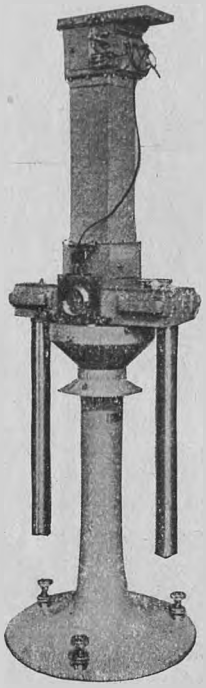


FIG. 11 - LA BILANCIA DI TORSIONE EÖTVÖS-SCHWEYDAR PER LE MISURE GRAVIMETRICHE DI PRECISIONE (MODELLO ASKANIAWERKE).

L'apparecchio si fonda sul principio della nota bilancia di torsione del Cavendish, e misura i valori della componente orizzontale della gravità, permettendo di apprezzare variazioni di essa dell'ordine di grandezza del miliardesimo di grammo! Data la sua costruzione, la parte mobile (bilancia orizzontale) dello strumento può trovarsi in equilibrio soltanto là dove la distribuzione della forza di gravità sia regolare, e quindi le relative superfici equipotenziali siano delle sfere. Se nel sottosuolo esistono masse aventi densità diversa da quella delle rocce che le contengono, la gravità presenterà delle anomalie di distribuzione, e sulla bilancia agiranno allora delle forze che la devieranno dalla sua primitiva posizione di equilibrio: la grandezza della deviazione sarà ovviamente in relazione colla maggiore o minore intensità della forza agente. Le deviazioni della bilancia, per mezzo di un sistema di specchi, sono registrate e fotografate automaticamente da un apparecchio fotografico posto nella parte superiore dell'istrumento.

Il risultato di tali studi fu positivo, ed attualmente i metodi da essi proposti sono già entrati nel campo della pratica applicazione. È logico prevedere che detti metodi « geofisici » avranno in avvenire un impiego sempre più esteso, non certo come surrogati di quelli classici della induzione geologica e dell'arte mineraria, ma come un nuovo e sicuro mezzo di complemento e di controllo dei primi.

Ed alla loro volta la petrografia e la geologia dovranno servire di base, e spesso anche di verifica e di integrazione, alle ricerche geofisiche, indirizzando queste ultime verso quelle formazioni ed in quei terreni nei quali la scienza e l'esperienza hanno dimostrata probabile l'esistenza dei minerali cercati.

La base teoretica dei metodi geofisici.

Vediamo ora in che consistano e su che cosa si fondino i nuovi metodi di prospezione mineraria, limitandoci naturalmente a sfiorare l'argomento, che, essendo alquanto complesso, si presta male a volgarizzazioni che risultino ad un tempo complete, chiare e concise.

Le ricerche geofisiche sfruttano alcune proprietà fisiche dei minerali e delle rocce, onde poter sostituire alla visione ed al rilevamento diretto una specie di visione indiretta, fondata sul comportamento particolare delle masse minerarie utili rispetto a dette proprietà. E ciò si può ottenere in tesi generale basandosi sulla distribuzione che assumono in una data zona di terreno alcune forze agenti a distanza, in relazione alla distribuzione dei diversi componenti litologici della zona stessa.

Le energie che possono venire impiegate a tale scopo possono essere tanto naturali che portatevi dall'uomo, e fra le principali si notano: la gravità, il magnetismo, l'elettricità (sia sotto la forma di corrente che sotto quella di onde herziane), il calore, le onde sismiche, la radioattività.

Si accennerà soltanto alle più usate applicazioni delle prime tre.

Lo studio delle anomalie della gravità...

La *gravità* fu già da tempo sfruttata utilmente per altri scopi, e permise ad es. di



FIG. 12 - UN « VARIOMETRO » PER LO STUDIO DELLE ANOMALIE MAGNETICHE (MODELLO « ERDA »).

Le anomalie dovute alla presenza di minerali magnetici nel sottosuolo (cfr. fig. 7) sono messe in evidenza e misurate da speciali strumenti, detti in generale « magnetometri », coi quali è anche possibile di delimitare la zona di terreno entro la quale è compreso il giacimento cercato. La figura rappresenta un magnetometro (variometro) verticale, di comodo e facile trasporto.

M. TARICCO: « Le ricerche geofisiche nello studio del sottosuolo », *La Miniera Italiana*, anno VII, N. 8.

CHARLES LORDIER: « Le courant électrique décèle les gisements métallifères » - *La Science et la Vie*, Tome XXII, N. 64.



FIG. 13 - UN «VARIOMETRO» ORIZZONTALE PER LO STUDIO DELLE ANOMALIE MAGNETICHE (MODELLO «ERDA»).

Mediante l'impiego di questo apparecchio e di quello della figura precedente si possono misurare tanto i valori assoluti della forza magnetica esistente in un dato campo (naturale od artificiale), che i valori delle sue componenti: orizzontale e verticale. Anche lo studio dell'andamento delle onde sismiche naturali od artificiali può servire alla scoperta di giacimenti di minerali utili. Ci limitiamo qui a ricordare le ricerche eseguite con questo metodo dal prof. Ambronn, e gli interessanti risultati ottenuti dal prof. Mainka dell'Istituto Geofisico « Erda » di Göttingen coll'impiego degli ingegnosi tipi di sismometri orizzontali e verticali da lui ideati.

calcolare la densità media della Terra. Per gli studi da compiersi con questo mezzo si trae profitto dal fatto che il campo di azione di questa forza (campo gravitazionale) non ha in pratica quell'andamento regolare che esso dovrebbe avere in teoria. Mentre infatti teoricamente l'intensità della gravità dovrebbe dipendere soltanto dalla diversa distanza del punto considerato dal centro della Terra, e quindi variare soltanto colla latitudine (dato lo schiacciamento della Terra ai poli), in pratica si notano invece sensibili anomalie, dovute alla presenza dei rilievi montuosi e alle irregolarità interne di densità del nostro pianeta. Si comprende quindi come la presenza di masse minerali aventi densità maggiori di quella media della crosta terrestre (ad es. giacimenti metalliferi), oppure minori di essa (ad es. giacimenti di petroli, di carbone, di sali, ecc.), possa essere rivelata, poichè essa modifica sensibilmente l'andamento delle linee che uniscono i punti della superficie terrestre nei quali la gravità ha il medesimo valore medio. Come è ovvio, le anomalie nella distribuzione di dette linee saranno tanto più intense ed evidenti quanto più potenti e superficiali saranno i giacimenti stessi. Se il campo da esplorarsi non è in una zona sensibilmente pianeggiante, si dovrà anche tener calcolo della influenza del rilievo esterno.



FIG. 14 - IL POTENZIOMETRO SCHLUMBERGER PER LA PROSPEZIONE ELETTRICA DEL SOTTOSUOLO.

La presenza di minerali conduttori provoca deformazioni notevoli nel campo elettrico — naturale od artificiale — esistente fra due punti A e B del suolo, come si è visto alla fig. 8. L'apparecchio Schlumberger è sostanzialmente un Voltametro-amperometro assai sensibile, che permette di registrare il millesimo di Volt ed il dieci-milionesimo di ampère, e mette in evidenza l'andamento dei filetti di corrente e quindi quello delle curve equipotenziali. Due punti P e P' del suolo dovrebbero, ad es., essere teoricamente allo stesso potenziale: non si dovrebbe in tal caso avere alcun passaggio di corrente dall'uno all'altro, e l'ago del potenziometro (nel quadrante a sinistra, in alto) dovrebbe rimanere immobile sullo zero della graduazione. Noi invece vediamo che, toccando detti punti cogli elettrodi dell'apparecchio, l'ago devia a destra od a sinistra: ciò significa che i due punti suddetti hanno diverso potenziale, e che vi è perciò passaggio di corrente da P a P', o viceversa. Vi è dunque una evidente anomalia nella distribuzione della corrente elettrica nel campo esplorato. Lo studio di dette anomalie permette di constatare la presenza di minerali conduttori nel sottosuolo e di delimitare i confini del giacimento cercato.

Per le misure inerenti a questo metodo di ricerca si impiegano istrumenti fondati o sulla azione che masse di una certa entità esercitano sulla durata di oscillazione di un pendolo o sulla verticalità di un filo a piombo, oppure sulle modificazioni che esse inducono nella intensità della attrazione reciproca di due masse sferiche opportunamente disposte (1).

In complesso però il metodo gravimetrico riesce alquanto laborioso.

... e di quelle del magnetismo terrestre.

Maggiore diffusione ebbero, anche fra noi, le ricerche fondate sul *magnetismo terrestre*, o meglio sulle anomalie che il campo magnetico terrestre presenta là dove esistono delle masse metallifere.

Si sa infatti che avvicinando ad un campo magnetico naturale od artificiale un pezzo di ferro, le linee di forza del magnetismo si concentrano sul pezzo di ferro e si dirada-

(1) Fra gli istrumenti fondati sul primo fatto sono da notarsi gli apparecchi pluripendolari di Von Sterneck; fra quelli basati sull'ultimo vi è la notissima « bilancia di torsione » del Cavendish. Assai sensibile è poi la « bilancia di Eötvös », colla quale si possono inoltre misurare le variazioni della gravità in varie direzioni.

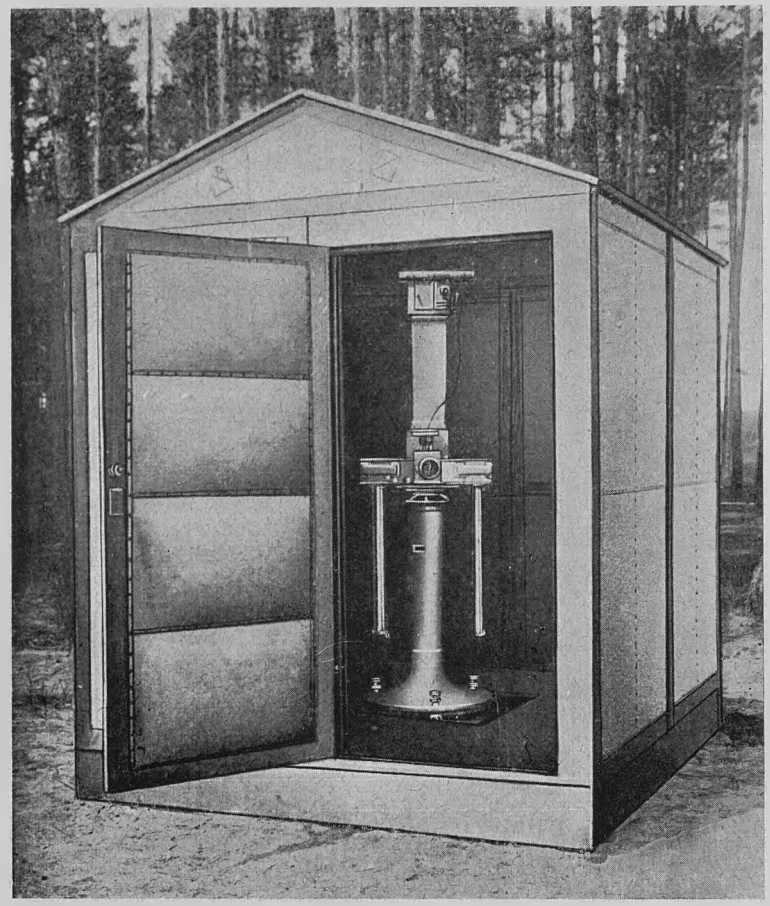


FIG. 15 - LA BILANCIA EÖTVÖS-SCHWEYDAR NELLA SUA CABINA DI PROTEZIONE.
Data la sua estrema sensibilità, l'istrumento deve essere protetto da tutte le cause che possono disturbarne il funzionamento e provocare errori di registrazione (ad es. cambiamenti di temperatura, piccoli urti, vibrazioni, ecc.). Esso viene perciò installato in una speciale cabina smontabile di protezione: ciò si può fare perchè tutte le operazioni di misura e di registrazione fotografica sono automatiche e non richiedono quindi l'intervento dell'uomo.

no al di fuori di esso. Ciò perchè il ferro (od in generale un materiale magnetico) introdotto nel campo offre alle linee di forza una via molto più facile che l'aria od i materiali circostanti: il campo magnetico risulta così notevolmente deformato. Chi di noi non ricorda l'esperienza elementare, ma assai persuasiva, dei cosiddetti « spettri magnetici » ottenuti colla limatura di ferro posta nel campo di una calamita? (fig. 6). In detta esperienza le linee di forza restano per così dire materializzate dai granelli di limatura che si dispongono secondo le linee di forza stesse, formando lo spettro magnetico. Se nel campo introduciamo ora un pezzetto di ferro o di altro materiale magnetico, il campo verrà a deformarsi nel modo sopra detto, e noi potremo porre in evidenza il fatto ricorrendo anche qui alla limatura di ferro: otterremo allora la disposizione rappresentata dalla fig. 7.

Le ricerche basate su questo principio si effettuano in modo analogo a quello seguito per le ricerche gravimetriche: si misura cioè il valore assoluto e la direzione della forza magnetica in punti numerosi ed abbastanza viciui (10 a 20 metri), e dopo aver corretti tali valori delle quantità dovute al magnetismo terrestre normale della località, si disegnano le linee isogone, isocline ed isodinamiche relative alla zona che si sta esplorando (1). L'andamento delle curve così ottenute ci segnalerà l'eventuale esistenza, la disposizione e la estensione del giacimento metallifero cercato. Questa alterazione del campo di un magnete naturale o di un elettromagnete quando esso venga a trovarsi in vicinanza di una massa magnetica qualsiasi, può essere facilmente rivelata e misurata per mezzo di speciali istrumenti, fra cui i *magnetometri a teodolite* (tipo Tiberg-Thalén e simili) e le cosiddette *bilancie di induzione*, limitate però queste ultime alla ricerca di giacimenti affatto superficiali.

La corrente elettrica come mezzo di ricerca.

I sistemi attualmente più seguiti e più diffusi sono però quelli che si fondano sulla di-

(1) Diconsi *isogone* le linee unenti i punti che hanno uguale declinazione magnetica, *isocline* quelle di uguale inclinazione magnetica, *isodinamiche* quelle unenti i punti nei quali la intensità della forza magnetica è la stessa.

stribuzione delle *correnti elettriche* che attraversano il sottosuolo, siano esse naturali od invece indottevi dall'uomo. Tale distribuzione dipende evidentemente dalla diversa conducibilità elettrica dei differenti materiali che fanno parte della zona esplorata, perciò questi metodi si possono dire fondati sulla differenza di conducibilità elettrica che presentano i vari componenti della crosta terrestre. La conducibilità è massima per i metalli, minore per i minerali a lucentezza metallica (ad es. pirite) e per le soluzioni concentrate, minore ancora per gli strati rocciosi non troppo umidi, e diviene infine praticamente nulla per le rocce affatto secche e per i giacimenti saliferi (1). Come si intuisce, la eventuale presenza di masse metallifere può essere segnalata, e la loro potenza ed estensione misurate, in base al comportamento del sottosuolo nei riguardi delle correnti elettriche che lo percorrono. Tali correnti possono essere naturali (correnti telluriche): prodotte cioè da fenomeni elettrici atmosferici o da variazioni del magnetismo terrestre. Altre correnti, pure naturali ma di carattere locale, possono prodursi per alterazione chimica di minerali, specialmente di solfuri. (Così ad es. alcuni giacimenti di pirite, ossidandosi nella parte superficiale esposta agli agenti atmosferici, e restando invece inalterati in quelle profonde — protette contro l'azione di tali agenti — presentano sensibili differenze di potenziale fra le parti stesse). Queste ultime sono le sole che possano essere, per la loro intensità, utilizzate per la scoperta e la delimitazione del giacimento cercato.

Le correnti artificiali possono essere tanto continue che alternate, e sono inviate nella zona da esplorarsi per mezzo di apparecchi e dispositivi di vari tipi (2). Per comprendere all'ingrosso il meccanismo della prospezione mineraria effettuata con questi sistemi, esaminiamo le figg. 8 e 9, che presentano già a prima vista una spiccata analogia con quelle riferentisi alle ricerche fondate sul magnetismo (figg. 6 e 7). Se A e B sono i punti nei quali si fanno comunicare col terreno i due poli del circuito elettrico, i filetti di corrente si disporrebbero — se il terreno stesso fosse omogeneo — secondo le linee curve punteggiate, andando dal polo positivo A verso quello negativo B. Ma nel suolo esiste invece il giacimento conduttore G, ed i filetti di corrente tenderanno allora a passare attraverso la massa del giacimento stesso, che offre loro un cammino di minore resistenza che il restante della zona: ecco quindi che una massa conduttrice «attira» a sè i filetti stessi. Nella fig. 9 vediamo invece il caso opposto: la massa M, essendo meno conduttrice del resto della zona, «respinge» per così dire i filetti di corrente. Queste deformazioni del campo elettrico per opera di materiali più o meno conduttori delle rocce formanti parte della zona che ci interessa, possono essere segnalate e misurate per mezzo di strumenti assai sensibili. Si ottengono in tal modo le cosiddette «curve equipotenziali» (ossia le curve unenti i punti nei quali il potenziale o livello elettrico ha uno stesso valore), le quali col loro andamento delimitano i confini del giacimento metallifero cercato (1).

Già da quel poco che qui si è visto, si intuisce essere non lontano il giorno in cui la Scienza coronerà i suoi sforzi strappando definitivamente i millenari fittissimi veli sotto i quali Nettuno e Plutone nascondevano con gelosa cura i loro tesori ed i loro segreti.

E l'Umanità conterà allora una nuova, splendida vittoria, ricca per essa di inestimabili benefici.

Ing. Dott. S. DE CAPITANI.

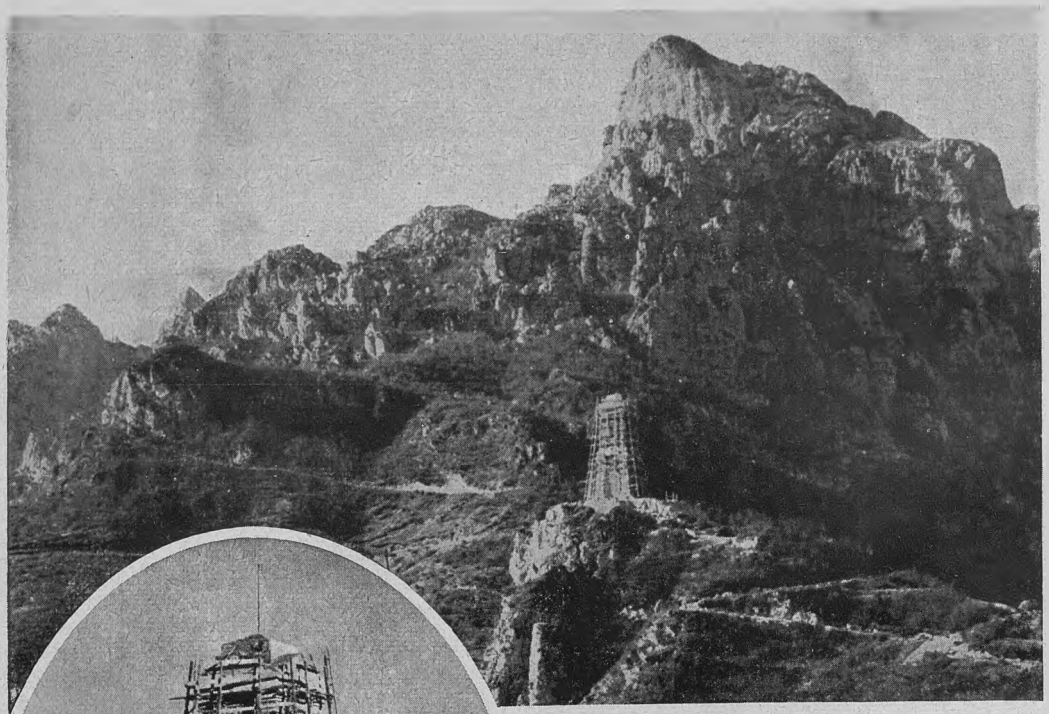
(1) Per maggiori particolari, vedasi: C. SCHLUMBERGER - «Étude sur la prospection électrique du sous-sol» - Paris, Gauthier-Villars, 1920.

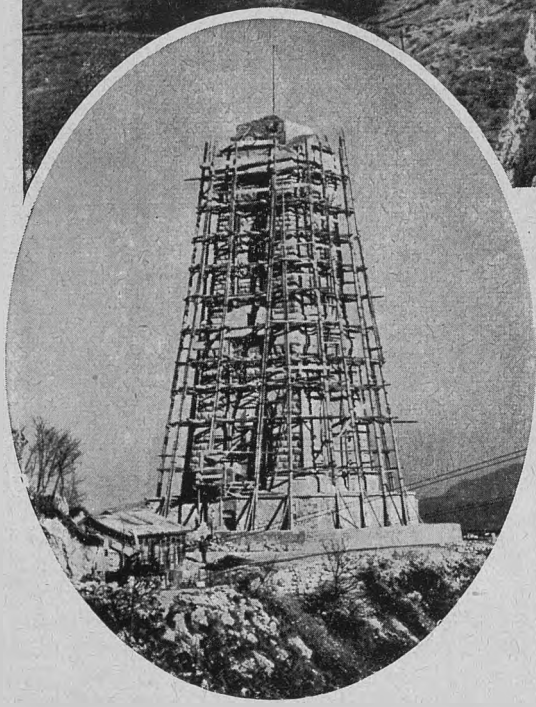
Basterà qui osservare che la pirite, ad es., ha una conducibilità centomila volte minore di quella dei metalli comuni, e che, mentre il rapporto fra la conduttività delle diverse rocce varia soltanto nella misura di 1 a 10 circa, quello fra le conduttività rispettive dei minerali conduttori e delle rocce è di 1 a 1000 per lo meno. La differenza di conducibilità fra i minerali conduttori e le rocce che li contengono è quindi tanto grande da poter essere facilmente rilevata, poichè detti minerali influiscono in modo notevole sulla distribuzione della elettricità nella zona interessata.

(2) Sistema Schlumberger (corrente continua applicata in due punti); sistema Nathorst-Lundberg (corrente alternata lungo due elettrodi lineari rettilinei); sistema Di Legge-Smalzi (corrente alternata in due punti), ecc.

Le illustrazioni del presente articolo sono ricavate in parte da fotografie gentilmente concesse dall'Istituto di Geofisica applicata *Erda* di Göttingen, dalla *Askania-Werke* di Berlin-Friedenau, e dal *Prof. C. Schlumberger* di Parigi, ai quali tutti la Direzione della Rivista rivolge sentiti ringraziamenti.

(1) Un apparecchio per tali ricerche è formato in generale da un generatore di corrente, continua od alternata (batteria di pile o di accumulatori, dinamo, ecc.), dai dispositivi di messa a terra della corrente così prodotta, e dagli strumenti per misurare le caratteristiche del campo elettrico indotto in tal modo nel suolo (amperometro per la misura della intensità della corrente nei vari punti del campo, potenziometro per quella della tensione o del potenziale nei punti stessi).





L'OSSARIO DEL PASUBIO

Sorge nella zona del massiccio omonimo, sul Colle di Bella Vista (m. 1250), a dominio della piana veneta fino alla Piave. Vi si accede dal valico veneto-trentino del Pian delle Fugazze (m. 1200), per la strada nazionale Schio-Rovereto, dalla quale si stacca la comoda rotabile che in meno di due chilometri monta sull'ampio piazzale dell'Ossario, dove le autovetture possono agevolmente girarsi e manovrare. Per chi vi sale a piedi è preferibile l'accorciatoia, che si stacca dalla strada nazionale poco oltre l'oratorio di S. Marco, dell'Hôtel Dolomiti, e, in venti minuti, per la malga del Cornetto conduce all'Ossario.

Chiunque può pertanto accedervi, in qualunque stagione dell'anno, grazie anche al servizio automobilistico Schio-Rovereto e alla comodità dell'Hôtel Dolomiti, ora completamente riattato dai guasti della guerra.

Il piazzale, tagliato nella roccia a picco sulla Val Leogra, spianando la schiena del contrafforte, misura metri 32×40 d'ampiezza ed è collegato con apposito braccio di strada alla rotabile militare Pian delle Fugazze-Campogrosso, la quale, se riaperta, permetterebbe, oltre all'attuale, anche un pittoresco accesso da Recoaro per la carrozzabile che di là sale a Campogrosso (m. 1457) ed è mantenuta in buona conservazione.

Il basamento a terra dell'Ossario ha una fronte di metri 21 e quella della sovrastante terrazza di m. 14.50. La torre monumentale, larga alla base m. 10.50, ha un'altezza di metri 31.50 per modo che l'intera costruzione è alta 35 metri.

Tutto l'edificio è rivestito esternamente con blocchi di marmo nero e bianco, tratti dalle vicine pendici del Cornetto e dalle cave di Magrè e Piovene; e all'interno sarà decorato dei marmi delle Prealpi Vicentine.

L'Ossario vero e proprio è già costruito ed è il primo sorto in Italia per la guerra 1915-'18. Iniziati i lavori nel marzo 1920 e posta la prima pietra il 1° luglio di quell'anno; nel 26 agosto 1921 vi furono deposti *duemila salme di soldati ignoti*, tutte raccolte dal vasto massiccio del Pasubio. Esso è costituito dalla Cripta centrale, con 70 colombari, e una galleria circolare per le sepolture comuni. La Cripta sarà decorata con marmi offerti dall'ingegnere comm. Girolamo Dalle Ore di Valdagno e vi sarà tumulato un primo gruppo di Decorati, tra cui i colonnelli Gioppi e Suarez, insigniti di Medaglia d'Oro. L'Ossario comune, oltre alle duemila salme, già raccolte, potrà contenere anche tutte le salme dei cimiteri di guerra del Pasubio, dopo scorso il periodo di legge.

Sopra il basamento, contornato da vasta terrazza, si apre al pianterreno un sacello, con la Madonna, in adempimento del voto degli Alpini del Pasubio che nel dicembre 1917 ebbero la prima idea di questo Monumento. Vi saranno pure collocate lapidi commemorative dei fasti del Pasubio e vi si celebrerà l'annua funzione espiatoria per tutti i Morti per la Patria.

Nei due piani superiori appositi locali accoglieranno i cimeli di guerra, illustrazioni grafiche e pittoriche e il grande plastico del Pasubio.

Le spese finora incontrate salgono a 900 mila lire, dovute allo spianamento del monte, alle strade di accesso, all'impianto del cantiere, all'apertura delle cave e alla ciclopica costruzione. I finimenti e le decorazioni importano un preventivo di spesa di altre 300 mila lire. Le offerte per la ultimazione della grandiosa opera devono essere inviate alla Fondazione « 3 novembre 1918 » in Firenze (piazza San Marco, presso il Comando d'Armata).



CASTIGLIONE FIORENTINO PALAZZO DEL MUNICIPIO: IL MUSEO.

IL MUSEO DI CASTIGLIONE FIORENTINO

PARLARE del Museo di Castiglione aretino — storico castello ed oggi ridente paese, che dopo la caduta di Arezzo (1384) prese la qualifica di fiorentino — mi pare utile non solo per far conoscere una rara e importante raccolta artistica, ma anche perchè la storia della sua formazione può insegnare molte cose, nei riguardi della valorizzazione del nostro patrimonio artistico. Ci può anzi fornir la prova che in ogni grosso paese d'Italia — tolte poche eccezioni — si potrebbero formare con le opere d'arte mal conservate o mal esposte — lasciando, si intende, ai loro posti quelle più importanti e quelle di carattere storico o inscindibili da monumenti o edifici — dei veri e propri musei di grande interesse, che potrebbero offrire un quadro sintetico dello sviluppo preso in antico dalle varie arti nelle più caratteristiche regioni italiane.



(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
CAMMEO IN AGATA DELL'EPOCA IMPERIALE ROMANA

Ecco perchè mi sembra possa interessare il pubblico di questa Rivista il racconto di alcune mie personali esperienze.

Visitando, dunque, una per una, le chiese e le chiesette del Comune di Castiglione, nel fare l'inventario degli oggetti d'arte, per incarico del Ministero della P. I., avevo provato gioia e meraviglia in-



TADDEO GADDI - MADONNA CON IL FIGLIO.

sieme nel trovarvi ancora opere d'arte in numero veramente insperato, dato che quella zona era stata una delle più battute e spogliate dai negozianti e dai ricercatori di oggetti d'arte.

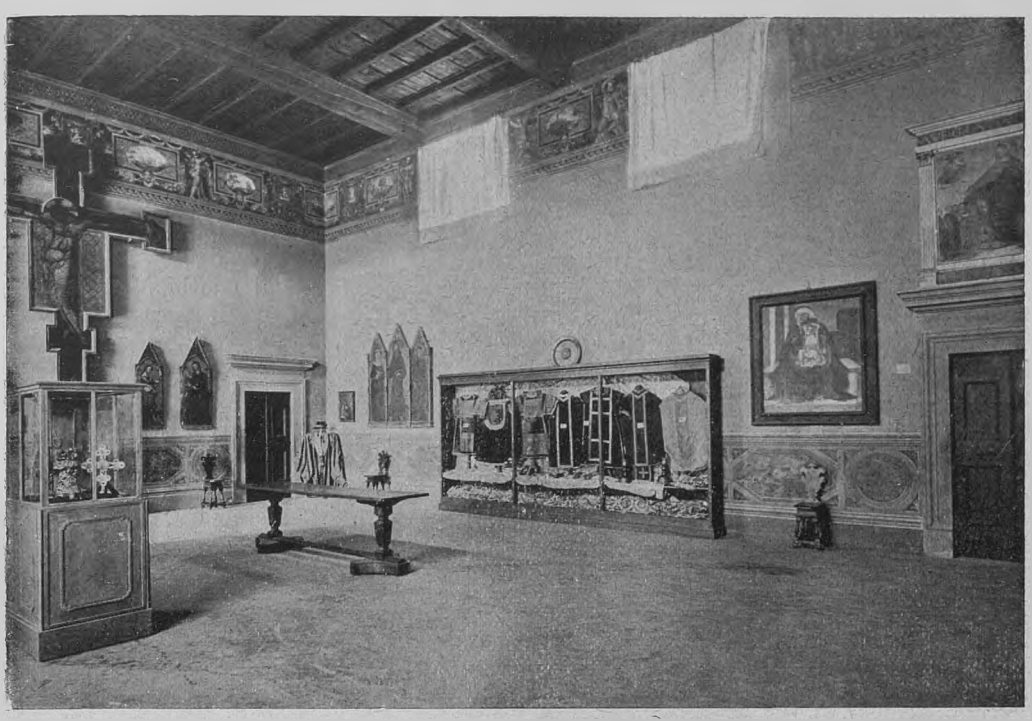
Dopo la sorpresa, la riflessione mi aveva fatto comprendere il perchè di quella dovizia d'opere, dovuta certo alla situazione geografica di Castiglione. Questo infatti in contatto immediato con Cortona ed Arezzo, centri artistici importanti, e punto d'incrocio delle vie di Perugia e di Siena, si trovava ad essere luogo di passaggio e di fermata per gli artisti che si recavano da una all'altra di queste città, ai quali offriva per le sue numerose e belle chiese e per la ricchezza e il benessere delle sue famiglie nobili e popolane — dovuto alla grandissima feracità del territorio castiglionese — campo e mezzo per la esplicazione della loro arte.

Di quel disagiato ma grato lavoro d'inventario, non mi era rimasto che il ricordo delle varie e bellissime sensazioni o impressioni che avevo provato nel rinvenire tante opere ignote e di valore, ed il rammarico di averne lasciata la maggior parte conservate in modo e in luoghi tali da non potere essere nè viste nè ammirate.

E quando uno dei più benemeriti cittadini castiglionesi nell'occasione di una Esposizione regionale artistico-industriale, venne ad invitarmi ad organizzare anche una Mostra d'arte antica castiglionese, accettai con gioia l'incarico perchè quell'invito mi permetteva di rivelare agli studiosi e agli amatori, tesori d'arte sconosciuti e nascosti. Quella Mostra, in un tempo relativamente breve, fu pronta e non fu una delle solite esposizioni fredde e monotone di sculture grandi e piccole e di quadri e quadretti disposti in fila — cioè delle sole opere di cui da un pezzo si occupava quasi esclusivamente la critica dotta — ma una Mostra nella quale ai quadri e sculture di gran valore, disposte non solo con il criterio cronologico, ma soprattutto con quello decorativo, facevano riscontro oreficerie, ottoni sbalzati, smal-



BUSTO RELIQUIARIO DI S. ORSOLA. ARTE ITALO-FRANCESE. SECOLO XIV-XV.



UN ALTRO LATO DELLA SALA DEL MUSEO.

ti, velluti, broccati, stoffe, miniature e stucchi, che formavano un tutto omogeneo e davano alla sala della Mostra un aspetto vario, bellissimo.

Ma dopo il successo di quella, allorchè si trattò di disperdere il frutto di tutto quel lavoro e di quell'organizzazione, sorse nelle persone più colte di Castiglione il desiderio di dare alle opere esposte una sistemazione definitiva. Avuto un nuovo incarico in questo senso, con l'aiuto della Soprintendenza delle Gallerie e con quello dell'amministrazione municipale castiglionese, mi misi all'opera e dopo lunghe peripezie, la Mostra d'arte potè trasformarsi in Museo stabile.

Come la Mostra, anche questo non ebbe la solita disposizione che si usa in generale dare alle raccolte d'arte. Procurai invece che nel Museo castiglionese si sistemassero le opere d'arte dei generi più vari e tutte nel medesimo locale, in modo da dare un'idea complessiva delle arti antiche e del-



(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

LUCA SIGNORELLI? - S. ANNA, LA VERGINE E IL BAMBINO.



S. MICHELE: DETTAGLIO DELLA GRANDE TAVOLA DI BARTOLOMMEO DELLA GATTA.

la concatenazione del loro sviluppo, dando così alla sala un aspetto vario e bello ed esponendo gli oggetti prodotti dalle arti minori con criteri decorativi, come del resto — senza venir meno a quelli cronologici — avevo cercato di disporre anche le opere più importanti.

Ed è così che al visitatore il Museo castiglionese si presenta con i grandi e pregevoli quadri disposti alle pareti, con le lacune fra essi colmate da piatti fiamminghi a sbalzo e con smalti, mentre le stoffe mirabili servono di balza, intonata e meravigliosa, alla parete e ai quadri, e frammiste ad esse o disposte in vetrine a giorno, luccicano le splendide oreficerie. Per farsi poi un'idea dell'importanza del Museo castiglionese basterà accennare ai pezzi migliori delle singole collezioni.

Quella dei quadri annovera alcune opere di primitivi che potrebbero formare l'orgoglio di qualunque importante Pinacoteca. Vi sono infatti due Crocifissi, uno del XII e un altro del XIII secolo — questo ultimo attribuito a Margaritone di Arezzo — che sono esempi importantissimi dell'arte primitiva. La pittura trecentesca è rappresentata dalla più bella opera certa di Taddeo Gaddi che oggi si conosca e da un gruppo di opere senesi di Giovanni di Paolo e della scuola di Matteo di Giovanni. Le pitture quattrocentesche formano il nucleo più importante della raccolta. Fra queste è una tela che rappresenta S. Anna, la Vergine e il Bambino, attribuita a Luca Signorelli e, mentre in nessuna galleria estera od italiana — eccettuata la Pinacoteca d'Arezzo — si conservano opere di Antonio Dei, celebre nell'arte con il nome di Bartolommeo della Gatta — artista fra i più interessanti del quattrocento e che, per essere diventato occasionalmente pittore ha lasciato poche opere — il Museo di Castiglione ha il vanto di possedere un gruppo di cinque sue pitture, fra cui la più bella e mirabile, che è la tavola rappresentante « La Vergine con il Figlio in trono e Santi ».

Fra le opere del cinquecento sono: un tondo, che conserva ancora la sua bellissima cornice intagliata a festoni, e interessantissime pitture minori della scuola fiorentina, aretina e umbro-toscana che sono di grande importanza per la scuola dell'arte.

Un « Presepio » di Antonio di Donnino Mazzieri — una delle rare opere di questo interessante artista — completa la serie dei quadri cinquecenteschi. Fra quelli del sei e settecento sono notevoli un « S. Girolamo » della maniera del Ribera e un grande ovale rappresentante l'« Estasi di S. Teresa » che è forse la più bella opera di Gian Domenico Ferretti.

Sebbene le pitture formino una raccolta importantissima, quella delle oreficerie del Museo castiglionese è, nel suo genere, forse più importante ancora. Un cammeo romano in agata rappresentante « un imperatore », che è un pezzo più unico che raro, reliquiari dugenteschi — fra cui ve n'è uno in cui sono preziosi esemplari di sete e broccati rarissimi — arredi sacri del tre e quattrocento

e dei secoli seguenti, formano un mirabile assieme in cui non si sa se più ammirare i miracoli dello sbalzo o del cesello o degli smalti a incavo o translucidi.

Ma su tutte le opere di oreficeria si eleva per bellezza, rarità e difficoltà di esecuzione lo splendido busto reliquiario di Sant'Orsola. Questa opera, meravigliosa e rarissima per i lavori e le ornamentazioni a sbalzo, a cesello e in smalto, è uno degli esemplari più belli d'arte italo-francese della fine del tre o del principio del quattrocento.

A queste raccolte, per rendere vario e più importante il Museo, è stata aggiunta una collezione di stoffe in cui sono superbi campioni di velluti e di broccati quattrocenteschi, di velluti controtagliati del cinquecento e damaschi e sete dei secoli successivi.

Così oggi Castiglione ha un Museo che, non per la quantità, ma per la qualità delle opere che vi sono esposte, può stare a confronto di qualunque altro Museo di primo ordine. E la opportunità e l'utilità della sua formazione si



(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

SCUOLA DEL GHIRLANDAIO: L'ADORAZIONE DEL BAMBINO E SANTI.

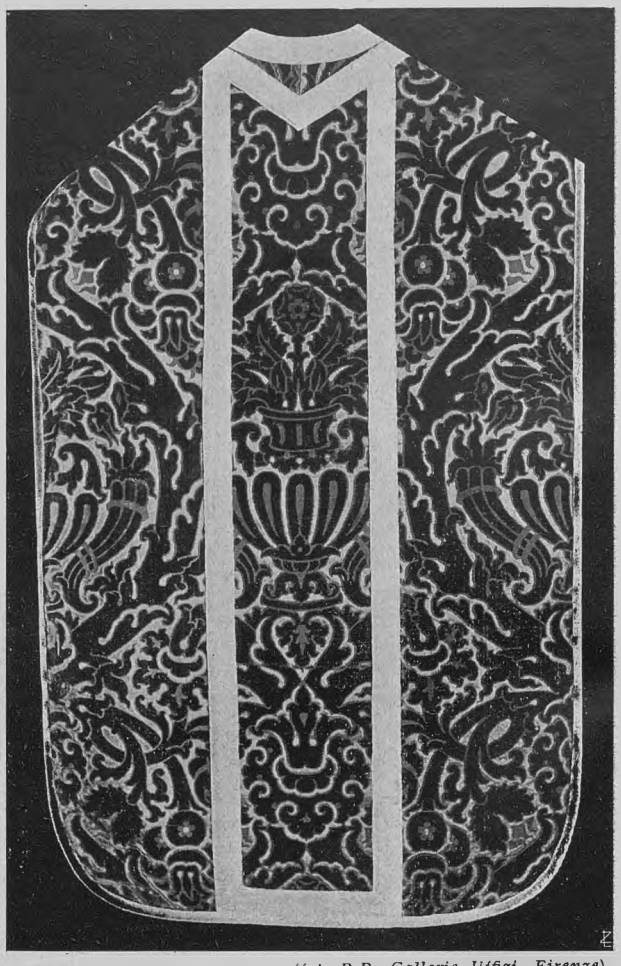


(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

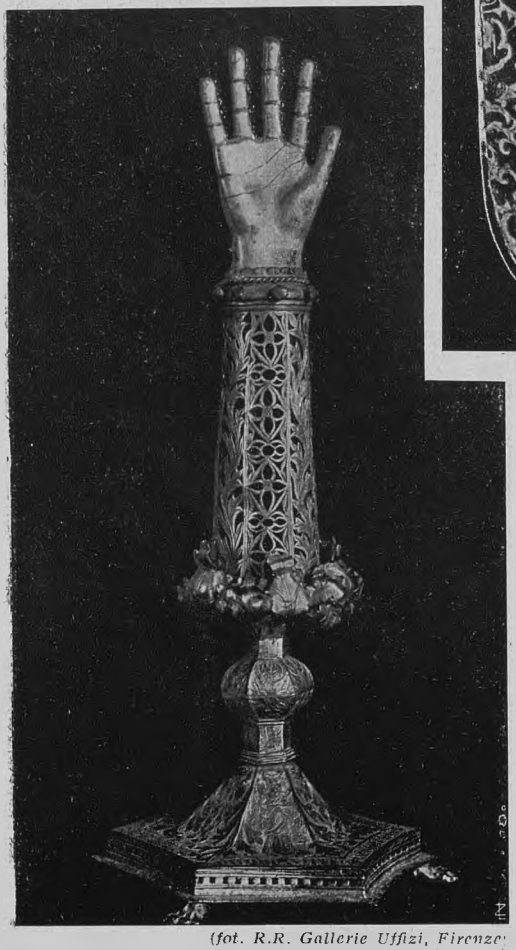
CALICE E TURIBOLO DEL SECOLO XV.

rendono maggiormente evidenti, considerando che i due tanto importanti crocifissi primitivi avevano l'imprimitura che se ne andava a pezzi, la Madonna del Gaddi era stata completamente nascosta da una pittura che rappresentava, niente di meno, la Madonna del Rosario; le pitture senesi, per guasti e per l'umido sofferti, erano quasi irriconoscibili; la tela signorelliana, ridotta a buchi come un vaglio, la meravigliosa tavola del S. Francesco del

Della Gatta serviva... da sportello a un armadio di arredi sacri e funzionava a modo di saracinesca, andando in su ed in giù in un incastro fatto dentro la muraglia. La grande tavola della Collegiata del Della Gatta era stata segata in antico per farne una predella ed era ancora in due pezzi; delle tavolette che formavano il suo gradino ne restavano solo due, perchè le altre erano state rubate; il S. Michele del medesimo pittore, tanto lodato dal Vasari e dai critici d'arte, *era in undici pezzi;* nella tavola del Mazzieri la predella, contenente graziose storiette, era stata segata e inchiodata come banda di rinforzo nel rovescio della tavola, le stoffe erano conservate come arredi qualsiasi e molte purtroppo portano tracce dolorose di rattoppi o modificazioni.



(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
PIANETA IN VELLUTO CONTROTAGLIATO DEL XVI SECOLO.



(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
RELIQUIRIO A FORMA DI BRACCIO, ARTE ARETINA (SEC. XV).

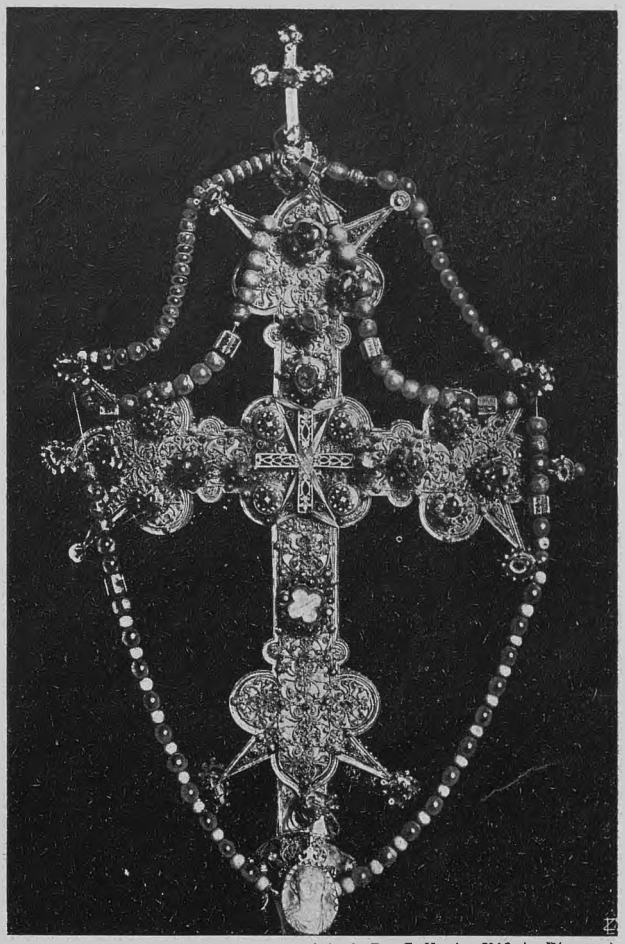
Le oreficerie poi venivano custodite in luoghi nei quali diventavano invisibili e ne era ignorato il valore, tantochè, quando scopersi il cammeo romano, oggi famoso, lo trovai legato con un cordoncino rosa ed appeso come voto alla celebre Croce Santa in cui — fortunato caso e fortunata ignoranza — era uno dei pochi voti, fra i tanti che vi erano appesi in antico, che fosse rimasto al suo posto.

Il meraviglioso busto di S. Orsola dopo essere stato tenuto in una nicchia di un convento, ed essere stato portato a Firenze per deciderne l'esportazione a Parigi, al tempo delle depredazioni napoleoniche — per fortuna non ne capirono il valore e lo

rimandarono — era tornato al convento, mutato oggi in orfanotrofio, e serviva nientemeno — e molte testimonianze lo attestano — da spauracchio per le alunne indisciplinate che venivano dalle monache per punizione portate davanti a quel simulacro di cui avevano, specialmente per gli occhi spiritati, un sacro terrore.

Naturalmente ne era ignorata la importanza e fu un antiquario con una offerta imprudente — perchè troppo alta, chè forse per pochi soldi glielo avrebbero ceduto — a mettere in sospetto chi lo conservava; così che, venuta la voce di queste trattative allo Stato, un ispettore dei monumenti potè rivelarne tutto l'interesse e inventariarlo.

Appena conosciutane l'importanza, il senso di responsabilità del conservatore di quel prezioso oggetto fu tanto grande che esso venne fatto impacchettare e, bollatone l'involucro in ogni verso, venne poi depositato nella cassaforte di una Banca, dal cui oblio ebbi la fortuna di poterlo trarre per metterlo nel posto d'onore che si meritava ed esponendolo all'ammirazione di tutti gli amatori.



(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

LA «CROCE SANTA»: PARTE ANTERIORE CON IL CAMMEO ROMANO APPESO COME VOTO. SECOLO XV.

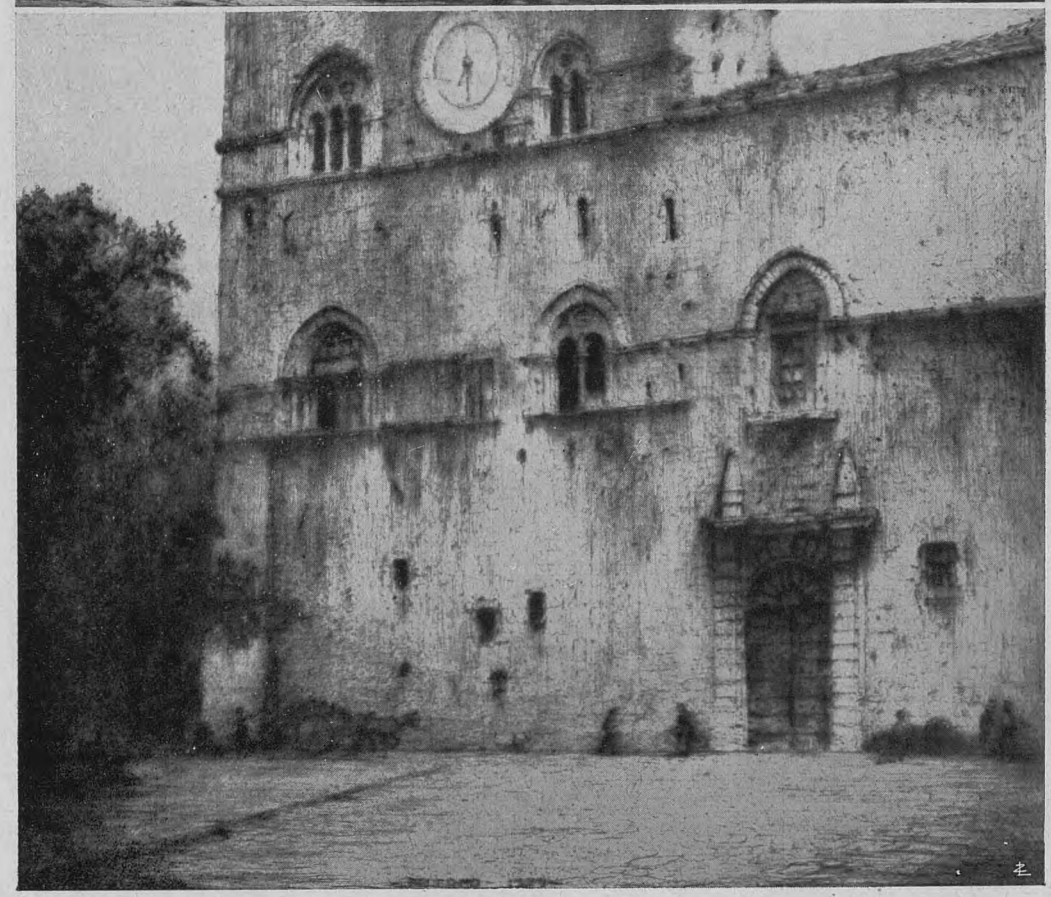
Come si vede, oltre l'interesse di riunire questi oggetti e opere in un Museo, era poi un bisogno impellente quello del loro restauro — che venne curato dalla Soprintendenza alle Gallerie della Toscana — e della loro migliore conservazione e sistemazione.

Come il destino volle, con l'appoggio delle amministrazioni castiglionesi — che giunsero perfino a cedere la grande sala costruita per le adunanze comunali per il Museo, facendo fabbricare di sana pianta una nuova aula — e con quello del Soprintendente alle Gallerie della Toscana, Giovanni Poggi, non che del Direttore Generale d'Antichità Colasanti, potei raggiungere l'intento. Ed oggi Castiglione fiorentino può gloriarsi, unico fra i paesi della sua importanza, di avere un magnifico Museo a cui dovrebbero accorrere — giovandosi della favorevole posizione ferroviaria di Castiglione che è sulla linea Arezzo-Roma — quanti amano l'arte e il bello.

Ed il forestiero che si recherà a Castiglione fiorentino non si pentirà certo chè, oltre al bel Museo, numerosi e mirabili e di sommo interesse, sono i monumenti della piccola e storica terra.

ALESSANDRO DEL VITA.





SICILIA PITTORESCA: *In alto:* CEFALÙ - *In basso:* IL PALAZZO CHIARAMONTE A PALERMO.
(SAGGI DELLE ACQUEFORTI DI E. CROATTO DI CUI È DETTO A PAG. 827 DI QUESTO STESSO FASCICOLO).



UNA VIA DEL VILLAGGIO AGRICOLO DI GUARSCIÀ (GENNAIO 1925).

IL VILLAGGIO BENGASINO DEL GUARSCIÀ

Della nascita di questo villaggio agricolo nell'oasi bengasina del Guarscià abbiamo dato notizia nello scorso luglio, quando l'esperimento di colonizzazione della U. C. I. A. (Unione Coloniale Italo Araba) era appena all'inizio e, più che di cose fatte, si poteva parlare d'un ardito proposito e di buonissime intenzioni. Ma oggi no: oggi la situazione si è mutata nel miglior senso positivo e negli aspetti concreti più confortanti. Son trascorsi pochi mesi, eppure, secondo le informazioni che ci pervengono di laggiù, noi siamo già di fronte a delle mete raggiunte e a dei risultati sicuri che consentono di formulare i più lieti presagi per l'avvenire.

Davvero che non si è perduto tempo. Quello che poteva forse sembrare una chimera — la trasformazione di un'oasi poverissima in una fiorente zona civile — sta proprio per diventare una realtà. Non si può pensare senza qualche malinconia a certi drammi anche recenti dei nostri lavoratori raminghi in lontane terre di là dagli oceani, mentre sull'altra sponda del nostro mare si viene affermando la possibilità d'una proficua colonizzazione, pur che chi ha mezzi e capacità si arrischi nell'intrapresa.

L'Unione Coloniale Italo Araba — germogliata da una iniziativa turistica del nostro Sodalizio, l'escursione nazionale del Touring in Cirenaica — ha dimostrato insieme ardimento e prudenza: non s'è buttata a capofitto in un vasto programma e non ha avuto ingorde mire speculative: ha voluto procedere grado grado a cauti passi, limitandosi per ora a coltivare e valorizzare una area relativamente modesta con l'opera di una settantina d'italiani e di duecento indigeni, non lanciati allo sbaraglio sotto la tenda, bensì messi in condizioni di vita confortevole, in un ambiente di nettezza e d'ordine. Così non soltanto si è pensato a costruire e a sistemare le strade e i pozzi e a dissodar le ortaglie, ma si è provveduto a fabbricare casette comode ed igieniche e a fornire il villaggio di quegli edifici pubblici e di quei servizî che rendono possibile e gradevole la vita collettiva.

C'è la fontana pubblica, nella piazza del paesino, e vi è sorta la scuola, l'alfiera più efficace della civiltà. E presso le graziose casette coloniche, bianche e fresche sotto i pennacchi delle palme, è venuto su un alberghetto-ristorante, e più in là, solitaria come una vedetta e tutta serena nella luce, si è innalzata la chiesa, in cui i buoni frati dicono la messa per i devoti coloni siciliani e spandono la pia parola anche per gli altri: per tutti i membri della giovane comunità.

Si lavora volentieri, nell'ambiente sereno, e a sera è dolce passeggiare nell'ombra odo-



IL CORTEO DELLA PRIMA COPPIA DI SPOSI DI EL GUARSCIÀ (GENNAIO 1925).

rosa dell'oasi. Passeggiare e magari fare all'amore. Oh, pulitamente, con propositi onesti. Ne è già nata una famiglia in regola; s'è già avuta, una delle ultime domeniche di gennaio, una festosa cerimonia nuziale, un matrimonio celebrato come si deve, davanti al Commissario straordinario della Beledia bengasina, cinto della sciarpa tricolore, e poi nella chiesetta consacrata proprio quel giorno e dove la novella coppia ricevette la benedizione rituale alla presenza del Governatore della Cirenaica, generale Mombelli, del generale Testa Fochi e di tutta la popolazione dell'oasi.

Una cerimonia che ebbe pure un suo carattere simbolico, poichè quelle nozze erano una specie di caparra per lo sviluppo prossimo-futuro della colonia; e, in attesa dei suoi frutti naturali, altri frutti non meno naturali vengono maturando sulle zolle ridestate dalla lunga inerzia. Tutto intorno verdeggiano i campi e gli orti e già se ne ricavano quelle sorprendenti primizie che in passato facevano opulenta la riviera di Sidi Kalifa: verdure e legumi di una rigogliosità straordinaria; come quelli, del resto, che rendevano opima anche la Missione dei Giuseppini nell'oasi del Fuehat. E fra non molto vi si aggiungerà la dolcezza dell'uva, poichè l'Ufficio Agrario di Bengàsi



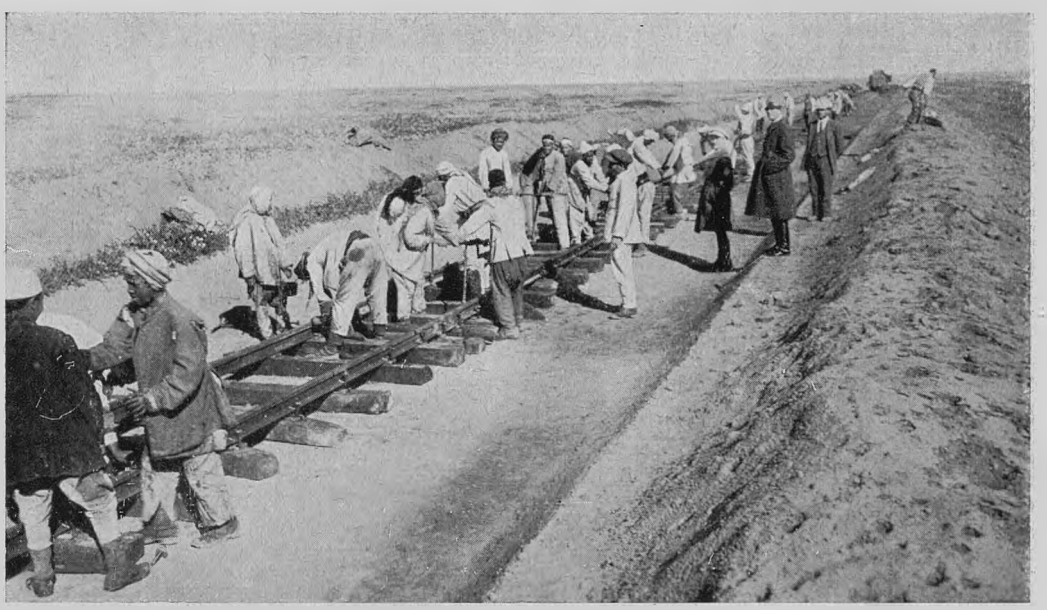
COME SI DISSETANO BEVENDO NELLE POZZANGHERE GLI OPERAI CHE LAVORANO ALLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA BENGASI-GUARSCIÀ (GENNAIO 1925).



(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

UN TRATTO DELL'OASI DEL GUARSCIÀ.

ha già fornito ai coloni del Guarscià ben diecimila piante di viti. Se ne farà del buon vino e se ne smerceranno anche dei bei grappoli, di quelli dagli enormi chicchi che maturano laggiù.



AVVITATÚRA DELLE «CAVIGLIE» SULLE TRAVERSE DELLA FERROVIA BENGASI-GUARSCIÀ IN COSTRUZIONE (GENNAIO 1925).

⁂



(*fot. C. Rimoldi, Bengasi*)
LA CHIESA DI GUARSCIÀ.

Non è fuor di luogo precisare il trattamento che la U.C.I.A. concede ai suoi coloni. Ciascuno di essi gode di una casetta per l'abitazione, di una tettoia per il bestiame, degli attrezzi da lavoro e di un appezzamento da coltivare (dentro o fuori dell'oasi) dell'estensione di 15 Ha circa, con pozzi, vasche, muri di cinta. Il terreno deve essere ridotto a podere entro cinque anni, dopo i quali esso rimane per metà in proprietà al colono. Tutti i premi e contributi governativi per le costruzioni coloniche, per i pozzi e per i lavori ed impianti agricoli, vengono accreditati al colono, a diminuzione del suo debito verso la Società per il valore delle opere da questa messe a disposizione delle singole famiglie. Però, dopo il quinquennio, il colono ha ancora due anni di tempo per completare il suo debito verso la Società e divenire anche proprietario delle costruzioni. La Società, inoltre, concede ai coloni sovvenzioni in danaro a un tasso limitato, a seconda dei meriti e del lavoro eseguito.

Attualmente sono nel villaggio undici famiglie, settanta persone in tutto, comprese le donne e i bimbi. Molte altre famiglie potranno essere accolte nella zona del Guarscià se la U. C. I. A. riuscirà ad accaparrarsi altri terreni vicini, oggi tuttora proprietà d'indigeni e adibiti alle semine di orzo.

La Società ha messo gratuitamente a disposizione di ciascuna famiglia colonica da otto a dieci ettari di terreno per la semina di cereali. Ogni famiglia poi ha destinato ad orto una piccola superficie (al massimo un ettaro) intorno ai vecchi pozzi ora riattivati dalla Società.

Finora sono coltivati i trentacinque ettari irrigui che costituiscono i vecchi giardini arabi acquistati dal Banco di Roma prima dell'occupazione italiana. Fuori dell'oasi sono adesso in coltivazione altri sessanta ettari a vigneto e frutteto e un'altra cinquantina è già stata concessa ai coloni per impianti da eseguirsi in futuro. La produzione attuale è limitata agli ortaggi, in attesa del maturare dei copiosi impianti arborei già eseguiti e che consistono in 220.000 piantine, diecimila delle quali di alberi fruttiferi (ulivi, mandorli, albicocchi, peri, meli, fichi, ecc.) e il resto di viti.

E intanto si avanza, potente staffetta della civiltà, la ferrovia del sud bengasino, quella destinata a congiungere Bengàsi con Agedabia. La linea diretta a Suluk avrà, al dodicesimo chilometro, la sua prima stazione al Guarscià, e ve la figurate allora l'importanza che verrà ad assumere questo villaggio allacciato direttamente alla capitale? Sarà un piacere per i coloni concedersi una corsa in città e per quelli di Bengàsi sarà una festa andare a respirare una boccata di aria e a bere una tazza di latte appena munto nel ridente villaggio del Guarscià (1).

ULDERICO TEGANI.

(1) La linea è stata inaugurata nello scorso maggio. (*N. d. R.*).

VITA DEL TOURING

Noterelle sulla Guida di « Roma e dintorni » del T. C. I.

Molto interesse destano le tavole poliometriche dell'Ing. E. Tosti unite alla Pianta di Roma, colle distanze di 73 piazze della città fra di loro.

Il materiale cartografico adoperato per le misurazioni fu costituito dalla pianta al 5000 dell' I. G. M. e da stralci della pianta disegnata dall'Ufficio del Piano Regolatore. Le misure furono fatte sulle due e, quando risultarono alquanto differenti, corrette in luogo con cannocchiale diastimometrico; gli errori sono dunque mediati e contenuti in limiti ammissibili; i numeri furono arrotondati a m. 10. Le distanze sono dal centro delle piazze; moltissimi i sopraluoghi per chiarire dubbi sulla scelta dei percorsi.

La distribuzione del volume si è iniziata il 15 di giugno in ragione di 2000 copie al giorno iniziali, per portarla verso la fine del mese a circa 4500. La spedizione si svolge secondo il solito ordine: Consoli, Vitalizî, Quinquennali, Annuali, in relazione alla data di pagamento della quota. Chi desideri una copia subito, *per proprio uso personale*, invii L. 17,50 comprese le spese di spedizione raccomandata in Italia e Colonie (Estero L. 20). Riceverà poi a suo tempo anche la copia spettantegli gratuitamente.

La votazione per le cariche sociali e le modifiche di Statuto.

Alcuni Soci ci hanno chiesto se la tariffa per la rispedizione come bozze di stampa delle schede per la votazione e per le modifiche statutarie, scheda che era allegata al fascicolo di maggio della Rivista, abbia subìto aumenti. Ricordiamo ancora una volta qui, benchè ciò fosse detto anche nella scheda stessa, che la affrancatura è sempre di 10 centesimi (estero 20 cent.); solo le schede contenenti variazioni che non consistano in semplici cancellature dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,60, estero L. 1).

Ricordiamo anche ai Soci, che non vi avessero ancora provveduto, che il tempo utile per l'invio delle schede è fino a tutto il 31 luglio. Chi non ha ancora dato questa doverosa prova di interessamento al Sodalizio è invitato a provvedervi, staccando la scheda dal fascicolo di maggio de *Le Vie d'Italia* o dal Foglietto di informazioni di aprile.

Una caccia emozionante.

Anche coloro che assistettero a qualche « mattanza » di tonni sulle coste toscane, sarde o siciliane, non potranno non leggere senza interesse e meraviglia la descrizione di una caccia ancor più emozionante: quella alle foche che si svolge sulla costa dell'Uruguay. Se ne parla diffusamente nel fascicolo di giugno de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* testè uscito e l'autore dello scritto è uno dei naturalisti più stimati dell'Uruguay che ha potuto corredare l'articolo con fotografie superbe, sì da farci seguire in tutte le sue fasi la singolare caccia. Egli descrive anche, e l'argomento è di non minore interesse, i costumi di quegli animali, le loro migrazioni, l'organizzazione sociale, ecc.

Il fascicolo contiene molti altri articoli assai interessanti ed un ricco notiziario sui rapporti economici ed intellettuali fra Italia e America Latina.

L'opera nostra in questo campo è stata assai apprezzata nel recente Congresso della Stampa latina tenutosi a Firenze. I congressisti infatti, ai quali fu fatto omaggio di un esemplare della nostra rivista, tributarono un vivo plauso al Touring per l'opera che esso compie nell'intento di migliorare la reciproca conoscenza di popoli che hanno in comune origine e tradizioni (1).

Noi confidiamo che i nostri Soci in numero sempre maggiore vorranno dimostrare di apprezzare l'opera iniziata dal Sodalizio in questo campo. Un abbonamento straordinario di saggio per il secondo semestre 1925 è stato aperto al prezzo di L. 15,10 per i Soci residenti in Italia. Si tratta di un buon affare giacchè, come è noto, ciascun fascicolo de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* consta di 128 pagine di testo riccamente illustrate e contiene articoli sul nostro e sui paesi dell'America Centrale e Meridionale che non possono non interessare largamente i nostri lettori.

Cessazione dell'Ufficio Succursale del T. C. I. a Varese.

L'Ufficio Succursale del T. C. I. di Varese, funzionante presso il locale Ufficio di Indicazioni ha cessato col 31 maggio scorso il servizio di riscossione delle quote di abbonamento e vendita delle pubblicazioni del Touring. Durante il lungo periodo di tempo in cui il Sodalizio si valse della collaborazione dell'Ufficio Succursale di Varese esso ebbe sempre a riscontrare da parte dei dirigenti di quell'Ufficio il più fervido consenso all'opera svolta dal Touring, che si tradusse in un'attiva propaganda per la raccolta di nuovi Soci; ma a cagione di nuovi impegni sopraggiunti in quell'Ufficio, l'Amministrazione del Touring ha dovuto rinunciare alle cortesi prestazioni di esso ed invita pertanto i Soci a corrispondere direttamente con la Sede tanto per iscrizioni che per ordinazioni e versamenti: beninteso essi potranno sempre valersi del cortese tramite di quel benemerito corpo Consolare.

(1) Purtroppo attualmente l'ignoranza in Italia sulle cose dell'America del Sud e del Centro è assai diffusa. Vi son molti che scrivono *Uraguai* per *Uruguay* (forse per assonanza con Paraguay) ed altri - moltissimi - che scrivono Buenos Ayres invece di Buenos Aires. Il grossolano errore è perfino consacrato in una targa stradale del Comune di Milano!



Il vero breviario del motociclista!

Contiene:

a) ogni possibile indicazione pratica sulla lubrificazione razionale della motocicletta;

b) l'esposizione della causa dei principali inconvenienti che si possono verificare ed i loro rimedi.

Chiedetene subito una copia, che vi sarà spedita gratis e franco.



Sede Sociale: GENOVA - VIA CORSICA, 21

VACUUM OIL COMPANY, S.A.I.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Concorsi per fari anti-abbaglianti, per paraspruzzi e per apparecchi di sicurezza.

In Inghilterra sotto gli auspici di quell'Automobile Club ha avuto luogo un concorso per fari anti-abbaglianti. I concorrenti sono stati numerosi: ma i risultati non sono apparsi tali da indirizzare il problema sopra una via di soluzione pratica definitiva. Gli svariatissimi dispositivi presentati si potevano raggruppare in tre principali categorie, con riduzione temporanea d'intensità della fonte luminosa, con comandi meccanici atti a manovrare tendine, a spostare riflettori, a piegare verso il basso l'asse delle lampadine, con cristalli speciali destinati a meglio dirigere e circoscrivere il fascio di raggi uscenti dal faro. Ogni sistema ha trovato i suoi sostenitori e i suoi critici. Le stesse Autorità di polizia stradale di Londra, che incoraggiarono e aiutarono il concorso, non ne trassero elementi sicuri per nuove disposizioni.

Un concorso analogo verrà quanto prima bandito anche in Italia, dall'Automobile Club di Torino, che intanto si prepara a rinnovare il concorso per i paraspruzzi. Un altro concorso, che si preannuncia interessante, è quello bandito dalla rivista *L'Accessorio* (Torino, Via dei Mille, 24) per un apparecchio applicabile ad autoveicoli, atto ad impedirne il furto. Il concorso, riservato ad inventori e costruttori italiani e dotato di un premio di L. 5000, si chiuderà il 26 settembre 1925.

La super-autostrada.

In America, dove già molte strade, per la scomparsa assoluta di altri mezzi di locomozione, son divenute autostrade, si vanno ora notando gli inconvenienti che derivano dalla diversa velocità delle macchine ammesse a circolarvi. E si pensa già di rendere obbligatorio, su determinati tratti, un minimo di velocità.

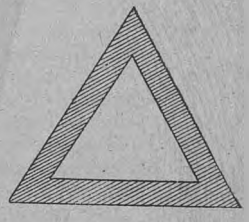
V'ha di più. Fra San Francisco di California e Los Angeles si progetta una strada, larga da 50 a 90 metri, divisa in tre sezioni: delle quali una, interna, sopraelevata, sarà riservata alle automobili di 100 ed oltre Km. all'ora e le due laterali a quelle che terranno una velocità minima oraria di 50-55 Km.; ogni 10 Km. vi saranno passaggi di comunicazione fra l'una e l'altra sezione.

E' bene ricordare che in California vi sono 2 automobili ogni 7 abitanti.

Il triangolo rosso.

Ci vien domandato che cosa indichi il triangoletto rosso che alcune automobili provenienti dall'estero portano dipinto nella loro parte posteriore e più frequentemente sopra il lembo esterno di un parafango.

E' un segnale convenzionale per avvertire che la macchina è fornita di freni sulle quattro ruote. Questo sistema di freno integrale consente di arrestare il veicolo in brevissimo spazio, in uno spazio minore della metà di quello usualmente ottenuto col freno semplice sulle ruote motrici o sul differenziale. Ciò rappresenta un'accresciuta garanzia per l'incolumità dei passanti; ma, nei primi tempi, è riuscito di qualche danno per gli automobilisti stessi, favorendo gli investimenti *a posteriori*, nelle città d'intenso traffico, dove le automobili procedono incolonnate. Molti dovettero munire l'automobile di un paracolpi posteriore; molti vi fecero dipingere un avvertimento; « Attention! Freinage sur 4 roues! », « Beware! Four brakes », ecc. La dicitura riusciva però poco leggibile: e si trovò più pratico ricorrere a un segno convenzionale.



Noi ci auguriamo però che, anzichè diffondersi codesto segno, si diffonda l'uso del quadruplice freno: e siamo lieti di constatare che la nuova produzione automobilistica italiana si è messa tutta per quella strada, decisamente.

a. r.

Innovazioni utili: Le pompe distributrici-misuratrici di benzina.

Un apparecchio — sostanzialmente una pompa — che sottrae ad ogni possibilità di errore o di frode la misurazione e la distribuzione della benzina, ha fatto molti anni fa la sua comparsa negli Stati Uniti d'America e si è diffuso tosto in tutto il mondo con una rapidità ed una generalizzazione che provano il suo indiscusso valore.

Di queste pompe ve ne sono varî modelli, ma il principio è unico e garantisce la misurazione esatta del prezioso liquido. Quale importanza abbia per il motorista la sicurezza di ricevere tanto carburante quanto ne paga, ognuno che usi vettura, moto od autocarro lo sa.

Le latte, o stagnoni che si vogliano chiamare, sono riempite nei grandi depositi dalle Società importatrici, con dispositivi meccanici rapidi, che tengono conto, per dare con

AUTOIL ALABARDA



IN HOC SIGNO VINCES

RAFFINERIA TRIESTINA DI OLII MINERALI

PREMIATA INDUSTRIA NAZIONALE

STABILIMENTI S.SABBA

SEDE TRIESTE

esattezza assoluta il quantitativo preciso, perfino della temperatura del liquido introdotto. Ma la comune latta da Kg. 12 ½ non viene con ciò del tutto riempita. Fra il liquido e il piano superiore dello stagnone ove si sigilla il tappo vi è una camera d'aria, lasciata sia per dar agio alle variazioni di volume secondo la temperatura esterna (da una cantina all'esposizione al sole vi possono essere anche 40 gradi e più di differenza), sia perchè, i liquidi essendo incompressibili, gli stagnoni assolutamente pieni si romperebbero facilmente al minimo urto.

Di solito i rivenditori però non danno stagnoni originali, li riempiono essi stessi, perchè ricevono la benzina in grosse botti di ferro, e il loro riempimento, anche se fatto con onesta cura, è ben meno preciso di quello d'origine.

Accade così che l'automobilista si trova ogni momento di fronte a misteriose deficienze di liquido (mai, proprio mai, ad esuberanza!) inspiegabili, specie se si tratta di stagnoni originali, o che ne hanno l'apparenza.

Purtroppo infinita è la serie degli abusi. Col pretesto che la benzina svapora e bisogna rifarsene, o anche senza alcun pretesto, troppi si sono sbizzarriti in una infinità di trovate rivolte tutte a frodare il consumatore... più o meno onestamente. Si può usare un'espressione come questa? Sì. Quando si tratta di pesare, il droghiere e il salumaio hanno risorse eleganti che vi portano via il 5 o il 10 per cento della vostra merce, il che non è propriamente usare pesi falsi o bilancie zoppe. Empire una latta lasciandola calare un dito cos'è mai? Un piccolo mezzo litro di differenza. E se il dito è un po' grosso...

Ma chi esamina le latte usate che ritornano ai magazzeni centrali fa le scoperte più mirabolanti. Trova non di rado nel fondo un forellino d'estrazione, accuratamente ristagnato *post factum*; trova che la maniglia sul fondo superiore non è stagnata dalla fabbrica, ma fu tolta (e *pour cause*) poi ristagnata visibilmente d'altra mano. E talora nella restituzione di latte vecchie ammaccate e fuori uso ne scoprono perfino di quelle con doppio fondo, che servirono chissà per quanto tempo a qualche delinquente per travasare in un *garage* dalle botti al serbatoio dell'auto, defraudando il compratore perfino di un chilo per latta. Dopo questi rifornimenti l'automobilista chiacchiera in viaggio col conducente sullo scarso rendimento del carburante.

* * *

Diffondere le pompe — le colonnette, come si usa chiamarle — è passare dalla barbarie alla civiltà per quanto si riferisce alla distribuzione della benzina. In Italia sono venute tardi, ma finalmente da un po' sono venute e se ne vedono ormai molte nei paesi e nelle piccole città e crescono rapidamente. Nelle grandi città hanno, com'è triste privilegio nostro, incontrate le eterne pastoie della burocrazia, noncurante che, se giusto è prevedere inconvenienti e provvedervi, ingiustissimo e antiquato è il non valutare che un servizio nuovo reso al pubblico va piuttosto protetto e facilitato che ostacolato.

Comunque anche nelle grandi città, che avrebbero dovuto dare l'esempio della concezione moderna di un utile servizio, le colonnette cominciano a comparire. Si sono un po' moderate le pretese dei pompieri che trattandosi di benzina vollero in generale imposizioni eccessive, mentre è ammesso — nè potrebbe essere altrimenti — che piccoli depositi in semplici latte esistano un po' dappertutto presso i droghieri. Si è persino preteso che il trasporto ai serbatoi delle colonnette fosse fatto in appositi carribotte collaudati dalle autorità municipali, come se le Società trasportatrici di cui è ben nota la potenza, non avessero esse stesse la convenienza a procedere con la massima prudenza, ma soprattutto come se non circolassero in tutte le città veicoli carichi di qualche centinaio di latte, che le portano ai relativi committenti.

Milano, che per la sua vivissima circolazione automeccanica avrebbe dovuto essere alla testa di questo piccolo progresso, purtroppo non ha questa volta dato un buon esempio.

Anzichè partire dal preconcetto che si dovesse favorire con ogni facilitazione questo che è in sostanza un servizio d'interesse pubblico, si è voluto indirizzarlo per una via non giusta (basta guardare all'estero) e soffocarlo con una quantità di disposizioni burocratiche municipali tali da rendere l'applicazione dei distributori di benzina un problema di difficilissima, se non di impossibile soluzione. Forse si è voluto affrontare il problema degli impianti con idee eccessivamente larghe rendendolo più difficile di quanto effettivamente sia. La tendenza sarebbe quella di costruire appositi chioschi, i quali sono costosi come impianto, come pure sono onerosi per la loro gestione richiedendo un apposito personale, ragione per cui affinchè essi possano rendere, debbono far gravare i loro oneri sul consumatore.

Molto più semplice, pratico ed economico è invece l'impianto delle colonnette isolate, senza i chioschi (i quali, fra l'altro, dal lato estetico riescono come di solito più o meno oltre che degli ingombri, delle brutture!).

Esse non richiedono spese particolari d'impianto, tranne quelle inerenti all'apparecchio ed al serbatoio, ed hanno una gestione semplicissima, di solito affidata ad un droghiere, ad un *garage*, al venditore di giornali del chiosco accanto, insomma a persone che traggano da altre fonti i loro guadagni.

Ci auguriamo perciò vivamente che anche a Milano il problema possa essere presto risolto con criteri più pratici ed economici di quelli ora adottati.

Chi scrive qui pensa che tutti gli inconvenienti (dannosissimi alla diffusione a tutta Italia poichè quanti, e questa volta a torto, guardano a Milano!) sono nati da un errore

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - GENOVA



Salone di Musica di 1.ª classe del transatlantico a combustione liquida "COLOMBO". Linea celerissima di lusso Genova-New York. — Partenze da Genova il 21 luglio e 28 agosto (da Napoli e da Palermo successivamente uno e due giorni dopo).

AWS
MARCA DI FABRICA



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e **ARGENTATA**

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) – Piazza Indipendenza, 1 A

IP IP

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI
PER MOTORI DA CORSA
E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Via Saluzzo, 15 - **TORINO (6)**

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) 1924

iniziale e da un eclisse conseguente. L'errore di aver creduto, invece di fare quanto il commercio ha fatto in tutto il mondo, che si dovessero fare, al posto di semplici colonnette, dei chioschi, cioè spendere 50 mila lire più del necessario e ingombrare dello spazio tanto prezioso a Milano, facendo così costare di più invece che meno la benzina e per conseguenza che la concessione delle sole colonnette dovesse (eclissatasi la semplice sua figura) essere circondata da mille difficoltà.

L'Uomo intelligente e di volontà che presiede a questo servizio, e di cui ci è ben nota l'opera energica, al quale facciamo qui appello, non ha che a considerare lo stato *effettivo* attuale del rifornimento minuto di benzina per comprendere come le lungaggini in cui ormai da due anni si dibattono i collocamenti di colonnette debbono essere troncate. Gli immaginari incagli di circolazione, gli immaginari guasti alle pavimentazioni per sgocciolamenti di benzina (!), le innumerevoli precauzioni prese rispetto al suolo pubblico, alle responsabilità, al modo di concessione soprattutto, che dovrebbe essere intonato alle realtà della specifica cosa, e le preoccupazioni d'ogni sorta che gli uffici municipali milanesi sembrano aver considerato, hanno fatto sì che la diffusione delle colonnette nella città più automobilistica d'Italia è di compassionevole lentezza.

Il voto delle migliaia di automobilisti che giornalmente percorrono le strade della metropoli lombarda trova in queste colonne una fiduciosa eco. Milano può, se l'Autorità Municipale ne comprende l'opportunità e sente che sarebbe ingiusto prolungare l'attuale disagio, riprendere in pochi mesi il posto che le spetta di esempio pratico e liberale a tutta Italia.

l. v. b.



Il nuovo contratto dei lavoratori d'albergo.

Nel N. 13 della *Rivista degli Alberghi*, organo ufficiale dell'Associazione Italiana Albergatori, è pubblicato il testo del « Contratto Nazionale di lavoro per i Lavoratori d'Albergo » che è entrato in vigore a partire dal 15 maggio scorso. Abbiamo con dispiacere constatato che il documento non tien conto di una proposta sulla quale noi fermammo l'attenzione di molti albergatori e cioè la necessità che per l'ammissione degli apprendisti fosse richiesto un titolo superiore alla « licenza elementare inferiore » e soprattutto fosse fatto cenno alla frequenza da parte del giovane di un corso preparatorio alberghiero o di una scuola professionale come condizione di preferenza nella assunzione o come titolo per il più sollecito passaggio dal tirocinio gratuito a quello ricompensato o ad una categoria classificata (1).

Di corsi preparatori oltre quelli istituiti dal Touring-Enit-A. I. A. lombarda in Milano, Como ed Arona ne sorgeranno prossimamente altri sempre ad opera del nostro Sodalizio, dell'E. N. I. T. e delle Associazioni di albergatori locali; di Scuole professionali per apprendisti v'è quella di Milano ma molt'altre sorgeranno e potranno sorgere giacchè oramai si è fatto strada il concetto, da noi sempre propugnato, della necessità di dirigere i maggiori sforzi al miglioramento del personale apprendista, che è quello che appare più suscettibile di un miglioramento intellettuale e tecnico. Invece in questo contratto non è fatto cenno alcuno all'esistenza di Scuole professionali. Il danno che ne deriva a queste istituzioni è evidente. Se il contratto di lavoro avesse sancito l'obbligo, anche solo morale, da parte dei datori di lavoro di far frequentare agli apprendisti la scuola professionale nelle ore di libertà dal servizio, maggiore autorità ne avrebbero tratto le istituzioni che si occupano di migliorare il personale che lavora negli alberghi. Istituzioni ormai in pieno sviluppo anche in Italia e tali che si adattano alle diverse condizioni e ai diversi gradi del personale d'albergo. Alle Scuole preparatorie e per apprendisti sopra indicate fanno riscontro le Scuole di Montecatini e Civitavecchia, Rapallo e Torino destinate al personale d'ordine più elevato.

Forse una spiegazione della lacuna nel contratto può essere ricercata in una notizia annunciata dallo stesso fascicolo di Rivista. Vi si dice infatti che il 3 maggio si riunì a Rapallo una Commissione nominata dal Consiglio Direttivo dell'A. I. A. « per studiare e risolvere l'importantissimo problema delle Scuole alberghiere ». E' vero che nella riunione « che durò l'intera giornata » non furono prese decisioni definitive ma fu « dato incarico ai singoli membri della Commissione di compilare progetti concreti che saranno sottoposti alla prossima riunione della Commissione stessa », ed è pur vero che se il parere dell'E. N. I. T. e del Touring fosse stato sentito in proposito si sarebbe potuto in quella stessa riunione concludere qualcosa di positivo.

L'E. N. I. T. però — e ne siamo lieti — sarà ammesso alla sopra annunciata prossima riunione.

(1) In questo contratto v'è un'altra notizia che può interessare il turista. Le percentuali in sostituzione della mancia sono state in tutto il paese fissate nella stessa misura (e ciò è bene; l'avevamo chiesto anche noi nel nostro *Manuale dell'Industria Alberghiera*, pag. 114). Ma, ahimè, l'unificazione ha anche avuto per conseguenza un inasprimento. Ecco infatti le nuove percentuali:

Alberghi e hôtels meublés: 20 % su tutti i conti il cui ammontare non superi le cento lire. 10 % su tutti gli altri conti.

Pensioni: 10 % indistintamente su tutti i conti in quelle pensioni che abbiano più di 6 persone di servizio. 8 % in quelle pensioni che abbiano 6 persone di servizio o meno.

All'ultimo momento ci giunge notizia che a questo contratto nazionale ne terranno dietro altri locali. Ed allora? Dovrà il turista conoscerli tutti per sapersi regolare?

FIAT 509



La vettura che risponde vantaggiosamente ai quesiti:

= Quanto costa?
= Quanto consuma?
= Quanto durerà?
= A quanto potrà esser rivenduta dopo un certo numero d'anni d'uso?

SPIDER L. 16 000, SPIDER LUSSO L. 17 800, TORPEDO L. 18 500
TORPEDO LUSSO L. 20 000, CABRIOLET L. 25 000, BERLINA L. 25 000

Prezzi netti senza gomme franco fabbrica Torino.

POSTE-TELEGRAFI TELEFONI

Iniziamo con questo numero la pubblicazione di notizie riguardanti i più recenti e meno noti provvedimenti nel campo delle amministrazioni postelegrafonica e ferroviaria; certi di far cosa utile e gradita ai lettori.

Scritturazione dei vaglia a macchina o con inchiostro di anilina.

L'Amministrazione Postale, allo scopo di agevolare il pubblico, ha disposto che gli uffici possano accettare e pagare quei vaglia che siano scritturati dai mittenti con *inchiostro di anilina od a macchina* e che finora venivano rifiutati, causando ai mittenti, oltre la perdita di tempo, anche la perdita del prezzo del modulo.

E' preferibile, però, sempre la scritturazione con inchiostro comune e non sono assolutamente ammessi i vaglia scritturati con matita.

Buoni postali fruttiferi.

Col 1° di marzo l'Amministrazione delle Poste, ha iniziato un nuovo servizio e cioè quello dei Buoni postali fruttiferi. I buoni sono emessi in tagli da L. 100, 500 e 1000. Sono nominativi, non cedibili nè sequestrabili ed esenti da qualsiasi imposta presente e futura. Il tasso dell'interesse è del 3,50 % composto e si matura ogni bimestre.

Possono essere acquistati al loro valore nominale, in qualunque Ufficio Postale, ed i rimborsi sono effettuati da qualsiasi Ufficio (anche diverso da quello dell'acquisto) in qualunque momento, con un preavviso di sei giorni per l'autorizzazione del Ministero.

Questo nuovo titolo che per essere nominativo non può essere riscosso se rubato o perduto, è consigliabile per investimenti di piccoli o medî capitali, giacchè, oltre alla sua sicurezza come titolo di Stato, frutta un discreto interesse, che non potendosi riscuotere che col capitale, quando si presenta per il rimborso, continua ad accumularsi col sistema dell'interesse composto.

Nel retro del titolo stesso, vi è l'indicazione della somma da riscuotere (capitale più interesse maturato) a seconda degli anni in cui si presenta pel rimborso, così il possessore stesso, senza bisogno di calcoli speciali, sa quanto deve incassare.

Dopo quindici anni il capitale è raddoppiato. Per esempio: un buono da L. 100, dopo un anno dà diritto a riscuotere L. 103.50; dopo 5 anni L. 124,60; dopo 10 anni L. 156,60; dopo 15 anni L. 199,30 e dopo 20 anni L. 252,90. La stessa proporzione vale per i buoni da L. 500 e L. 1000.

Telegrammi-lettera-giornalieri e telegrammi-lettera-fine-settimana (Radio-lettere) per l'America del Nord.

Dal 1° febbraio c. a. la Società Radiotelegrafica « Italo-Radio », allo scopo di favorire le relazioni commerciali fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America e l'America Britannica (Canadà), ha istituito, con tasse ridotte e speciali, un nuovo genere di telegrammi: telegrammi-lettera-giornalieri e telegrammi-lettera-fine-settimana, già in uso da molti anni fra l'America del Nord e l'Inghilterra. I commercianti ed industriali di quegli Stati, data l'economia della spesa, se ne servono moltissimo, per fare dei lunghi e chiari resoconti degli affari della settimana trascorsa o degli ordinativi od offerte per la ventura settimana, o delle relazioni settimanali nell'andamento dei prezzi di merci, derrate o dei listini di borsa, od anche trasmissioni integrali di bilanci sociali, ecc. In Italia ancora non sono usati, forse perchè non ancora abbastanza conosciuti.

Occorre anzitutto notare che, praticamente, questo servizio non differisce in linea di massima dal servizio dei telegrammi differiti mentre è sensibilmente più economico; per i telegrammi-lettera, poi, in partenza da Milano Roma e Pisa e diretti a New York-City, Boston e Washington, esso è perfettamente identico come è spiegato appresso. Tanto i *telegrammi-lettera-giornalieri* quanto i *telegrammi-lettera-fine-settimana* sono accettati tutti i giorni da tutti gli uffici del Regno; però, mentre i *giornalieri* (indicare prima dell'indirizzo -RL-) sono trasmessi dalla stazione radiotelegrafica di Pisa a quella di New York ogni giorno, quelli *fine-settimana* (-R L W-) purchè giungano alla stazione radiotelegrafica di Pisa entro il sabato, sono trasmessi a New York, al più tardi, il sabato sera e la domenica.

Gli uffici accettanti debbono inoltrare i telegrammi-lettera accettati per posta raccomandata a Pisa, meno gli uffici di Milano e Roma che li trasmettono per filo. Il centro radiotelegrafico di New York che riceve i *telegrammi-lettera* può inoltrarli a destinazione, o per posta ordinaria (indicazione prima dell'indirizzo - *Post Newyork* -) o come lettera raccomandata (- *P R Newyork* - sopratassa di cent. 50 oro) o per posta aerea (- *Airmail Newyork* - sopratassa di L. 0,45; 0,85 o 1,25 oro rispettivamente agli Stati di destinazione) secondo è richiesto dal mittente il quale può anche ordinarne il recapito per espresso postale (- *X P* - sopratassa di cent. 50 oro).

E' fatta eccezione per i telegrammi-lettera diretti alla città di New York ed a Boston e Washington che vi vengono sempre trasmessi dal centro radiotelegrafico di New York per filo telegrafico e recapitati a mezzo fattorino telegrafico senza aumento di tassa.

L'indirizzo del telegramma-lettera deve essere chiaro e completo, nè sono ammessi gli indirizzi convenuti (eccetto per New York, Boston e Washington). Il testo deve essere redatto nelle lingue: italiana, francese o inglese, non può essere redatto in linguaggio convenuto.



SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS — GENOVA

La tassa del telegramma-lettera-giornaliero (- R L -) è di cent. 45 oro per parola, e quella del telegramma-lettera-fine-settimana (- R L W -) è di cent. 40 oro per parola. In tutti e due i casi e per ogni telegramma-lettera si paga una sopratassa di lire carta 1,50, oltre le sopratasse già accennate. Il minimo di parole di un telegramma-lettera non può essere inferiore a 20 parole

Lo sviluppo delle comunicazioni italiane « Via Radio ».

Possiamo annunciare che fra brevi giorni la Società Italo-Radio aprirà all'esercizio il suo nuovo Centro radio-elettrico di Milano (presso Arese) destinato alle comunicazioni radiotelegrafiche con i paesi continentali d'Europa e d'Oriente.

Questo Centro, risultante dal complesso di varie stazioni trasmittenti e riceventi, è munito dei mezzi più moderni e perfezionati per il rapido e sicuro smaltimento del traffico. Esso rappresenta un nuovo grandioso aumento nella potenzialità dei mezzi nazionali di comunicazione con l'estero, e viene ad integrare il Centro radioelettrico ultrapotente di Pisa, dalla stessa Società destinato alle comunicazioni trascontinentali. E' inoltre già avanzata la costruzione di un terzo Centro ultrapotente trascontinentale a Roma destinato, sembra, esclusivamente alle comunicazioni con il Sud America.

Possiamo così constatare con compiacimento che l'Italia si avvia a portarsi alla pari dei più progrediti paesi del mondo, e non solo per potenzialità e bontà di mezzi tecnici, ma soprattutto per il carattere di semplicità commerciale e di sicurezza conferito alle comunicazioni radiotelegrafiche, le quali sono diventate, oramai, di uso comune.

FERROVIE

I nuovi prezzi dei viaggi sulle ferrovie Italiane.

L'egregio nostro Socio Prof. Michele Arnaldi, Ispettore al Ministero dell'Economia Nazionale, ci comunica queste interessanti e ingegnose note:

« Col 1° maggio sono entrate in vigore per i viaggi sulle ferrovie dello Stato le nuove tariffe stabilite in base al decreto 6 aprile 1925, N. 372. Non è facile trovare le tariffe ferroviarie e saperle applicare per calcolare il costo di un biglietto in funzione della lunghezza del percorso.

« Segnaliamo qui la formula, anzi le formule, perchè una vale per i viaggi al disotto dei 550 Km., l'altra per i viaggi lunghi da 550 a 1000 o lunghissimi da 1000 in su.

« Per i primi con grandissima approssimazione il prezzo del biglietto di *terza classe* si trova raddoppiando i chilometri fino a 250, prendendo una volta e mezzo i restanti e poi dividendo la somma per 10.

« Per i secondi basterà aggiungere 400 al numero dei Km. fino a 1000, e se si va oltre 1000 calcolare solo per $^6/_{10}$ i Km. eccedenti i 1000.

« Esempî: Bologna-Firenze Km. 133:

$133 \times 2 = 266$ dividendo per 10 L. 26,60.

« Bisogna però tenere presente che le nuove tariffe stabiliscono l'arrotondamento del prezzo dei biglietti ai 10 centesimi superiori sino alle 20 lire, ai 50 centesimi superiori dalle 20 alle 100 lire, alla lira superiore dopo le 100 lire; arrotonderemo quindi anche noi, nè dimenticheremo che su ogni biglietto gravano bolli e diritti fissi che noi calcoleremo sempre in una lira e perciò diremo 26,60 arrotondato fa 27 e uno di bollo 28 che è esattamente in terza classe il prezzo del biglietto Firenze-Bologna.

« Torino-Venezia Km. $415 = 250 + 165$
$250 \times 2 = 500 + 165 \times 1,5 = 248$ totale 748,

prezzo L. 74,80 arrotondato 75 che con uno di bollo fa 76, esattamente il prezzo di tariffa (1).

« Notiamo che a 550 Km. la formula dei viaggi corti si raccorda senza discontinuità con quella dei viaggi lunghi perchè

$$550 = 250 + 300 \text{ e } 500 + 450 \text{ fa } 950$$
$$\text{come } 400 + 550$$

e che per 1000 Km. abbiamo

$400 + 1000 = 1400$ il che ci dice che i primi 1000 Km. sono calcolati col 40 % di aumento mentre i Km. dopo i 1000 sono presi col 40 % di diminuzione.

« Osservazione che viene fatta unicamente per la mnemonica.

« Nè sarà fuor di luogo osservare che prendere il 60 % vuol dire prendere ogni 100 sessanta, ogni 50 trenta e che se si avranno rotti oltre il centinaio od il mezzo centinaio esatto questi si potranno calcolare per metà (od anche trascurare) commettendo un errore insignificante.

« Esempio: Torino-Reggio Calabria chilometri $1389 = 1000 + 300 + 50 + 39$, diremo: 1000 che fa 1400, 3 centinaia e mezzo 210 che fa $1610 + 20$ totale 1630, prezzo 163 che è esattamente il prezzo di tariffa.

« Questo per la terza che è la chiave del sistema perchè dal prezzo suo è poi facilissimo dedurre il prezzo delle altre classi.

« Basterà infatti per la *prima classe* prendere due volte e mezzo il prezzo della terza, ricordandosi anche qui di arrotondare e di aggiungere la lira di bollo quando si tratti di viaggi

(1) Le formule per i viaggi lunghi (500 a 1000) e lunghissimi (1000 ed oltre) essendo in genere leggerissimamente approssimate per eccesso non vi è più ragione di tener conto della lira di bollo (che d'altronde non interessa i prezzi che superano le 100 lire), mentre nel caso, poniamo, di un viaggio di 20 Km. se non aggiungessimo la lira avremmo un errore notevole perchè troveremmo solo 4 lire mentre il prezzo vero è anche più di 5 e precisamente 5,20.

L'

APULVIS

sul Circuito della

PERUGINA

Spett. Società Elettrica ed Elettrochimica del Caffaro

MILANO
Via Lovanio, 4

Abbiamo usato l'APULVIS per la preparazione del Circuito per la II Coppa della Perugina che si svolse Domenica 24 Maggio e con vera soddisfazione possiamo dichiararvi:

1) che tale prodotto è di uso semplicissimo per la preparazione delle soluzioni essendo totalmente e rapidamente solubile nelle Autobotti;

2) che con esso noi abbiamo eliminata totalmente la polvere del Circuito stesso il quale, oltre che per le curve opportunamente ed espressamente sopraelevate e preparate, a detta di tutti i piloti concorrenti, dava l'impressione di una meravigliosa pista di circuito chiuso;

3) che esso è un ottimo prodotto per assodare il fondo stradale rendendolo atto a sopportare fortissimo transito senza deteriorarsi.

p. AUTOMOBILE CLUB DI PERUGIA
F.to Giovanni Buitoni

corti, mentre ciò non è necessario se il prezzo della terza si sia calcolato colle formule sopra insegnate per i viaggi lunghi e lunghissimi.

« Facciamo qualche esempio:

« Pisa-Livorno Km. 20

20 × 2 = 40 terza classe L. 4; prima classe: 4 × 2 ½ = 10, con una di bollo 11 (prezzo vero L. 11,50).

« Roma-Firenze Km. 316 = 250 + 66

500 + 99 = 599; terza classe L. 60; prima classe 60 × 2 ½ = 150, con una di bollo 151 (prezzo vero L. 152) (1).

« Resta a dire della *seconda classe* la quale è, con leggero errore per eccesso, la media dei prezzi della prima e della terza. il che è come dire (dal momento che la prima è per suo conto due volte e mezza la terza) che la seconda sarà una volta e tre quarti la terza.

« Osserviamo che per fare una volta e tre quarti si può fare il doppio e levare un quarto; tenendo poi presente quanto abbiamo detto or ora e cioè che la formula è approssimata per eccesso, facilitando il calcolo ed aumentando anche l'approssimazione, potremo trascurare subito i centesimi ed anche far a meno di aggiungere la lira di bollo a meno che non si tratti di viaggi brevissimi in cui il bollo è *magna pars*.

« Esempio: Km. 10 terza 2 lire, seconda 3,50, con una di bollo 4,50 (tariffa 4,70).

« Meglio ancora se, ricorrendo ad un appunto in lapis ed osservando che per prendere 1 volta e ¾ basta moltiplicare per 1,75; moltiplicheremo semplicemente per 1,7, nel qual caso la correzione dell'eccesso essendo già fatta, sarà bene non dimenticare la lira di bollo nel caso dei piccoli importi.

« Torino-Napoli Km. 916 terza 131,60, seconda 131 × 1,7 = 222 (prezzo vero 221).

« Si è parlato fin qui della tariffa generale valida per tutti i treni, e che, a differenza di quanto avveniva precedentemente, è anche la base per l'applicazione di tutte le concessioni speciali che ora sono ridotte a tre.

« 1° – Una che sostituisce la *B* e che si applica nel caso di congressi, esposizioni, ecc., colla riduzione del 30 % sulla generale;

« 2° – Una che sostituisce la *C* (impiegati e famiglie, famiglie dei militari, maestri) è la stessa che si applica ai possessori di carte d'autorizzazione e ragazzi ed è la metà della generale;

« 3° – Una che sostituisce la militare colla riduzione del 70 %.

« Conosciuto pertanto il prezzo in base alla tariffa generale, chi può godere di una speciale riduzione potrà con tutta facilità trovare il prezzo che fa al caso suo. Per i viaggi corti gioverà tener presente che la riduzione non riguarda il bollo, perciò un impiegato cui interessi un viaggio di 40 Km. in seconda, dirà: 40 × 2 = 80, terza 8, seconda 14, metà 7 e uno di bollo 8, che corrisponde esattamente.

« Infine per essere completi occorre notare che chi non goda di riduzioni ma viaggi a tariffa generale, se si contenta dei treni omnibus o tutt'al più accelerati, paga un po' meno.

« Anche in questo caso facilissimo trovare il prezzo perchè se non si oltrepassano i 250 Km. basta ridurre del 10 % i prezzi calcolati colla formula; mentre se si passano i 250 Km. i prezzi sono inferiori a quelli della tariffa generale di una quantità trascurabile ».

(1) È superfluo ricordare che invece che moltiplicare per 2 ½ si può moltiplicare per 10 e dividere per 4. Perciò fino a 250 Km. per prezzo della prima potrà senz'altro prendere la metà del numero dei chilometri.

Facilitazioni per i viaggi degli studenti e dei boy-scouts. — Nella recente riunione, tenutasi a Monaco di Baviera, del Comitato della Unione Internazionale delle Ferrovie, è stata esaminata con molta attenzione una proposta a suo tempo avanzata dalla Società delle Nazioni nel senso di facilitare per le formalità e con opportune riduzioni i viaggi degli studenti e dei boy-scouts. Il Sotto-Segretario di Stato per le comunicazioni del Reich ha vivamente raccomandato ai delegati delle varie amministrazioni ferroviarie, fra cui figuravano anche quelli della Russia e della Cina, di prendere a cuore la questione. La proposta e la raccomandazione sono state accettate in via di massima dai delegati presenti ed una speciale Sotto-Commissione si riunirà a Lugano nell'ottobre prossimo per studiare e concretare i mezzi più adatti: questa Commissione è composta dai rappresentanti della Francia, della Germania, dell'Inghilterra e dell'Italia.

Le nostre ferrovie già usano, per lunga consuetudine, accordare per i loro percorsi ai trasporti di studenti e di boy-scouts stranieri le stesse facilitazioni e riduzioni che accordano ai nazionali: quindi da parte nostra è probabile non sianvi difficoltà per addivenire ad un accordo di carattere internazionale. Già abitualmente, specie nel periodo delle vacanze primaverili, molte comitive di giovani stranieri vengono in Italia: l'accordo non farà che facilitare ancor più questi viaggi.



Un nuovo sistema di parabrise. — In Inghilterra sono stati eseguiti recentemente degli esperimenti di « parabrise » per aeroplano usando una fitta reticella metallica. Tale sistema, che elimina totalmente i pericoli della frattura del vetro nonchè gl'inconvenienti causati dalla mica, hanno dato ottimi risultati.

Utilizzazione della betulla. — I primi tentativi fatti per utilizzare la betulla della provincia di Irkutsk (Siberia) per costruzioni aeronautiche hanno dato risultati soddisfacenti. Le autorità locali confidano che ciò costituirà una risorsa per la regione come lo è per quelle di Tomsk ed Yenisseiesk.



PAVIMENTO DI LINOLEUM AD INTARSIO.

Il più adatto per ambienti moderni, perchè ai vantaggi igienici della facile manutenzione, della coibenza e della impermeabilità, unisce l'eleganza dei disegni e una durata praticamente senza limiti.

CHIEDERE OPUSCOLO "C. 6" CHE SI SPEDISCE GRATIS

PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM

28, Via Macedonio Melloni — MILANO (21) — Via Macedonio Melloni, 28

Affondamento di navi a mezzo di aeroplani. — In Inghilterra, in obbedienza al Trattato di Washington, è stata affondata, da aeroplani e da navi da guerra, il 20 scorso, la nave di prima linea *Monarch*. Il primo attacco è stato fatto con aeroplani, che hanno gettato parecchie bombe colpendo più volte la nave; quindi è stata affondata dai cannoni di altre unità della marina.

Previsioni di un servizio aereo Londra-Tokio con dirigibili. — Il Colonnello Sempill dell'Aviazione Militare Inglese in una conferenza tenuta dinnanzi ai membri della Società Giapponese, di cui è presidente l'Ambasciatore del Giappone, Barone Hayashi, ha detto che vi è ogni ragione di credere all'inaugurazione, in un prossimo futuro, di un servizio di dirigibili fra Londra e Tokio. Tale servizio sarebbe compiuto con dirigibili rigidi, di una lunghezza di 210 metri e capaci di trasportare da 50 a 100 passeggeri. Il viaggio via Scozia, Norvegia, Russia (su di una distanza di circa 8000 Km.) verrebbe effettuato nell'estate in 4 giorni, durante i quali si subirebbe l'oscurità per un giorno solo.

Esperienze di cadute. — Negli S. U. sono state eseguite delle esperienze per analizzare i fenomeni che si verificano quando un aeroplano urta in piena velocità contro un ostacolo. A questo scopo si era preparato un binario in pendio ed alla fine del binario si era costruito un muro di cemento. Alcuni vecchi apparecchi vennero privati delle ali e lanciati lungo il pendio col motore in piena potenza. In vicinanza dell'ostacolo sono stati disposti degli apparecchi cinematografici. Lo scopo degli esperimenti era quello di studiare in linea generale i fenomeni che si verificano quando gli aeroplani urtano contro un ostacolo ed in particolare di vedere se non sia possibile diminuire le cause d'incendio e proteggere meglio la vita del pilota.

Gli apparecchi Dornier al Giappone. — I giornali giapponesi parlano con grande interesse del volo eseguito nelle vicinanze di Tokio da un Idrovolante Dornier, tipo *Wal*, con 2 uomini di equipaggio e 25 passeggeri a bordo e con provvista di carburante per 500 Km. Questo apparecchio è stato il primo idrovolante metallico di tipo moderno comparso al Giappone. Non si conoscevano sino ad ora che apparecchi con galleggianti oppure idrovolanti in legno che poco reggevano il mare.

Un aeroplano Junker per trasporto giornali. — La Società editrice del giornale *Berliner Zeitung am Mittag*, che impiegava già un aeroplano Junker per fare arrivare il giornale, che esce a Berlino a mezzogiorno, alle ore 13 ½ a Dresda e a Lipsia, dal 1° gennaio invia anche ad Hannover ed a Braunschweig le sue copie a mezzo di un velivolo. Sicchè dette città potranno leggere alle 14 ½ circa il giornale berlinese del mezzogiorno, che prima di sera potrà così essere distribuito anche nella zona Renana.

Un volo al disopra dell'Himálaya. — L'aviatore inglese Alan Cabham, partito il 27 gennaio per effettuare una ricognizione al disopra del Monte Everest, è ritornato a Djarjeeling dopo un volo di tre ore al disopra dell'Himálaya. Cabham che si è innalzato ad una quota di 5100 metri dichiara che una veduta magnifica di tutto il massiccio del monte Everest si è presentata sotto i suoi occhi. Egli afferma che con un velivolo più potente potrà sorvolare con abbastanza facilità la cima dell'Everest, rimasta sinora inviolata.

I progetti di Ford. — Il grande industriale americano Henry Ford sta elaborando un vasto progetto per la costruzione di nuove aeronavi dirigibili in metallo, mediante le quali conterebbe di organizzare un servizio regolare con l'Europa. La traversata dell'Atlantico non dovrebbe durare che 3 giorni.

Vendita in Europa dei francobolli della Posta Aerea degli Stati Uniti. — Secondo notizie ufficiose quanto prima la corrispondenza in partenza dall'Europa per l'America potrà essere affrancata con francobolli della Posta Aerea degli S. U. e pertanto non appena giunta sul suolo americano, detta corrispondenza potrà essere inoltrata a destinazione per via aerea.

Società di navigazione aerea con dirigibili. — Allo scopo di istituire una comunicazione aerea fra Boston e Londra e fra Boston e San Francisco, si è costituita in Boston una Società per la navigazione aerea con dirigibili, con un capitale di 50 milioni di dollari. Detta Società ha l'intenzione di costruire 20 dirigibili capaci di trasportare 100 passeggeri e 50 tonnellate di merci. I prezzi, per i viaggiatori, non dovrebbero superare quelli delle linee di navigazione e quelli delle ferrovie.

Primo volo aereo tra Mosca e Teheran. — E' stato recentemente comunicato che il Governo Persiano ha concluso un accordo con la Junkers Luftverkehr A. G. per la concessione di una linea aerea in Persia e che detta Compagnia inizierà prossimamente un servizio regolare di viaggi aerei tra Baku e Teheran via Enzeli. Il primo aeroplano postale è partito da Mosca per Teheran il 1° novembre. Anche un pilota svizzero sta progettando un volo aereo fino in Persia. Il tenente Littelholzer, resosi celebre grazie al suo volo alle Isole Spitzberg nel 1923 e che è stato il primo a sorpassare in volo l'80° di latitudine nord, tenterà il volo Zurigo-Teheran, via Napoli, Atene, Bagdad, mediante un apparecchio Junkers che una volta giunto in Persia verrebbo addetto colà ad un servizio aereo regolare.

Semina a mezzo di aeroplani. — Sono in corso le disposizioni per prove di semina a mezzo di aerei in alcune regioni nord-occidentali della Repubblica dei Soviety. Le prove saranno condotte in base ai sistemi già esperimentati in altre nazioni.

"GRAMMOFONO" DA VIAGGIO

La vostra automobile non è completa se manca di questo strumento.



MODELLO 100-c prezzo L. 925 - Peso Cgr. 6.500

Esigere su ogni strumento la celebre marca

"LA VOCE DEL PADRONE"

Per chi ha occasione di fare frequenti gite in campagna fra laghi, monti e spiaggie, questo nostro nuovo modello elegante, leggero e robusto, riuscirà preziosissimo. In qualsiasi momento e in qualunque luogo esso sarà pronto a deliziarvi con la migliore musica eseguita dai più famosi artisti.

DANZE MODERNE - OPERE COMPLETE - ROMANZE.

DESCRIZIONE: Cassetta di tela impermeabile nera, uso cuoio, angoli di metallo — Maniglia di cuoio. Dimensioni (chiuso): cm. 13,5 × 28 × 40,5 — Piatto da cm. 25 diametro, per dischi da cm. 30. — Indicatore velocità patentato. — Serbatoio a chiusura automatica per le punte. — Braccio acustico Grammofono su cuscinetti a sfere munito di congegno per essere abbassato o alzato, automaticamente. — Diaframma «Exhibition» originale. — Borsa nel coperchio per 6 dischi da cm. 25.

In vendita presso i più accreditati Negozianti di macchine parlanti e presso la

Società Nazionale del "Grammofono"

MILANO - Galleria Vittorio Emanuele, 39 (lato Tommaso Grossi).
ROMA - Via Tritone, 89.
TORINO - Via Pietro Micca, 1.

GRATIS RICCHI CATALOGHI DI STRUMENTI E DISCHI.

LA VOCE DEL PADRONE



Siena si è nel 1924 arricchita di un nuovo Museo nei dignitosi ambienti del Palazzo Piccolomini di via del Capitano, il **Museo archeologico e numismatico,** raccolto con amore e competenza dal conte Pietro Piccolomini (morto il 28 marzo 1907) ed al quale s'intitola, compiuto dalla vedova contessa Marianna Piccolomini-Clementini nata Cinughi, ordinato dal Comm. Prof. Bartolomeo Nogara per la parte archeologica, e dal Prof. Giovanni Battista Bellissima per quella numismatica.

La prima sezione comprende oggetti etruschi e romani e cioè: iscrizioni, tubi per condutture d'acqua delle terme del Bozzone e della Pieve di Acennano presso Castelmuzio, due dolii, molte urne cinerarie.

La seconda conta quasi ottomila pezzi tra monete, medaglie, tessere, sigilli, gettoni, pesi. Le monete, scientificamente ordinate, comprendono le seguenti serie: monete greche, romane primitive, consolari, imperiali, poche bizantine, italiane (divise nelle tredici regioni numismatiche dell'Italia peninsulare, nelle quattro dell'Italia insulare e in quelle coniate dagli Italiani all'estero), europee non italiane, extraeuropee.

In un'apposita vetrina, che è un gioiello dell'arte dell'intaglio ligneo, sono le monete coniate dai Senesi a Siena e a Montalcino. Nella raccolta prevalgono le monete di bronzo ma ve ne sono in buon numero anche d'argento (consolari, genovesi, livornesi, papali) e d'oro (fiorentine, papali, senesi, venete). Particolare ricordo meritano le monete d'Antonino Pio, dei dogi veneziani e genovesi e alcune ossidionali.

Tra le medaglie sono pregevolissime quella del figlio di Napoleone I e l'altra a ricordo del taglio Gregoriano attraverso il Monte Catillo a Tivoli (il bronzo è fuso con tanta arte che par di vedere la cascata).

Al Museo è annessa una Biblioteca Numismatica e una collezione di costumi settecenteschi. (Da comunicazione del canonico G. B. Mannucci, Ispettore onorario dei monumenti e scavi a Pienza).

Alice Fried nel fascicolo 31 di *Belvedere* (la nota grande rivista d'arte che si pubblica a Vienna) ricerca quali siano state le ispirazioni di Pietro Vischer per la composizione di quella **tomba di S. Sebaldo** che è giusto vanto della Cattedrale di Norimberga. L'autrice mostra come i motivi ornamentali di quel lavoro fossero già chiaramente espressi in una stampa che fa parte della nota serie di dodici di *Zoan Andrea Vavassore* detto *Guadagnino*; di essa esamina il carattere in rapporto al lavoro del Vischer, notandone le differenze e segnalando la derivazione dei motivi di Zoan Andrea dall'Arte dell'Omodeo. La derivazione appare specialmente manifesta se si considerano i due pilastri del Museo Archeologico di Milano – già dell'Edicola Tarchetta – ed alcune finestre della Certosa di Pavia. Quei monumenti infatti, attraverso Zoan Andrea, vengono a costituire l'elemento fondamentale della tomba di S. Sebaldo.

Nello stesso fascicolo sono illustrati alcuni interessanti affreschi trecenteschi di soggetto profano recentemente scoperti nel **Palazzo Comunale di S. Gimignano** I meglio conservati rappresentano scene della vita di sposi: il ricevimento degli sposi nella nuova casa; il bagno nuziale; la prima notte. In un'altra parete sono scene di caccia, un pic-nic nella foresta, ecc.

Nel maggio di quest'anno si è aperto al pubblico in Roma il **Museo Storico dei Granatieri,** inaugurato fin dal 3 giugno 1924 da S. M. il Re. Esso è unito alla Caserma della Brigata, che sorge accanto alla Basilica di S. Croce in Gerusalemme e ai ruderi del Palazzo Sessoriano, del tempo dell'imperatore Costantino.

L'idea del Museo, sorta nel 1903, confermata nel 1914, ebbe la sua prima attuazione nel luglio 1918 colla cessione del terreno, nel quale esso doveva sorgere, da parte del Comune di Roma. I fondi vennero raccolti in ogni parte d'Italia, mercè l'opera indefessa di propaganda del colonnello Ugo Bignami. L'architetto Francesco Leoni ha fornito il disegno dell'elegante edificio, che porta nella fronte due epigrafi dettate dal generale Guerrini. Sopra la bella porta d'ingresso al Museo risalta il motto dettato da Gabriele D'Annunzio nel 1918 per la Brigata:

Di noi tremò la nostra vecchia gloria
Tre secoli di fede e una vittoria.

Descriviamo rapidamente il contenuto dell'interessante Museo:

PIANO TERRENO. *Sala d'armi:* fucili, mitragliatrici, ordigni da trincea; notare una grande bombarda e un'intera sezione di mitragliatrici Schwartzlose prese agli Austriaci nel luglio 1918 nella battaglia fra i due Piave, e una targa dell'antico confine italo-austriaco, crivellata di proiettili.

Corridoio: quadri con le uniformi delle Guardie e dei Granatieri dalla loro istituzione nel 1659 al 1918.

Sala II: fotografie dei luoghi dove combattè la Brigata nell'ultima guerra (Monfalcone, Oslavia, Sabotino, Monte Cengio, Asiago, trincee del S. Michele, del Veliki, di S. Grado, di Fornaza, di Selo, rive del Piave); grande stampa a colori, del XVIII sec., rappresentante la marcia in parata del Reggimento delle Guardie al tempo di Vittorio Amedeo III.

Sala III: fotografie dei caduti nell'ultima guerra.

PIANO SUPERIORE. *Tre salette:* ricordi del Reggimento delle Guardie dal 1659 al 1848 (granate a mano, alabarde, berrettoni, vecchie uniformi; notare la spada e il piano di battaglia, autografo, del conte di S. Sebastiano, eroe della difesa dell'Assietta, 19 luglio 1747); cimeli delle guerre dell'indipendenza e delle guerre coloniali (bandiere tolte al nemico, armi esotiche, quadri di battaglia, fotografie di caduti).

Salone d'onore: raccolta delle bandiere della Brigata, cioè le azzurre del Regno di Sardegna e le tricolori dal 1848 in poi; ritratti e busti di Re, Duchi e Principi di Casa Savoia nell'uniforme dei Granatieri; la dragona di Re Umberto; fotografie delle « medaglie d'oro » della Brigata.

Nel Cortile, un'antica colonna di marmo porta una bella *Vittoria* in bronzo, opera dello scultore Cocchieri, posta a ricordo dei 6537 granatieri caduti nella grande guerra.

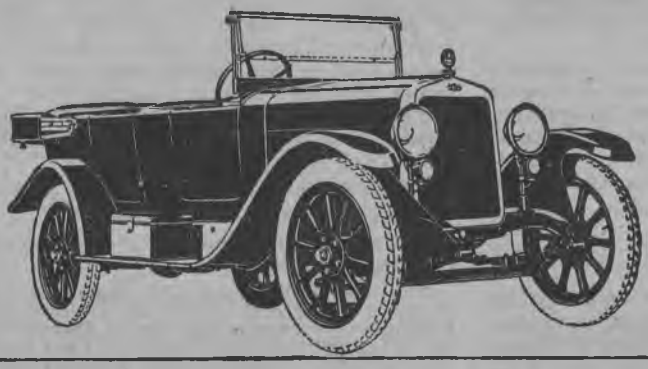


Società Anonima FERRABINO
Via Cernaia, 15 - TORINO

Ruote Fergat
PER PNEUS
NORMALI - COMFORT - SUPERFLEX

APPLICAZIONE DIRETTA SU QUALUNQUE TIPO DI VETTURA E PER TUTTE LE MISURE DI PNEUS

ANSALDO
SOCIETÀ ANONIMA
AUTOMOBILI ANSALDO
TORINO (5)





Bottiglie e Apparecchi
MAGONDEAUX
Acetilene disciolto
per illuminazione di Autoveicoli, Motoscafi, Motocicli e per Applicazioni Industriali

Chiedere listini ed istruzioni alla
Soc. Ital. Apparecchi "MAGONDEAUX" - Milano
VIA VIVAIO, 8 - TELEFONO 20-957

La Terza Mostra Biennale Gallipolina.

Nel prossimo luglio avrà luogo in Gallipoli la terza biennale d'arte che raccoglierà nelle vaste sale del Seminario Vescovile opere di pittura, scultura e arti applicate. Un vasto movimento d'adesione si verifica in tutti gli elementi artistici della regione. Siamo lieti che nell'estremo tallone d'Italia rivivano così tradizioni d'arte e di bellezza che sembravano sepolte nel fondo della storia.



Il trasporto e la discarica del sale.

Le *Vie d'Italia* nell'articolo pubblicato nel numero di febbraio e nella nota in *Notizie ed echi* del numero di marzo hanno giustamente messo in evidenza l'enorme progresso raggiunto in Italia nella produzione e trasporto del sale. Ci viene ora fatto osservare che, in correlazione ed a completamento dell'organizzazione di tale servizio da parte del Ministero delle Finanze, esiste da quattordici anni nel porto di Castellammare di Stabia, accanto agli importanti Sylos da grano — impiantati dalla Società *Magazzini Generali* — un modernissimo impianto per la discarica del sale, migliorato ancora in questi ultimi due anni con altri adattamenti. Esso è l'unico impianto del genere in Italia e può considerarsi il più perfezionato in Europa per deposito, pesatura e insaccatura con sistemi automatici del sale. Infatti i quattro elevatori da nave, impiantati sul pontile a mare, che permette l'accosto dei più grossi piroscafi, mercè ingegnosi adattamenti — resi necessarî dalla speciale natura della merce (umidità, facile agglomeramento, corrosione delle parti metalliche) — possono scaricare giornalmente circa 1500 tonnellate, versando il sale in un sistema di velocissimi nastri trasportatori e norie, che, dopo pesatura automatica, porta la merce in capaci depositi tutti rivestiti di legname, dai quali, sempre meccanicamente, si fanno, a seconda del bisogno, i prelevamenti a mezzo di insaccatrici-pesatrici, che permettono il rapidissimo carico dei vagoni ferroviari nell'interno stesso dello Stabilimento.

Per riportarci alla nota precedente, diremo che il Piroscafo *Marco* della *Peninsulare* può agevolmente scaricare in non più di 60 ore lavorative 5000 e più tonnellate di sale. A nessuno può sfuggire l'importanza somma di un impianto, che permette di far giungere allo scalo ferroviario una merce così delicata, nel minimo tempo possibile e senza la menoma alterazione per contatti estranei; ciò che grandemente importa nei rapporti dell'igiene.

La Sardegna zootecnica.

L'attività spiegata dal popolo sardo, specie negli ultimi anni, per migliorare ed aumentare il proprio patrimonio in bestiame, è la dimostrazione tangibile d'una tenace volontà di rinascita, di ardimento evolutivo e d'una perspicace costanza di applicazione.

Quel popolo ha saputo con passione, con energia, mettersi meravigliosamente all'avanguardia della produzione zootecnica Nazionale, se si tiene conto della primitiva evidente inferiorità, della diuturna aspra lotta che deve essere combattuta contro un ambiente troppo spesso assai inospite.

***

Volendo dare una statistica della popolazione animale sarda, possiamo raccogliere in un prospetto le cifre dei censimenti dell'ultimo sessantennio:

Specie	1864	1875	1881	1908	1918
Cavalli ...	58.314	46.099	64.800 (a)	56.626	58.980
Asini	——	27.695	31.981	32.871	37.601
Bovini ...	281.792	172.555	279.403	377.796	336.609
Capre	498.948	234.104	261.531	506.566	633.058
Pecore ...	922.636	559.636	844.851	1.876.741	2.018.612
Suini	168.230	81.384	60.347	1.158.022	104.982
Muli e Bardotti	——	385	199(a)	317	376
Buffali ...	——	8	35	134	——

(a) censimento 1876.

I nostri calcoli ci portano a fissare a circa un miliardo il capitale investito attualmente in bestiame in Sardegna, sicuri di non errare di molto. L'entità ragguardevole di questo investimento ci conferma ancora la preferenza che il sardo dà all'industria zootecnica: infatti la quota parte spettante a ciascun nativo censito al 1921 risulta di circa L. 1,154.

Appare notevole anche la proprietà individuale in bestiame per abitante:

Densità per km di superficie:

Specie	Geografica	Agraria e forestale	Pascolativa	Rapporto % abitanti
Cavalli ..	2,5	2,5	4,6	6,8
Bovini ..	13,5	14,8	29,2	38,8
Ovini ..	81,0	86,5	170,2	232,9
Caprini .	25,4	27,5	53,4	73,0
Suini ..	4,2	4,5	8,7	12,1
Asini ..	1,5	1,6	3,1	4,1

Le diverse specie, le diverse razze, presentano in Sardegna un carattere di grande uniformità nelle loro zone di predominio; unica eccezione si riscontra nei bovini, per i quali si sono applicati due indirizzi zootecnici perfettamente opposti.

Il cavallo che è l'animale più celebrato della Sardegna ha sempre goduto della più alta e ben meritata fama. I periodi di massimo splendore di questo nobile animale, la cui origine è certamente orientale, coincidono con la dominazione moresca e poi con la spagnuola, quando venne generosamente rinsanguato con stalloni arabi e andalusi. Purtroppo allo splendore seguì, più recentemente, un gravissimo periodo di decadenza, perchè il Governo piemontese poco si curò di questo cavallo, e lo stesso sardo diminuì

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5-2

La lubrificazione perfetta
delle **AUTOMOBILI** si ottiene
usando

il **FILEOIL SUPERVISCOSE**
per i motori

e

l' **AMBROLEUM**
per i cambi di velocità
e differenziali



Motociclisti!

È in vendita il nuovo modello **NK**
della **moto**

Zündapp



L. 5750 franco Milano

Motore di 250 C. C. ad alto rendimento - Trasmissione a catena - Tre velocità e messa in marcia

Gomme HUTCHINSON 26 × 2 ½

Chiedere subito listino ed informazioni
ad uno qualunque dei

200 Agenti autorizzati

NAGAS & RAY

MILANO - Via Legnano, 32
TORINO - C. S. Maurizio, 57

la sua grande passione. L'animale si ridusse così a ben meschina apparenza, pur conservando intatti i propri alti pregi.

Il Governo d'Italia, nell'intento d'impedire la dispersione e il totale tralignamento di questa popolazione cavallina, si interessò parecchio per il suo riordino e il suo miglioramento, ispirandosi al programma ippotecnico suggerito dai primi maestri di zootecnica d'Italia, che consigliarono il rinsanguo col progenitore arabo, nell'intento di mantenere al cavallo sardo i suoi pregi più stimati.

Il Governo dotò l'Isola di un Deposito Cavalli Stalloni, con sede in Ozieri, che oggi ha una disponibilità di ben 141 stalloni, e vi inviò il più bel gruppo d'Europa di stalloni puro sangue arabo, quasi tutti provenienti dalle celebri missioni Airoldi-Giannini.

Ma la base vera e risolutiva del riordinamento della popolazione cavallina isolana, fu l'istituzione delle Stazioni Ippiche Selezionate per la Sardegna, contemporaneamente alla fondazione dello « Stud-Book » sardo (1914). Esse principiarono a funzionare nel 1915 e da quindici salirono in breve a venti, con 730 fattrici iscritte, sorvegliate e curate attentamente, che hanno già dato ai Depositi Stalloni del Regno ben 84 riproduttori tutti sceltissimi.

L'antico cavallo sardo, quello acquisito dalla tradizione comune, dalle forme ridotte tanto d'essere simile al poney di Shetland, esiste ancora nell'Isola, ma limitatamente a un paio di migliaia d'individui, viventi sulle montagne del Sarcidano, in allevamenti scarsissimi. Il tipo dominante è l'eumetrico, con una statura media al garrese di m. 1,46-1,48, con stinco di 0,18 e con un peso di circa 3 q.li. Esso rappresenta un sceltissimo cavallo di resistenza atto per la cavalleria, ed infatti la sua attitudine specifica è proprio quella da sella e da basto, a cui segue quella del tiro leggero per carrozzella.

Per questo, l'acquirente maggiore di questo cavallo è la Commissione Militare di Rimonta; seguono ad essa, per importanza, i negozianti napoletani, siciliani e toscani, scarsi gli acquisti da altre regioni d'Italia e solo per animali distinti.

L'allevamento bovino in Sardegna, tiene un posto importantissimo nella sua economia pastorizia; lo studio di questa attività merita poi il massimo interesse per la rapida, quanto meravigliosa, evoluzione intrapresa. L'antica razza sarda, caratterizzata dalla notevole riduzione di sagoma e dalla scarsezza delle rese, è ormai in via di sempre maggiore riduzione, costretta a ridursi ai magri pascoli delle zone montane più aspre e selvagge.

La Sardegna è contesa ormai esclusivamente dai meticci e bimeticci dei due fondamentali incroci con fortuna tentati: gli Schwyz-sardi, e i Modicano-sardi. Lotta impari, in quanto i meticci e bimeticci Schwyz-sardi per i loro altissimi pregi, già dominano in tutto il Capo (Sopra Sassarese) e ricacciano ognor più i secondi, che dominano nei Campidani, nelle zone ove, per la loro paludosità, domina la piroplasmosi e la distomtaosi, infezioni queste mal sopportate dalla Bruna delle Alpi.

Tanto belli furono i risultati che la passione del sardo ha saputo ottenere con l'incrocio Schwyz, che è interessante ricordare, come questi meticci e bimeticci, un tempo solo esportati per macello, sieno ora molto ricercati come riproduttori e importati, in certa entità, nel Veneto (specie sull'Altopiano d'Asiago), Toscana, Puglie, Sicilia, Calabria, e quest'anno anche nella stessa Lombardia; è augurabile che l'Isola divenga in un prossimo avvenire la naturale rifornitrice, specie degli armenti del Mezzogiorno italiano, provvedendoli di buon sangue miglioratore.

L'allevamento ovino in Sardegna ha costituito, costituisce, e costituirà pur sempre uno dei più importanti cespiti di ricchezza, specie per quelle zone ove la cultura del suolo è la più arretrata ed ove non v'è possibilità di un miglior sistema di sfruttamento. La cuccagna delle alte quotazioni raggiunte, negli scorsi anni, dal pecorino tipo romano, ha fatto passare in seconda linea qualunque altra specie d'allevamento, in favore della pecora, che s'era diffusa per qualunque parte dell'Isola. La imponente crisi casearia che travaglia l'Isola, ha colpito in pieno la pecora, per cui si ritornerà certamente ben presto a stabilirsi il giusto equilibrio nella compagine degli allevamenti.

La pecora sarda è caratterizzata etnicamente dall'essere prevalentemente un'ottima lattatrice, mentre la sua lana è scarsa e molto impura, e la carne degli adulti è tigliosa e segosa. Il latte è profumato, ricco di grasso, insomma veramente prelibato.

Dott. TELESFORO BONADONNA.

Una provvida istituzione ignorata: « Il Consorzio Nazionale ».

Nel 1866 volgevano tempi assai duri per il patrimonio nazionale dell'Italia non peranco compiuta. La convenzione di settembre, il trasporto della capitale, l'alleanza italo-prussiana, venuta poi nell'aprile, non lasciavano affatto prevedere un periodo di pace. Si andava anzi preparando, con intensa alacrità, lo svolgimento del vasto disegno rimasto incompiuto e ritardato dalla immatura scomparsa del grande statista Cavour; nel giugno ecco infatti la guerra.

Già nei primi giorni del '66 il popolo tutto animato dall'inesauribile spirito di carità, aveva — nonostante le ristrettezze — recato oggetti e denaro, rendendo meraviglioso l'esito di una pubblica beneficenza a Torino. Ai promotori di questa ed a quanti diedero il loro appoggio fu reso omaggio dall'intera città, ed il compianto patriotta Dottor Bottero, direttore della *Gazzetta del Popolo*, acclamò la riuscita di quell'opera, affermando nel suo stile persuasivo, ben noto alla generazione di allora, che sull'esempio dell'asta cittadina dovevasi fondare una grande associazione nazionale, della quale avrebbe fatto parte ogni cittadino



ZEISS

TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori.

Brochure "P 521„ gratis a richiesta



ZEISS

BINOCCOLI

Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T79„ illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica.

Catalogo illustrato "T79„ gratis

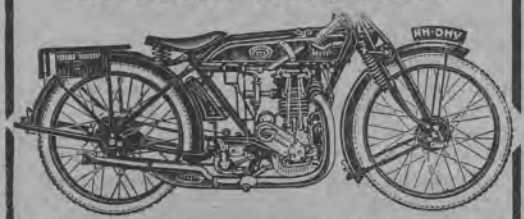
Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie: CARL ZEISS JENA

GEORG LEHMANN - MILANO (5)
CORSO ITALIA, 8

Motocicli

NEW HUDSON

DI FAMA MONDIALE



Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Vendita anche a rate mensili

Velocipedi di gran lusso

VITTORIO GRILLI & C. - Milano (18)
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

Agfa

INVIO GRATUITO DI CATALOGHI, LISTINI, PREZZI, richiedendoli al
Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28

od ente sottoscrittore. Con la propria adesione ognuno avrebbe versato sull'altare patrio un obolo proporzionato alla propria capacità e con ciò resterebbe inscritto quale socio del Consorzio Nazionale.

La sollecita volontà di tutti, dal Capo dello Stato al più umile cittadino, fece sì che in brevissimo tempo, e cioè il 4 marzo, il Consorzio Nazionale fosse fondato. Esso ebbe a suo presidente il principe Eugenio, che fu indi a poco Reggente dello Stato, quando Re Vittorio riprese la spada.

Comitati per raccogliere offerte sorsero come per incanto in ogni Comune; le amministrazioni prestarono assistenza, affinchè senza alcuna imposizione, ma spontaneamente, gli italiani portassero il loro aiuto alla nuova istituzione e le offerte radunate fossero investite in cartelle al nome del Consorzio Nazionale, allo scopo di assorbire a poco a poco ed infine ammortizzare il debito pubblico.

Diceva il manifesto del principe Eugenio, che la Nazione avrebbe così potuto scrivere nella sua storia una pagina senza eguale. Il governo non trascurò la grande opera; con legge speciale accordò ad essa l'esenzione da varî tributi e riconobbe con decreto il Consorzio Nazionale.

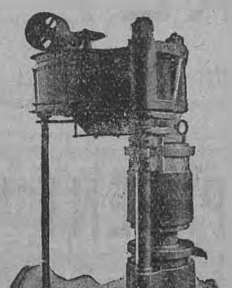
Questo avrebbe fatto in brevi anni un lungo cammino, se i bisogni della guerra non avessero chiesto tutti i mezzi disponibili, arrestato le offerte, impedito che molta parte delle sottoscrizioni fosse mantenuta. Nel primo anno si erano sottoscritti cinquanta milioni, ma solo quattro furono versati ed altrettanti più tardi negli anni successivi. Tuttavia le avversità non ebbero la forza di stancare i Comitati ed i loro aderenti, che avevano a cuore le sorti del Consorzio.

L'avere a suo capo un principe di Savoia (al principe Eugenio era succeduto il principe Amedeo ed a questi il principe Tomaso) fu grande fortuna, perchè l'istituzione mantenesse il carattere nazionale fuori della politica, divenisse forte e potente, perseverasse nel suo compito, resistesse ai varî tentativi fatti per mutarne lo scopo, fosse sempre meglio conosciuta, sorvegliata e sindacata.

Nel maestoso palazzo Carignano in Torino, che reca in alto la grande targa: « Qui nacque Vittorio Emanuele II », hanno sede il Comitato centrale e la Direzione del Consorzio. La Banca d'Italia ed il Banco di Napoli ricevono in deposito i valori subito convertiti in rendita e consolidato, con cautele assolutamente sicure, il che si rileva pure dal bollettino ufficiale di cassa che ogni semestre viene pubblicato.

Ma è doloroso il constatare come molti italiani nulla sappiano dell'esistenza del Consorzio Nazionale; mentre esso oggi ha un patrimonio di centoquaranta milioni ed un au-

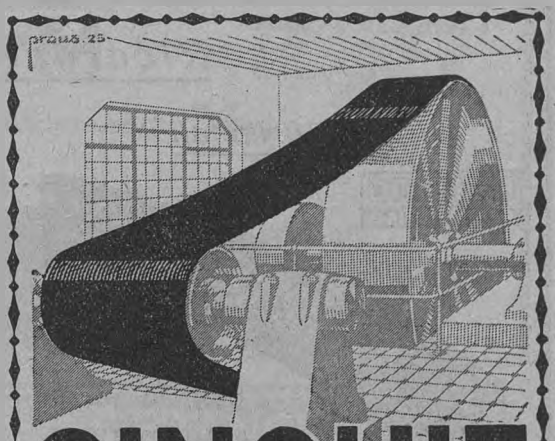
SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE
G. MARTINA & FIGLI
VIA BALBO, 9 TORINO VIA BUNIVA, 23
CASA FONDATA NEL 1860



PRESSA IDRAULICA
CON DISTRIBUTORE

MACCHINE
ED
IMPIANTI
PER
OLIO - SAPONE
STEARINA
COLLA - ACIDI
CIOCCOLATO
CARAMELLE
DOLCIUMI

POMPE
PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI



CINGHIE
"ENOTRIA,,
in pelo di cammello
ROSSI MASERA & C
MILANO
TELEF. N° 12-960 VIALE PASUBIO 8 (GIÀ VIALE GARIBALDI)

ACCUMULATORI HENSEMBERGER MONZA

Ricordatevi che:

le guarnizioni ***originali***

FERODO
FRICTION LININGS



portano questa scritta in oro.

Non lasciatevi ingannare da nomi artificiosamente simili, se vi premono la vostra sicurezza e il vostro interesse.

le ruote ***originali***

SANKEY

portano la targhetta colla scritta in rilievo

"SANKEY PATENT"

ed è nel vostro interesse esigerla sulle ruote della vostra macchina.

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

Rappresentanti generali per l'Italia

mento annuo di sette, perchè oltre agli interessi affluiscono anche sempre nuove offerte.

Lo scopo finale di assorbire e poi estinguere il debito pubblico, ora salito a oltre cento miliardi, non sarà cosa di poco momento, nè di breve durata, benchè la capitalizzazione degli interessi faccia miracoli, a prima vista incredibili.

Vorremo noi lasciare che il miracolo avvenga fra un secolo e più, o non invece avvicinarlo, in modo che almeno i nostri figli lo vedano? A raggiungere tale grandiosa e nobile meta occorre che nessun italiano si astenga dal farsi Socio del Consorzio Nazionale, inviando ad esso a Torino, palazzo Carignano, quella piccola o grande somma che la propria condizione gli permette, onde poter dire: Anch'io ho portato una pietra o un sassolino a questo mio edificio, privilegio e vanto del mio paese.

Chi non può versare dei denari chieda alla direzione del Consorzio notizie e stampati di propaganda per farsi centro di un movimento inteso a procurare nuove sottoscrizioni alla nobile impresa.

G. B. SIMONIS.

Un po' di statistica anticipata.

Notizie su 9148 comuni, su circa 27.000 frazioni; 500 cimiteri di guerra, 60 fra passi e valichi alpini, 300 rifugi e alberghi rifugi, 700 località della fascia intorno al confine e delle colonie, 400 località dell'America Latina, ecco quanto conterrà l'imminente edizione dell'«Annuario Generale» che verrà spedita gratuitamente a tutti i Soci del T. C. I.



CROATTO B. – *Sicilia* – serie di 10 acqueforti originali, firmate, con prefazione di Silvio Benco – Trieste, Casa Editrice «Parnaso», 1925: edizione comune di 100 copie L. 400; edizione di gran lusso di 25 copie (su cartoncino *chamoix*, rilegatura d'arte di Dante Gozzi): L. 600.

Anche a Trieste, un gruppo di Amici dell'Arte, con a capo l'Arch. Alberto Riccoboni, ha dato vita ad una Casa Editrice d'arte, attorno alla quale si va svolgendo un movimento inteso a far meglio conoscere i monumenti e gli artisti della regione Giulia. Vi son tante esplorazioni da compiere nelle campagne e lungo le coste dell'Istria e nella stessa città di Trieste; vi sono tanti nobilissimi artisti, meritevoli di essere ricordati ed incoraggiati! A questa duplice bisogna si è accinta la Casa Editrice «Parnaso» cui devesi una collezione dal titolo «La Cartella» di monografie sull'arte della regione Giulia: ne abbiamo sott'occhi un fascicolo, il primo del Gruppo IV (Monumenti), dovuto a

Officine:
VIA S. AMBROGIO N. 33
Telefono: 41-526

FIAM

Ufficio vendite:
CORSO VINZAGLIO N. 25
Telefono: 48-666

Fabbrica Italiana Automobili Motori

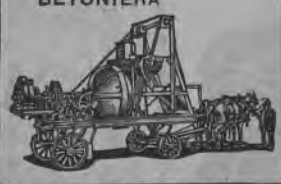
LA VETTURETTA PERFETTA ed ECONOMICA
Carrozzeria 2-3-4 posti
TORINO



11 HP - Raffreddamento ad acqua - 3 velocità, retromarcia complete di differenziale
CONSUMO:
Km. 250 per latta di benzina e 500 gr. di olio
TORINO

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
— Via Domodossola, 11 —



ALESSANDRO SORDELLI

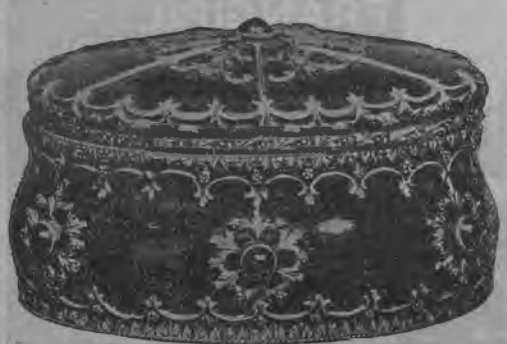
GIOIELLERIE
E GIOIELLERIE D'ARTE

oooo

MILANO
VIA FILODRAMMATICI, 3
Telef. 82-055

oooo

MOSTRA BIENNALE DI MONZA
SALA DEGLI ORAFI



Salvate i denti dalla carie!

MARCA DEPOSITATA



MARCA DEPOSITATA

IL PIÙ EFFICACE =
IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L. I. M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

Bruna Tamaro, che illustra i monumenti romani di Pola. Descrizione accurata, molte illustrazioni, ampia bibliografia. La stessa Casa ha edito un catalogo ragionato (fatica del Dott. Antonio Morassi) della prima esposizione d'arte antica, tenuta a Trieste nel novembre 1924 e che, raccogliendo ben 119 opere di artisti dei sec. XIV-XV-XVI appartenenti a privati collezionisti triestini, dimostra quali e quante ricchezze siano celate nei palazzi dalle moderne architetture che adornano Trieste, a torto ritenuta esclusivamente focolare di traffici mentre è e soprattutto può divenire anche luminoso faro di coltura. Il catalogo del Morassi dà la accurata descrizione di ogni quadro e succose notizie sugli autori; di molti sono riprodotte nitide fotografie.

L'opera però della quale intendiamo qui far cenno e che è certamente la più significativa fra quelle dovute alla giovane Casa Editrice, è la raccolta di dieci acqueforti di Bruno Croatto riproducenti motivi interessanti e caratteristici della Sicilia, trattate a punta secca, finemente riprodotte in tavole del formato di cm. 40 × 50, firmate, raccolte in ricca cartella custodia. All'eleganza della edizione — destinata a figurare assai bene nelle case degli amatori d'arte — fa riscontro l'intrinseco valore delle creazioni del Croatto, frutto di un suo recente viaggio in Sicilia. Egli ritornò di là con l'occhio ammaliato dagli incanti della natura di quel paese, dalla luminosità sfolgorante di quel sole, dalla sopravvivente espressione di civiltà diverse e pur tra loro intonate e come fuse nella superba cornice che mare, terra e cielo lor creano attorno. Silvio Benco in una breve presentazione ci dice come Bruno Croatto si sia formato alla arte dell'acquaforte. Già era maturo in lui l'artista, già aveva dato saggio della sua potenza coloristica, aveva esposto a Milano ed a Venezia quando, ritiratosi ad Orvieto rimase perplesso dalla incapacità di ritrarre con la pittura i più caratteristici segni di quell'antica città. « Le cose stesse domandavano di essere trattate all'acquaforte. E poichè egli aveva un'idea molto vaga di quella tecnica, corse a Roma, se ne informò rapidamente, provvide i requisiti, tornò ad Orvieto, si costrusse il torchio colle sue mani, incominciò senz'altro ad esercitarsi e a stampare le sue prove Esse ebbero tosto la forza di chi aveva sentito la necessità istintiva di quel mezzo d'espressione ». Da quelle prime acqueforti a quelle oggi pubblicate in volume il progresso tecnico è grande; nè il valore artistico appare diminuito: al gioioso impeto è subentrato un fine, acuto, calmo indagare, che permette al Croatto di cogliere, dei soggetti ritratti, i misteriosi segni determinanti il fascino che essi esercitano su di noi. Si badi ad esempio come sia rivissuta la malinconica grandiosità del Palazzo Chiara-



AUTO
RAPID-OIL

SOCIETÀ INDUSTRIALE DELL'OLIO
— DITTA IGNAZIO WEISS —
SOCIETÀ ANONIMA

TRIESTE
ROJANO

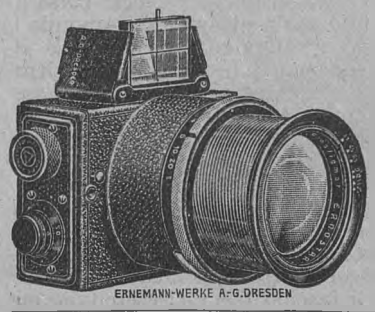
Ottica ERNEMANN

su Apparecchi ERNEMANN

Il grande successo:

Obbiettivi Ernon 1:3,5 su apparecchi a tendina dal 4 ½ × 6 al 13 × 18.

Obbiettivo Ernostar 1:2 su Miniatur Klapp per fotografie di notte, in teatro, in interni.



Reflex Miniatur pieghevole 4 ½ × 6.

Apparecchi per pellicole a rotolo.

Apparecchi di ogni genere a lastre e filmpack.

Apparecchi a tendina coperta, i più perfetti ed i più apprezzati, dalla famosa Miniatur alle Klapp 6 ½ × 9 – 9 × 12 – 10 × 15 – 13 × 18.

Klapp tropicali inarrivabili di tutti i formati.

Reflex pieghevoli a semplice e doppio tiraggio.

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:

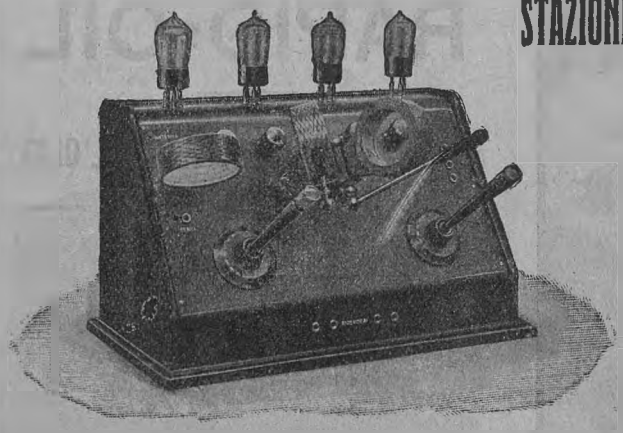
EZIO & GUIDO KÜHN - MILANO (21), Via Melloni N. 16 — Telegrammi: Kühn-Milano — Telefono 20-040

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: "SCIENTIA" - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L'apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
„ C 5 1 - a cinque „
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

monte di Palermo nell'acquaforte di cui riproducemmo un fac-simile, in formato ridotto, a pag. 798; in altre è espressa la singolare fusione fra gli elementi della natura e quelli dell'arte, come nella illustrazione del chiostro di S. Giovanni degli Eremiti a Palermo; in altre ancora il misterioso romanticismo di certi manieri siculi, come la riproduzione del Castello di Acicastello, invaso da umide ombre, in cospetto degli scogli dei Ciclopi, bagnati da un sole acciecante. La luminosità degli orizzonti siciliani è mirabilmente espressa in molt'altre acqueforti: ecco l'Isola bella di Taormina, in cui mura e torri sembrano compenetrarsi; ecco un mercato di bestiame a Castrogiovanni, all'aperto, su un poggio che fa ripensare all'« Infinito » del Leopardi; ecco, soprattutto, una visione da un rustico giardino di Taormina che è fra le più luminose acqueforti che l'arte abbia prodotto. Alcune altre tavole ricordano la maniera degli illustratori del principio del secolo scorso, come quella della riva di Cefalù; in quella del tempio di Ercole a Girgenti è raffigurato in modo originale un soggetto notissimo.

Il Croatto ha con queste sue acqueforti recato un contributo notevolissimo all'arte, ma ha anche contribuito ad alimentare quella gran fiamma d'amore verso le terre nostre alla quale il Touring reca ogni giorno nuovo alimento.

SEZIONE DI ROMA DEL C. A. I. - *Tra i Monti del Lazio e dell' Abruzzo* - 1924: C. A. I., Sez. Roma Editrice, L. 15.

Un volume illustrante le meraviglie di una terra che va dalla singolare austera Scanno, chiusa ancora nella sua vita medioevale, al Gran Sasso, del quale è narrata da Leonida Bissolati una pericolosa ascensione invernale sotto le sferzate della tormenta, dal pellegrinaggio del Santuario della Trinità a Vallepietra (chi, viaggiando nella regione verso il mese di maggio, non ricorda le turbe di pellegrini che salgono al Santuario cantando con ingenui versi il mistero e le glorie della trina divinità?) visitato da almeno quarantamila persone ogni anno, e dai curiosissimi fenomeni di instabilità del terreno nella pianura di S. Vittorino al Monte Cavo, delle cui ultime manifestazioni vulcaniche fu testimone l'uomo preistorico, dal Circeo, il mitico monte sacro alla dea Febbre, al recentemente costituito Parco Nazionale d'Abruzzo, in una parola le più potenti manifestazioni della forte terra dei Sanniti, dei Marsi, dei Peligni, dei Latini (non sembrino anacronistiche queste evocazioni di popoli antichi in una terra che conserva con tenacia il culto dei pristini costumi) non può essere che il benvenuto. Quando poi questo libro è della più vivace e fresca lettura e si presenta in una

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815

Carte - Lastre - Roll-films
Paste fotochimiche in tubi
Gevaert


FERNET-BRANCA
FORNITRICE DELLA REALE CASA D'ITALIA
Amaro Aperitivo
Tonico Digestivo
FERNET-BRANCA
DEI Frlli Branca
MILANO
SOC. ANON. FRATELLI BRANCA MILANO


Bayer -
Cara mamma!
Il nostro Buby si
è fidanzato con
Marietta! Ecco il
ricordo indimenti-
cabile grazie al
"Bayer-FILM"
Saluti affettuosi
M.
FOTO
BAYER
FILM

dignitosa veste tipografica, esso rappresenta uno dei migliori acquisti del promettente risveglio della letteratura turistica in Italia. Intanto la casa editrice annunzia il II volume, con un sommario anche più ghiotto e saporoso di quello del primo. Ci auguriamo di parlarne presto su queste pagine.

VERGA E. – *Milano vecchia* – pag. 35, L tav. fuori testo: L. 8.

PICA A. – *Il Duomo di Milano* – pag. 33, LV tav. fuori testo: L. 8 – Editore Osvaldo Lissoni (Milano, via Palazzo Reale, 3A,) 1925.

L'editore Osvaldo Lissoni ha iniziato una raccolta di monografie storico-artistiche della Lombardia. Ne sono apparse due ben degne d'essere segnalate. Quella su Milano vecchia, dovuta al Direttore dell'Archivio storico del Castello Sforzesco di Milano, prof. Ettore Verga, mostra con una ricchisssima documentazione iconografica quale aspetto avessero nei tempi passati i principali monumenti e quartieri di Milano, dal Medioevo al secolo scorso. L'altro volumetto di Agnoldomenico Pica condensa in poche pagine la storia del maggior monumento milanese, il Duomo, del quale fornisce una larga illustrazione, con interessantissime fotografie di particolari. E' in preparazione una serie di monografie sulla storia e l'arte delle vie di Milano.

LORIA A., EINAUDI L., GINI C., ZUGARO F.- *Annali di Economia* – volume primo – Università Bocconi edit., Milano 1924, pagine 300; abbonamento annuo: Italia L. 60, estero L. 100.

L'Università Commerciale « Luigi Bocconi » di Milano ha iniziato la pubblicazione di questi fascicoli nei quali i chiari insegnanti di quell'Ateneo rendono di pubblica ragione gli studi che furono oggetto di conferenze o di lezioni da loro tenute agli studenti dell'Istituto. Ogni anno usciranno tanti fascicoli da formare un volume di 600 pagine. In questo primo noi citiamo, come più direttamente interessante l'attività nostra, uno studio del dott. Fulvio Zugaro intitolato « Sguardo sintetico alla produzione del suolo italiano dal 1880 al 1923, espressa in numeri indici ». Tutti i principali prodotti agricoli e minerari del suolo nostro vengono esaminati nel loro valore assoluto, nel valore relativo, ed in rapporto alla popolazione. Come ben si comprende ne nascono interessanti constatazioni circa gli aumenti, le diminuzioni, le deviazioni nei singoli prodotti. Questo stesso fascicolo comprende i seguenti altri studi: Achille Loria « Le peripezie monetarie del dopo guerra ». – Luigi Einaudi « La terra e l'imposta ». – Corrado Gini « Problemi di economia visti da uno statistico ».

QUARZO FUSO
opaco e trasparente
Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche
Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.
Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.
Chiedere opuscolo illustrativo a
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

DICK
F.D. MARCA MONDIALE F.D.
LIME di precisione "DICK,,
UTENSILI di precisione "DICK,,
Acciarini e Coltelli "DICK,, per cucina e generi affini
Rappresentante Esclusivo (con Deposito in Via Spontini, 11)
Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Post. 421

ROYAL MOTOR OIL
il migliore lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA CON DEPOSITO
MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

Automobili di Gran Lusso
"MERCEDES"

della

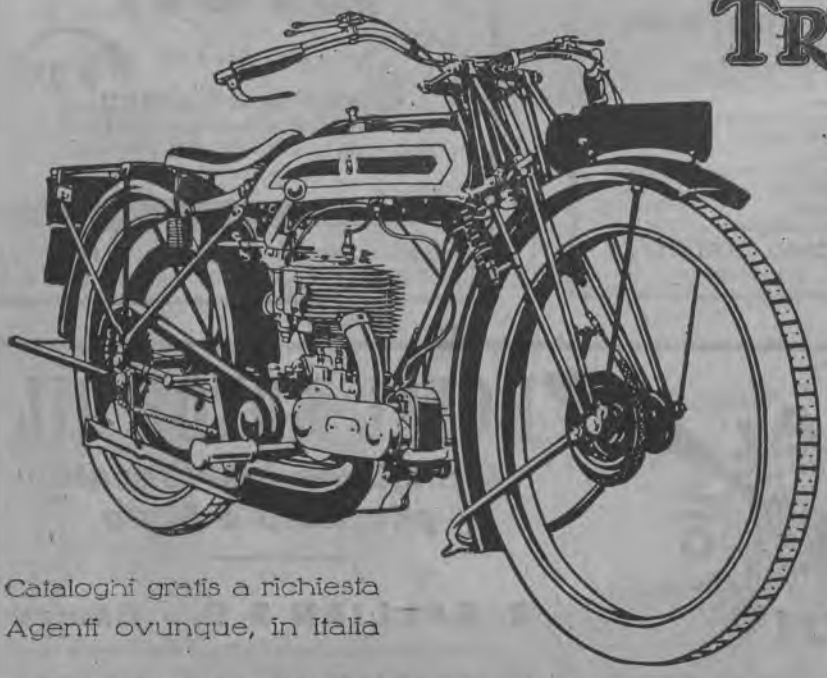
Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

TRIUMPH



Voi potrete cercare in tutto il mondo, ma non troverete una MOTO migliore della 494 c. c. **Triumph.** È questa una macchina eccezionale che può portarvi ovunque senza aver bisogno di nulla.

Ogni nostro agente in Italia, avrà il piacere di potervelo dimostrare.

Cataloghi gratis a richiesta
Agenti ovunque, in Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (England)

PULLÈ G. - *L'Italia Continentale* – Firenze, Bemporad, 1925; pag. 265, 1 carta a colori e 7 cartine in nero: L. 12.

Nella nota collezione *Gea* di monografie geografiche, diretta da Luigi Giannitrapani, appare questo volume che esamina le caratteristiche fisiche, antropiche ed economiche dell'Italia settentrionale o continentale che meglio dir si voglia, delimitata dall'arco alpino, dalla costa ligure, dalla foce della Magra, e dalla costa veneto–emiliana dal golfo del Quarnaro alla Cattolica. Il volumetto è ricco di dati e numerose cartine che illustrano la parte economica che è giustamente preminente nella trattazione.

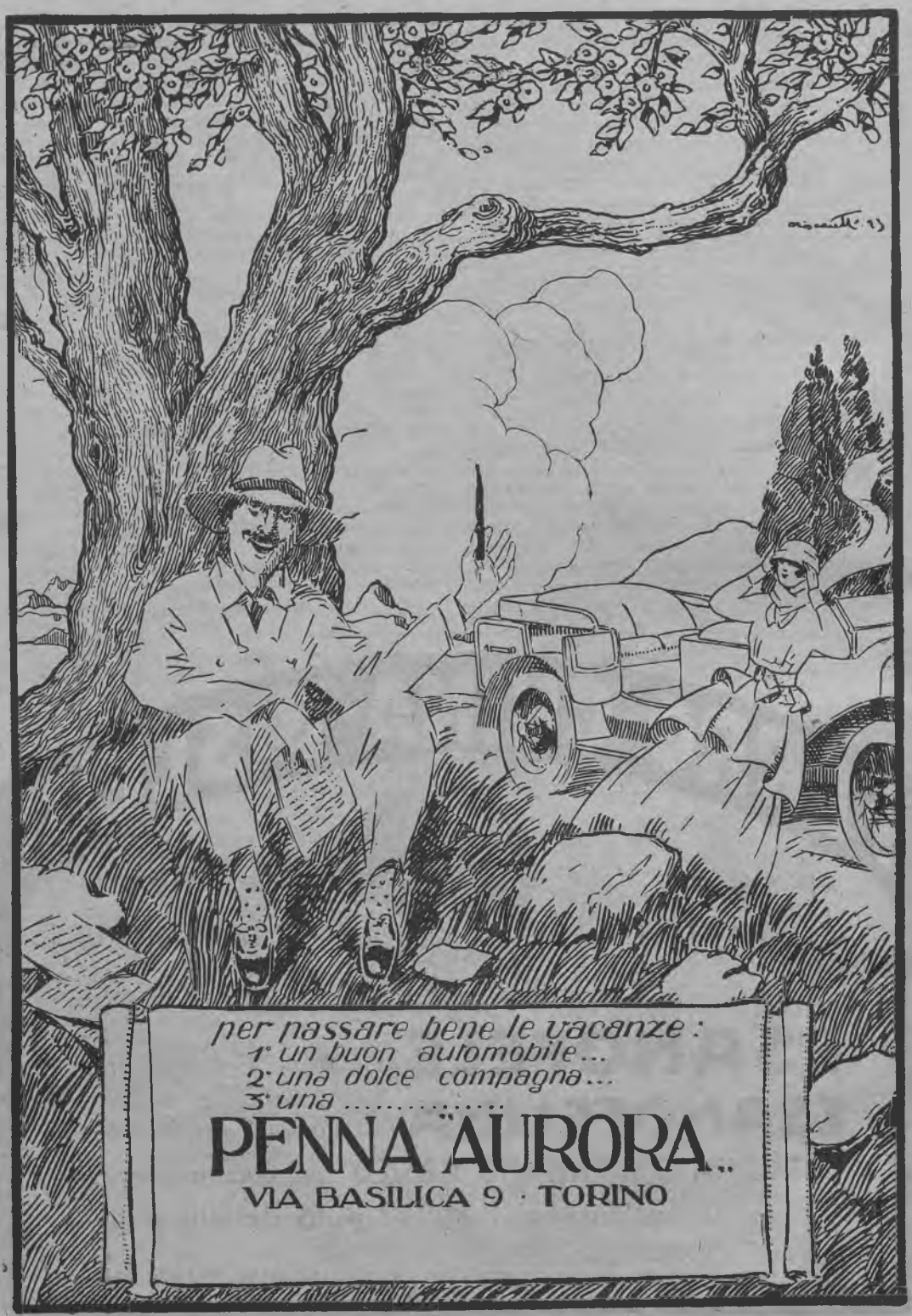
Carta topografica della Cirenaica – Carta topografica dell'Isola di Rodi – Le Foci del Po. Istituto Geografico Militare, Firenze, 1925; Omaggio al Congresso Geografico Internazionale del Cairo.

Si tratta di tre omaggi fatti ai partecipanti al Congresso Geografico Internazionale del Cairo da parte del nostro Istituto Geografico Militare. Essi mostrano quale attività veramente prodigiosa, nonostante i mezzi limitati di cui può disporre, abbia svolto in questi ultimi anni l'Istituto diretto dal Generale Nicola Vacchelli. La carta della Cirenaica alla scala di 1:50.000 consta di 23 fogli rilevati per la maggioranza fra l'ottobre 1919 e il dicembre dell'anno successivo in una campagna appositamente eseguita. Si tratta di una illustrazione che in gran parte si limita alla fascia costiera ed alle località immediatamente retrostanti; un complesso di 7000 Km.² rappresentati con grande chiarezza e con esatta indicazione delle diverse condizioni geologiche, idrografiche, della vegetazione, ecc.

Non meno importante è l'opera compiuta per dotare d'una carta al 25.000 l'Isola di Rodi in base ad un lavoro eseguito da 5 o 6 topografi e che durò intorno a 20 mesi estendendosi in uno spazio di circa 1450 Km.² quant'è l'area dell'isola. I fogli sono 20 (è stato però fatto anche un rilevamento al 4000 della città di Rodi e dei dintorni).

Assai interessante infine è la carta delle foci del Po secondo i nuovi rilievi aerei, carta che è opportunamente presentata da una prefazione di Olinto Marinelli, la cui competenza in materia i nostri lettori conoscono avendo, proprio sullo stesso argomento, letto nel fascicolo di aprile 1924 de *Le Vie d'Italia* un suo curioso studio. Sulla carta sono segnate in rosso le esistenze del 1911 e in nero quelle alla fine del 1924. Come è noto anche il Touring ha potuto giovarsi della vasta ricognizione aerea compiuta nella regione dalla nostra Aeronautica per la revi-




per passare bene le vacanze:
1° un buon automobile...
2° una dolce compagna...
3° una .....
PENNA AURORA
VIA BASILICA 9 · TORINO

sione di quei tratti della carta al 250.000 che si riferiscono alla regione delle foci del Po.

LUIGI BOLOGNA. – *Saggi di itinerarî turistici per l'Abruzzo e Molise* - Roma, Tipografia del «Risorgimento d'Abruzzo e Molise», 1924.

Sono itinerarî un poco di maniera e che sentono del lavoro di compilazione, anche quando sono stati percorsi in realtà dall'autore; la loro descrizione non è vivificata da una visione sicura nè sufficientemente perspicua. Comunque rappresentano un repertorio di buone notizie intorno alla varia vita della regione, poco nota e che davvero meriterebbe di essere meglio conosciuta.

MATTEO CÀMPORI – *La Galleria Càmpori*. – Modena, G. T. Vincenzi di D. Cavallotti, pag. 95, con 39 illustr.: L. 15.

In un'ala espressamente costruita presso il palazzo avito, il marchese Matteo Càmpori di Modena ha raccolta la collezione di quadri che egli formò durante trent'anni e che, destinata per ora alla pubblica mostra, passerà poi in dono, insieme all'edificio che la ospita, alla città. In questo volumetto egli narra con garbo e non senza compiacimento come divenne collezionista, e Francesco Malagazzi Valeri, che gli fu largo del suo consiglio, illustra la quadreria e ne esamina i più pregevoli dipinti. Segue un elenco delle 116 opere onde essa è composta, alcune delle quali soggette a notifica governativa; chiudono il volume numerose riproduzioni che confermano l'importanza della nuova galleria modenese, la quale, se vanta dei buoni quadri del Rinascimento, è sopra tutto interessante per il larghissimo numero di opere del '600 e '700. Prevalgono in essa i pittori veneti e emiliani, ma vi sono rappresentate anche le scuole del resto d'Italia e non mancano gli stranieri. La predilezione del colore, che ha guidato il collezionista nella sua scelta, contribuisce ad aumentare lo speciale interesse di questa raccolta.

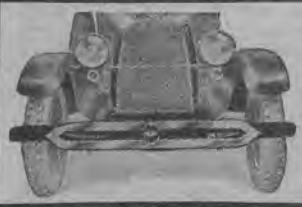
Emporium. – Indice del venticinquennio 1895-1919. – Istituto Italiano Arti Grafiche, Bergamo - pag. 120: L. 40.

Una magnifica idea ebbe l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo nel predisporre, a commemorazione del primo venticinquennio di vita della propria rivista *Emporium* (1895-1919), un indice della materia contenuta nei fascicoli pubblicati in quel periodo di tempo. Tutti sanno la funzione che ha rappresentato l'*Emporium* nella cultura italiana: è stata la prima rivista illustrata che unisse alla descrizione delle opere e manifestazioni d'arte l'illustrazione delle attività moderne dei popoli e delle contrade in cui essi vivono. L'indice accuratissimo è dovuto al Dott. Nello Tar-









PARAURTI COLONGO
M. BOERIS

Articoli per carrozzerie — Bauli per auto — Cantines — Portafiori — Mascottes — Accendisigari — Apparecchi di sicurezza contro i furti di auto.

IMMEDIATA CONSEGNA — PREZZI DI CONCORRENZA

Via Papacino, 18 - TORINO - Via Papacino, 18

RALEIGH

LA "MEDAGLIA D'ORO" DELLE MOTOCICLETTE

Trasmissione a catena, lubrificazione automatica, volante esterno, | Cambio Sturmey Archer a tre velocità, pneumatici Dunlop.

Munita di motore della massima elasticità e resistenza, può percorrere qualunque strada e superare qualsiasi salita.

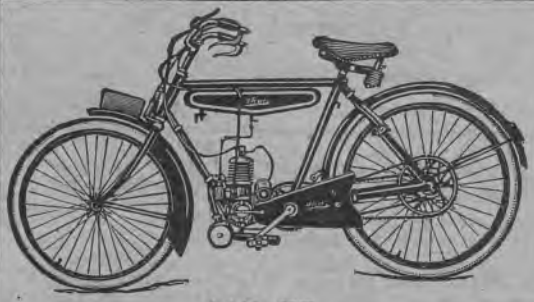


Rappr. per l'Italia e Colonie:
DITTA ETTORE VEZZONI
DI A. VEZZONI & C.
Via Orti, 4-6 — MILANO

SALVOIL

Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI
GENOVA - NAPOLI



1 1/2 HP

Alcyonnette

La Regina delle Biciclette a motore

98 cm.³ - 1 ½ HP - Motore 2 tempi
Velocità 30-35 Km. orari - Salite 8 - 12%

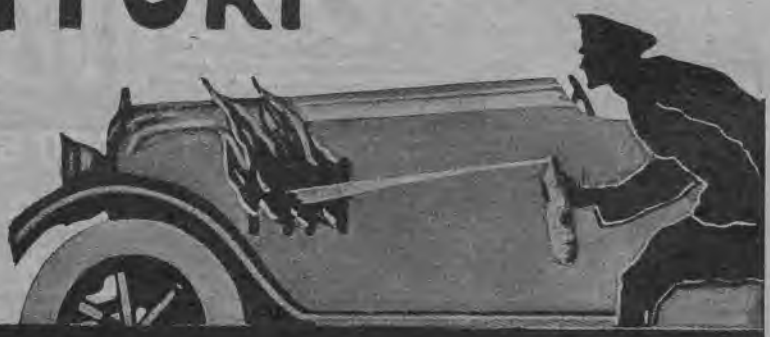
NOVITÀ 1925

Moto-Leggera ALCYON

175 cm.³ - 3 HP - 70-75 Km. orari
Prezzo **L. 3.950**

Chiedere Cataloghi N. 6 alla **Soc. An. Ital. ALCYON - TORINO, Corso Venezia, 10**

ESTINTORI



AUTO-MINIMAX

MINIMAX - SOC. ANON VIA XX SETTEMBRE 37 - GENOVA

chiani e si divide in due parti: l'una per autori, l'altra per materie. In quest'ultima sono indicati tutti i riferimenti possibili sia al testo che alle note e alle illustrazioni, in modo che n'esce una piccola enciclopedia che conta ben 10.000 voci e più di 30.000 indicazioni

CONTI M. N. – *Itinerari romani in Lunigiana* (Estratto dalle « Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini », fasc. IV, vol. V, anno 1924) – Tipografia Moderna, La Spezia, 1924.

E' una interessante ricostruzione del tracciato seguito attraverso la Lunigiana dalla Via Aurelia e dalle altre strade della Lunigiana romana.

GRAVINA L. – *Livorno nelle sue opere di modernità e di bellezza* – 165 inc.: L. 10 – *Quercianella-Sonnino* (*Livorno*) – 25 inc.: L. 3 – *Castiglioncello* (*Pisa*) – 77 inc.: L. 5 – *Viareggio illustrata* – 170 inc.: L. 10 – *Rapallo e Golfo Tigullio* – 120 inc.: L. 6 – *Rapallo e riviera di levante* (ediz. inglese), 78 incisioni: L. 5 – *Portofino mare* – 21 inc.: L. 2 – *S. Margherita Ligure e dintorni* – 58 inc.: L. 3,50 – *Camogli, Ruta, Portofino, Vetta S. Fruttuoso* – 60 inc.: L. 3,50 – *Il Lido di Levanto e dintorni* – 25 inc.: L. 3 – *Chiavari e sue vallate* – 100 inc.: L. 6 – *Albenga, sua Marina e dintorni* – 52 inc.: L. 3,50 – *Alassio, Laigueglia, Andora* – 45 inc.: L. 3,50 - *Loano, Pietra Ligure, Borghetto S. Spirito, Ceriale* – 56 inc.: L. 3,50 – *Finalmarina* – 46 inc.: L. 3,50.

Tutti questi interessanti e pratici volumetti sono stati editi dalla Casa Editrice L. Gravina di Livorno.

BRAGHETTA R. – *Il rimboschimento* (*cenni e norme elementari*) – F.lli Ottavi, Casale Monferrato 1925, pag. 46: L. 1,15.

E' il 95° manualetto della biblioteca minima Ottavi. Nella sua brevità costituisce un vero e completo manuale per effettuare qualsiasi piantagione, oltre ad un ottimo lavoro di sana propaganda forestale.

COBOL G. (Giulio Italico.) - *Guida descrittiva di Trieste e dell'Istria.* – Peterlin, Trieste, 1923; pag. 209, con una pianta della città: L. 5.

Guida di Trieste e dei luoghi più notevoli della Venezia Giulia. – Peterlin, Trieste, 1925; pag. 112, con 45 ill. e 1 pianta: L. 3,50.

Pianta Guida di Trieste.-Peterlin, Trieste, 1925.

ERRATA CORRIGE — per errore a pag. 675-677 del numero di giugno de *Le Vie d'Italia* furono nominati come ponti sull'Hudson quelli che uniscono la penisola di Manhattan a Brooklin; trattasi invece di ponti sull'East River.

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6



MOTORI D. K. W.

per biciclette

PRATICI – ECONOMICI – SICURI
I MIGLIORI – I PIÙ CONOSCIUTI

5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo.

Biciclette a motore complete

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

ATLANTIC REFINING Co. OF ITALY

È apparsa sul mercato per la vendita al consumo degli olii lubrificanti una nuova Ditta, l'*Atlantic Refining Company of Italy*, la quale promette di avere un rapido sviluppo. Essa si occupa della vendita dei prodotti della The Atlantic Refining Company di Filadelfia che, come lo dimostra il suo capitale, di 100 000 000 di dollari, ossia due miliardi e mezzo di Lire, ha una importanza primaria in America nel mondo dei petroli, olii e paraffine. Essa è forse anche la più vecchia organizzazione negli Stati Uniti per la raffinazione degli olii minerali, specialmente olii lubrificanti, essendo stata fondata nel 1862, cioè tre anni dopo la scoperta del primo pozzo in Pennsylvania da parte del Colonnello Drake nel 1859.

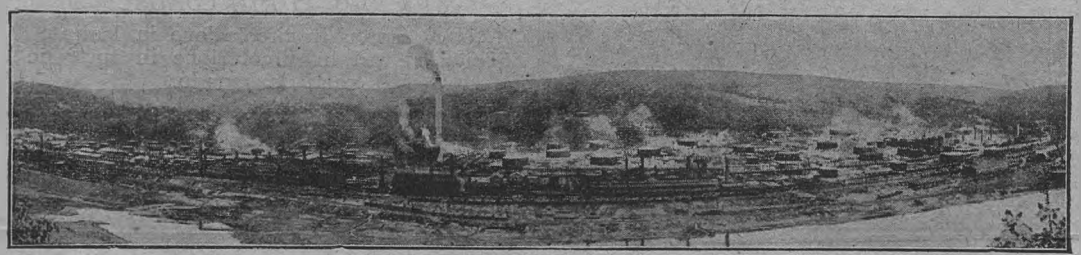


Primo pozzo di petrolio
scoperto in Pennsylvania dal Col. Drake nel 1859

L'Atlantic Refining Company di Filadelfia possiede cinque raffinerie a Philadelphia, Franklin, Pittsburgh, Brunswick (Georgia) e Port



Raffineria di Pittsburgh



Raffineria di Franklin

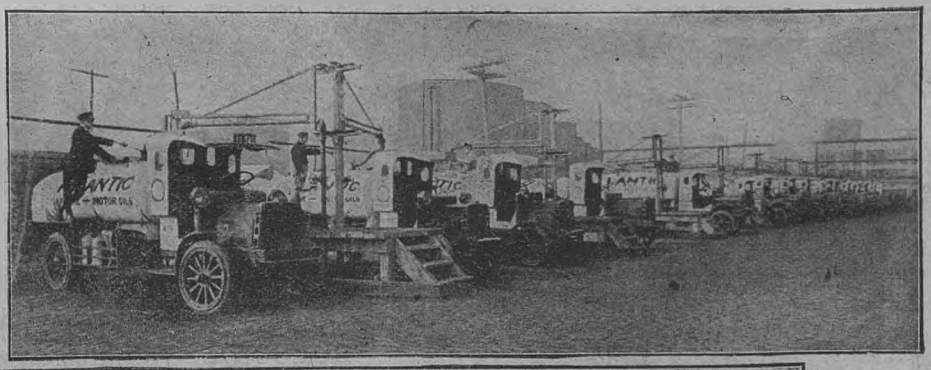


Grattacielo, Sede della Società in Filadelfia (2000 impiegati)

Lobos (Messico). Le nostre fotografie rappresentano la raffineria di Filadelfia, nonchè quelle di Pittsburgh e di Franklin, le quali sono tutte in Pennsylvania, ossia nel territorio di dove vengono gli olii più stimati nel mondo, specialmente gli olii per automobili.

Queste raffinerie impiegano delle migliaia di operai e di impiegati, di cui una parte Italiani, ed i prodotti sono esportati in tutto il mondo, e sono bene conosciuti ed apprezzati anche in Italia per l'importazione che essa ne ha fatto per molti anni attraverso le Ditte italiane importatrici di olio.

Ora dalla comparizione sul mercato diretto ci ripromettiamo per l'industria automobilistica e per lo sport un vantaggio tanto per la genuinità originale e qualità dei prodotti di prima mano, come per i prezzi.



Batteria di Camions per il giornaliero rifornimento di olii lubrificanti nella città di Filadelfia



Batteria di Camions per l'asfaltazione delle strade

ATLANTIC REFINING Co.
OF ITALY

Sede: GENOVA, Via Assarotti, 42

ATLANTIC OIL



Raffineria di Philadelphia.

AGENZIE
dell'Atlantic Refining Co. of Italy
per la rivendita:

MILANO..... Via Serbelloni, 1
BOLOGNA.. Via Milazzo, 4
TRIESTE ... Via Milano, 18
ROMA..... Piazza Sallustio, 24
FIRENZE... Via Fiume, 5
NAPOLI..... Via Princ. Margherita, 62
PALERMO.. Via Ignazio Scimonelli, 48
TORINO ..... Via Madama Cristina, 55

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

VENTESIMO ELENCO (*al 30 aprile 1925*).

ALESSANDRIA: *Albergo Terminus*, Corso Crimea, Cat. B. Camere 40, letti 56; sconto 10 %.
ANACAPRI (Napoli): *Albergo Timberina*, Via Trento Trieste, Cat. C. Camere 10, letti 15; sconto 5 %.
ANTRONAPIANA (Novara): *Albergo Antrona*, Camere 30, letti 50, Cat. C.; sconto 10 %.
BAZZANO (Bologna): *Albergo alla Stazione*, Viale della Stazione, Cat. C. Camere 10, letti 14; sconto 12 %.
BORGO VALSUGANA (Trento): Piazza Regina Elena, Cat. C. Camere 12, letti 15; sconto 10 %.
BRATTO, Fraz. di Castione della Presolana (Bergamo): Cat. B. Camere 45, letti 80; sconto 5 %.
CAPRACOTTA (Campobasso): *Albergo Pensione Vittoria*, Via S. Antonio, Cat. C. Camere 16, letti 28; sconto 5 %.
CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (Mantova): *Albergo Gambero*, Via Teatro, 3, Cat. C. Camere 6, letti 8; sconto 5 %.
CITTADELLA (Padova): *Albergo Roma*, Via Garibaldi, Cat. C. Camere 8, letti 12; sconto 10 %.
CITTA' DELLA PIEVE (Perugia): *Albergo Pietro Vannucci*, Via Icilio Vanni, 4, Camere 11, letti 15; sconto 5 %.
COLLE ISARCO (Trento): *Palace Hôtel*, Cat. A. Camere 220, letti 220; sconto 5 %.
CRENNA-GALLARATE (Milano): *Albergo Grande Italia*, Cat. C. Camere 5, letti 6; sconto 10 %.
DERVIO (Como): *Albergo Legnone*, Via Umberto I, 200, Cat. C. Camere 10, letti 15; sconto 5 %.
FORLI': *Albergo del Commercio*, Via Vitt. Eman., 4, Cat. C. Camere 6, letti 12; sconto 10 %.
LUSSINPICCOLO-CIGALE (Istria): *Albergo Alhambra*, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 5 %. — *Albergo Helios*, Cat. B. Camere 35, letti 50; sconto 5 %.
MASARE' DI ALLEGHE (Belluno): *Albergo Savoia*, Via Masarè, 6, Cat. C. Camere 26, letti 40; sconto 5 %.
MILANO: *Albergo Mortara*, Corso Colombo, 15, Cat. B. Camere 38, letti 60; sconto 10 %. — *Albergo Ristorante Roma*, Corso XXVIII Ottobre, 4, Cat. B. Camere 12, letti 20; sconto 10 %.
MONTECATINI VAL DI NIEVOLE (Lucca): *Albergo Ristorante Paradiso*, Cat. C. Camere 15, letti 27; sconto 10 %.
POSTUMIA (Trieste): *Albergo Paternost*, Via Stazione, 244, Cat. 3, Camere 30, letti 50; sconto 10 %.
S. PIETRO MONTAGNON (Padova): *Albergo Terme Preistoriche*, Cat. B. Camere 80, letti 200; sconto 5 %.
S. ZENO DI MONTAGNA (Verona): *Albergo Jolanda*, Cat. C. Camere 50, letti 90; sconto 10 %.
ST. VINCENT (Torino): *Hôtel Vignes et du Parc*, Cat. B. Camere 80, letti 100; sconto 10 %.
TABIANO TERME (Parma): *Albergo Roma delle Terme*, Cat. B. Camere 40, letti 70; sconto 5 %.
TAORMINA (Messina): *Pensione Riis*, Piazza S. Antonio, Cat. B. Camere 14, letti 23; sconto 10 %.
TOLMINO (Friuli): *Albergo Podsolar*, Cat. C. Camere 10, letti 13; sconto 5 %.
VITTORIA (Siracusa): *Albergo Bristol*, Via Palestro, 146, Cat. B. Camere 16, letti 24; sconto 10 %.

ARGENTIÈRES (Alta Savoia): *Hôtel du Mont Blanc*, Cat. B. Camere 104, letti 150; sconto 5 %.
CAIRO (Egitto): *Hôtel Victoria & New Khedivial*, Rue Nubar Pacha Kamel, 2, Cat. A. Camere 105, letti 148; sconto 10 %.
TESSERETE (Lugano-Svizzera): *Albergo Pension Tesserete*, Cat. B. Camere 25, letti 35; sconto 6 %.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T. C. I.

VENTOTTESIMO ELENCO (*al 30 aprile 1925*).

Periodici e Riviste.

GENOVA. — « *Lo Scolaro* » (Vico S. Matteo, 12-2); Rivista Settimanale per i piccoli studenti: 20 % (sull'abbonamento annuo per l'Italia), netto L. 10; 10 % (sull'abbonamento annuo per l'Estero), netto L. 15.

Ditte Commerciali.

ALANNO (Teramo).
Farmacia. — Ricci Ernesto: 5 % (sugli acquisti).

ALBA (Cuneo).
Olio d'oliva - Saponi. — Garassino Antonio (Corso Savona): 2 % (sugli acquisti).

ANDORA (Genova).
Olio d'oliva - Saponi. — Garassino Antonio & C.: 2 % (sugli acquisti).

BARI.
Apparecchi elettrici. — Ricco Raffaele (Via Beatillo, 34): 5 % (sugli acquisti).
Calze - Cravatte - Profumeria. — Cavone Oronzo (Via Piccinni): 5 % (sugli acquisti).
Camiceria - Cravatte - Maglieria. — Fusco Alessandro (Via Sparano, 144): 5 % (sugli acquisti).
Fotografia. — Consolazione Salvatore (Via Sparano, 98): 10 % (sulle fotografie).

BAVENO Novara).
Biancheria - Mobili. — Borghi Remo (Via Sempione): 5 % (sugli acquisti).

BISCEGLIE (Bari).
Profumerie. — « Alla Città di Venezia » Maenza Giuseppe (Via Ottavio Tapputi, 9) 5 % (sugli acquisti).

BOVOLONE (Verona).
Farmacia. — Farmacia Isalberti: 5 % (sui medicinali).

BRÀ (Cuneo).
Farmacia. — Farmacia Bianchi (Via Vitt. Eman., 32): 10 % (sugli acquisti).

CASALE MONFERRATO (Alessandria).
Ristorante. — Ristorante Stazione Ferroviaria: 10 % (sulle consumazioni).

CATANIA.
Articoli casalinghi. — Emporio della Posta (Piazza S. Nicobella): 5 % (sugli acquisti).
Editori. — D'Amico Musumarra Paolo (Via de Gaetani, 88): 10 % (sulle edizioni Editrice Torinese e Fratelli Bocca).
Fotografia. — Consoli Salvatore (Via Etnea, 312): 10 % (sui lavori).
Ristorante. — Ristorante Verga (Via Penninello, 42-44-46): 10 % (sulle consumazioni).

CASSOLNOVO (Pavia).
Drogheria. — Porta Luigi: 5 % (sugli acquisti).

CASTIGLIONE TINELLA (Cuneo).
Confezioni per uomo. — De Giacomi Attilio (Via XX Settembre, 11): 5 % (sulle confezioni).

CÒLLEPARTO (Roma).
Articoli fotografici. — Magliocchetti Fernando: 20 % (sugli acquisti e lavori).
Materiale turistico. — De Sanctis Enrico: 20 % (sugli acquisti).

CUPRAMARITTIMA (Ascoli Piceno).
Ristorante. — Ristorante Caffè XX Settembre: 5 % (sulle consumazioni).

ENEGO (Vicenza).
Argenteria - Oreficeria e Cartoleria. — Coregnato Antonio: 8 % (sugli acquisti di oreficeria e argenteria); 5 % (sugli acquisti di cartoleria e chincaglierie).

FAVARA (Girgenti).
Fotografia. — Fotoelettrica Aurora (Corso Vitt. Eman., 219-221): 5 % (sugli articoli fotografici e fotografie; camera oscura gratis ai Soci).
Gelateria - Pasticceria. — Albergamo Vincenzo Maria: 10 % (sulle consumazioni).

FIRENZE.
Sartoria. — Paoli Umberto (Via Palazzuolo, 68): 8 % (su tessuti e lavori).

FRASCATI (Roma).
Farmacia. — Salvati Tullio (Via Costituente, 52): 10 % (sugli acquisti di droghe e prodotti chimici).

FUCECCHIO (Firenze).
Calzature. — Botti Tullio: 5 % (sugli acquisti).
Materiale turistico. — Mannini Pietro (Via F. Cavallotti) 5 % (sugli acquisti); 10 % (sulle riparazioni).
Meccanico. — Mannini Giulio: 5 % (sulle forniture e riparazioni).

GENOVA.
Spedizioni. — Spanio Camillo (Piazza Fossatello, 8-1): 10 % (sulle spedizioni).

GORIZIA (Friuli).

Ristorante. — Buffet della Stazione Montesanto: 10 % (sulle consumazioni).

ISERNIA (Campobasso).

Articoli per regalo. — Saulino Antonino (Via Marcelli - Piazza Mercato): 5 % (sugli acquisti).

Materiale elettrico. — Di Meo Marcello (Via Marcello): 7 % (sugli acquisti).

LANUSEI (Cagliari).

Imbalsamatore. — Meloni Riccardo: 10 % (sugli acquisti e imbalsamazioni).

LUINO (Como).

Bar Ristorante. — Catenazzi Riziero (Via Vittorio Veneto, 2): 5 % (sulle consumazioni).

MARINO (Roma).

Ristorante. — Bellucci Muzio (Via Antonio Fratti): 5 % (sulle consumazioni).

MESSINA.

Calzature. — Forgione Giuseppe (Viale S. Martino): 5 % (sugli acquisti).

Calzature. — Mazza Tommaso (Via Garibaldi, 32): 7 % (sugli acquisti).

Confezioni Stoffe. — Bottari Adolfo (Via Nino Bixio, 60): 5 % (sugli acquisti e confezioni); 8 % (sugli acquisti e confezioni ai forestieri).

Macchine da scrivere - Grammofoni. — Bonfiglio Gioacchino & C. (Via Dogali - Casa di Martino): 5 % (sugli acquisti).

Materiale turistico. — Russo Visalli Giuseppe & C. (Via Centonze, 13-15): 2 % (sui lubrificanti); 1 % (sulle lampadine).

MILANO.

Bagni - Doccie. — Stabilimento Bagni Tre Re (Via Tre Alberghi): 10 % (sul costo dei biglietti a serie).

Bar - Caffè. — Lazzeri Elisa (Via De Amicis, 67): 5 % (sulle consumazioni).

MODUGNO (Bari).

Farmacia. — Lojacono & Curci (Corso Vitt. Eman.): 15 % (sugli acquisti); 10 % (sulle specialità).

MONOPOLI (Bari).

Materiale turistico. — Raimondi Giacomo & Figlio (Via S. Caterina, 27): 5 % (sugli acquisti).

MONTESARCHIO (Benevento).

Liquori - Pasticceria - Ristorante. — Schipani Russo ved. Tommasina (Piazza Umberto, 36): 5 % (sulle consumazioni).

NAPOLI.

Fotografia. — Palomna Giuseppe (Via S. Brigida, 68): 10 % (sui lavori).

OSTIA MARE (Roma).

Ristorante - Caffè. — Ballardini (5, Viale Marina di Roma): 10 % (sulle consumazioni).

PALERMO.

Profumeria - Toeletta. — Alaimo Francesco (Corso Vitt. Eman., 502): 10 % (sugli acquisti e sui servizi).

Ristorante. — Ristorante Boemia (Vicolo Marrota, 9): 15 % (sulle consumazioni); 3 % (sull'importo degli abbonamenti ai pasti).

PIAZZA ARMERINA (Caltanissetta).

Autorimessa. — Cittati Francesco (Via Garibaldi, 39): 5 % (sulle forniture); 10 % (sulla custodia).

PONTEDERA (Pisa).

Ristorante. — « Lo Sport » (Via Vitt. Eman., 6): 10 % (sulle consumazioni).

RACCHIA (Firenze).

Spedizioni. — Venturi Fortunato & Figlio: 10% (sulla compilazione delle lettere di vettura).

ROMA.

Arte industriale italiana. — Comm. Prof. Drusiani Aurelio (Via dei Gracchi, 60): 10 % (sulle fotografie, fotopastelli, miniature e smalti).

Calzature. — Jesi Raimondo (Via della Galleria Colonna): 10 % (sugli acquisti).

Cartoleria. — Fusco Michele (Via Piè di Marmo, 430): 5 % (sugli acquisti).

Cornici - Oggetti sacri. — Fazi Fernando (Via Ottaviano, 21): 20 % (sugli acquisti).

Ebanisteria - Mobili. — Falconi & Lissio (Via Macerata, 4-6): 15 % (sugli acquisti).

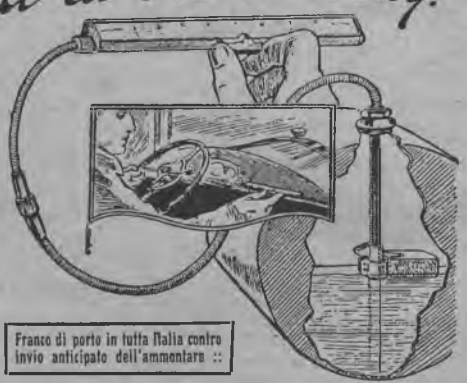
Fotografia. — Conti Luigi, Successore (Via Principe Amedeo, 23): 10 % (sui lavori).

Fotografia - Ottica. — Ferreri V. (Via Cavour, 245): 10 % (sugli acquisti).

TELEVEL

L'esatto contenuto del serbatoio davanti ai vostri occhi!

Indicatore di benzina a portata del conduttore



COMPLETO per

Serbatoio anteriore a caduta (501 Fiat, Ansaldo, Ceirano S. 150, Citröen, Peugeot Italiana, Amilcar, Bianchi S. 4 ecc.) . . . . . L. 125

Serbatoio posteriore senza pressione (Itala, Diatto, Bianchi, O. M. ecc. . . . . ,, 175

Serbatoio posteriore con pressione (Alfa-Romeo, 505 Fiat, 510 ecc.) . . . . . ,, 200

Indica quanta benzina si ***compra, quanta se ne consuma, quanta se ne lascia nel serbatoio.***

Funzionamento meccanico semplicissimo. Non può guastarsi, non può sbagliare.

Si applica facilmente a qualunque macchina.

Franco di porto in tutta Italia contro invio anticipato dell'ammontare ::

TELEVEL — Via Principi d'Acaja, 42 — **TORINO**

ROYAL MOTOR OIL

Il miglior lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA

Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

SCANDIANO (Reggio Emilia).

Caffè - Pasticceria. — Davoli Ernesto (Via Antonio Valisneri): 10 % (sugli acquisti e consumazioni).

SIENA.

Bar. — Del Mangia di Tegari Cav. Andrea (Via di Città, 10): 5 % (sulle consumazioni e sugli articoli della mostra campionaria).

TRIESTE.

Articoli casalinghi. — Opiglia Orazio & Cernitz Dante (Corso Vitt. Eman., 20): 5 % (sugli acquisti).

URBINO.

Cancelleria - Fotografia - Profumeria. — Brandi Elio (Via Vittorio Veneto, 581): 5 % (sugli acquisti).

Materiale turistico. — Fabbri Gino (Via Vittorio Veneto, 135): 5 % (sugli acquisti di gomme, amianti, cinghie di cuoio; 2 ½ % (sulla benzina e olio).

VITERBO (Roma).

Caffè. — Caffè del Teatro (Piazza S. Rosa Dipinta, 4-5); 5 % (sulle consumazioni).

VITTORIA (Siracusa).

Calzature. — Tomasi Nicolò (Via Cavour, 264); 5 % (sugli acquisti di scarpe di donna e uomo); 3 % (sulle scarpe di ragazzi, bimbi e sandali); 10 % (sulle riparazioni).

VENEZIA.

Spedizioni. — Spanio Camillo (Ponte Storto, S. Zaccaria): 10 % (sulle spedizioni).

CAIRO (Egitto).

Chincaglierie - Lavori in ferro. — Mollura Sebastiano (Sharia El-Adawia), (Bulacco): 5 % (sugli acquisti e lavori).

MONTE CARLO (Principato).

Biancheria confezionata. — Giaia M. (Rue St. Charles, 29): 5 % (sugli acquisti).

VARIAZIONI.

La Ditta *Valigeria Italiana*, Genova, Via Carlo Felice, 25-27 R cessa di concedere lo sconto convenuto.

La Ditta *Arrigoni Alessandro*, Genova, Corso Torino, 39, cessa pure di concedere lo sconto ai Soci del T.C.I.

La Ditta *Violi Antonio*, Roccella Jonica, Via Stazione, concede lo sconto del 10 % soltanto sui lavori fotografici.

I *Magazzini Romeo Conti e Fratello*, Terni, cessano di concedere lo sconto convenuto.

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA D'ORO.

(100 Soci presentati)

Alessandria Egitto, Sierra Carlo; Ancona, Marino Ugo; Barra, Minieri Agostino; Bologna, Maccaferri Antonio; Bolzano, Zanghellini Giuseppe; Buenos Aires, Storni Giuseppe; Cagliari, Pellerano Gaetano; Camerino, Mariani Manfredo; Carpi, Malavasi Lamberto; Carrara, Lazzerini Tommaso; Cassolnovo, Janni Mario; Catanzaro, Barbera Michelangelo, Polese Attilio; Cavaria, Zeni Antonio; Colico, Protti Ezio; Cornigliano Ligure, Spagliardi Giuseppe; Cuneo, Ferretti Massimo; Faenza, Vassura Andrea; Favara, Calogero Sajeva; Firenze, Del Conte Filiberto, Grillo Giuseppe; Gemona, Gallizia Floriano; Genova, Garbarino Enrico, La Posta Eduardo, Letizia Giuseppe; Gorizia, Sedran Angelo; Lambrate, Scecco Luigi; La Paz, Antognelli Josè; Lecco, Colombo Antonio; Maranello, Zanni Giberti Luigi; Mercatino Marecchia, D'Ammora Francesco; Messina, D'Errico Errico; Milazzo, Betti Mattei dei Santacolomba; Milano, Grioni Umberto, Sissa Giampiero, Vandoni Michele; Montebelluna, Dalla Riva, Pulini Giuseppe; Morbegno, Casini Antonio, Robustelli Stefano; Napoli, Cignozzi Adolfo; Olgiate Olona, Taroni Silvio; Padova, Magnavacchi Paolo; Palombina M., Trillini Vittorio; Pegognaga, Casnici Vincenzo; Pesaro, Primavera Giuseppe;

PERUGIA
REGINA DE L'UMBRIA VERDE
PALACE HOTEL
VISTA INCANTEVOLE
DIRETTO DAL PROPRIETARIO G. CURTI

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

Cartoline illustrate „BRUNNER"
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

Piacenza, Capone Antonio, Rocca Giuseppe; Pontelagoscuro, Ruggeri Igino; Ponzone, Zerbo Flaminio; Reggio Emilia, Tosi Cleto; Rho, Luzzi Domenico; Rimini, Bartolani Umberto; Roma, Boni Regolo, Fontana Luigi, Garimberti Remigio, Lattarini Romano, Mileti Modesto, Strano Giuseppe, Veroi Giuseppe Pietro; Salerno, Annicelli Eugenio, Caridi Umberto; S. Piero in Casale, Piombi Giulio; Sesto S. Giovanni, D'Antoni Umberto; Sinalunga, Bartoli Giovanni; Soncino, Conti Gino; Sondrio, Cantelli Federico; Susa, Bertotti Paolo; Todi, Rosati Umberto; Torino, Angeli Attilio, Ferrua Mario; Trapani, Jascy Achille; Trino Vercellese, Viale Costanzo.

CIONDOLO D'ORO.

(75 Soci)

Ancona, Marino Ugo; Ascoli Piceno, Ricci Gino; Avellino, Fiorenza Oreste; Barra, Minieri Agostino; Bari, Garofalo Gabriele De Speziale; Baschi, Bologna Romolo; Bazzano, Cerè Guido; Bagnolo Mella, Pedrioni Stefano; Brescia, Pugliese Samuele; Bressanone, Gadotti Benigno; Cagliari, Miorin Giacomo, Pellerano Gaetano; Calolzio, Colombo Michele; Campodarsego, Parrasia Mansueto; Carpi, Malavasi Lamberto; Carrara, Lazzerini Tommaso; Casagiove, Isola Guido; Casalbuttano, Maggi Guido; Cassolnovo, Janni Mario; Catanzaro, Barbera Michelangelo, Polese Attilio; Cavaria, Zeni Antonio; Ceva, Benedicti G. Cesare; Chiasso, Cattaneo Carlo; Chignolo Po, Ranza Oreste; Colico, Protti Ezio; Correggio, Villani Lino; Cosenza, Cavalcanti Oreste; Crema, Mancastroppa Attilio; Faenza, Vassura Andrea; Firenze, Del Conte Filiberto, Grillo Giuseppe; Gemona, Gallizia Floriano; Genova, Calma Lino, Costa Mario; Gorizia, Sedran Angelo; Guanzate, Castelli Mario; Heliopolis, Garda Ettore; Lambrate, Scocco Luigi; La Paz, Antognelli Josè; Lecco, Colombo Antonio; Livorno, Grassi Francesco, Prina Francesco; Loreo, Mancini Giulio Carlo; Marina Paluzzi, Vitalone Vito; Mercatino Marecchia, D'Ammora Francesco; Messina, Cannistracci Mario, D'Errico Errico; Milano, Chiesa Giuseppe, Falda Angelo, Scotto Italo, Signorelli Ottorino, Sissa Giampiero, Vandoni Michele; Morazzone, Colombo Aldo; Napoli, Cignozzi Adolfo; Oneglia, Ispardi Pietro; Padova, Magnavacchi Paolo; Palombina Nuova, Trillini Vittorio; Piacenza, Capone Antonio; Pojana Maggiore, Corradini Guglielmo; Pontelagoscuro, Ruggeri Igino; Ponzone, Zerbo Flaminio; Portoferraio, Razzetto Giuseppe; Ravenna, Addario Socrate; Reggio Emilia, Leoni Igino, Tosi Cleto; Rho, Luzzi Domenico; Rimini, Bartolani Umberto; Rodigo, Chizzolini Nino; Roma, Fontana Luigi, Garimberti Remigio, Lattarini Romano, Marini Felice, Mileti Modesto; Salerno, Caridi Umberto; Sarzana, Parlanti Giuseppe; Sesto S. Giovanni, D'Antoni Umberto; Sinalunga, Bartoli Giovanni; Soncino, Conti Gino; Sondrio, Cantelli Federico; Spezia, Lorenzetti Lorenzino; Terlizzi, Marinelli Giuseppe Giovene; Termini Imerese, Panepinto Vincenzo; Thiene, Ceccato Rino; Tivoli, Teodori Tommaso; Torino, D'Anna Donato, Rossaro Manfredo; Trento, Della Pace Enrico; Trieste, Bovenga Francesco; Udine, De Agostini Luigi; Vercelli, Barbera Eugenio; Verona, Peraldo Primo; Vicenza, Rovegliolo Antonio.

MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE.

(50 Soci)

Abbiate Guazzone, Agabio Mario; Ascoli Piceno, Ricci Gino; Asmara, Ferrari Mario; Bagnolo Mella, Pedrioni Stefano; Bari, Garofalo De Speziale Gabriele; Bazzano, Cerè Guido; Bologna, Manin Nicola; Brindisi, Galliano Giuseppe; Buenos Aires, Muccioli Lupi Riccardo; Calolzio, Colombo Michele; Camisano Vicentino, Antonini Domenico; Carpi, Vicenzi Mario; Carrara, Tedeschi Romano; Catanzaro, Barbera Michelangelo, De Cicco Amedeo, Polese Attilio; Cavaria, Zeni Antonio; Cellino Atanasio, Canio Martino; Chignolo Po, Ranza Oreste; Città della Pieve, Tassini Cesare; Cividale, Gon Desio; Codroipo, Sartorello Giuseppe; Cologno al Serio, Cristini Piero; Como, Monza Felice; Concepcion, Bernasconi Isidoro; Cosenza, De Grossi Egidio; Cusiano, Frisinghelli Giovanni; Faenza, Vassura Andrea; Firenze, Garimberti Remigio, Viti Arnaldo; Gallipoli, Brunelli Giuseppe; Genova, Tosi Armando; Gravina di Puglia, Castellano Antonio; Jerago, Barbieri Lino; Isola Liri Sup., Stellinegwerff Guido; Lambrate, Scocco Luigi; Lecco, Colombo Antonio; Messina, D'Errico Errico; Milano, Bianchetti Giovanni, Colombo Primo, Sissa Giampiero, Viola Camillo; Musocco, Marocco Giovanni; Nola, Cappelletti Amedeo; Novi di Modena, Saltini Eugenio; Oggiono, Limonta Silvio; Oneglia, Isnardi Pietro; Padova, Pasinato Luigi; Palermo, Cardella Vito; Pernambuco, Fabaro Tommaso; Pietra Ligure, Rossi Stefano; Pojana Maggiore, Corradini Guglielmo; Pon-

WAY-ASSAUTO - ASTI

CATENE

per AUTOCARRI FIAT e SPA



Come in letto con...



l' Ammortizzatore a olio

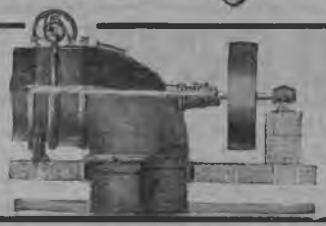
DERIHON

Il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno

Non si può sregolare,
Non richiede manutenzione

Agenti esclusivi per l'Italia:

CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - **TORINO**



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.

ECONOMIA · SOLIDITÀ · OTTIMO RENDIMENTO

Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI

Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto

RUOTE PELTON

zone, Zerbo Flaminio; Porto Empedocle, Felice Giuseppe; Portorcse, Lion Italo; Poviglio, Tosi Cleto; Ravenna, Monti Dino; Reggio Emilia, Grassi Carlo; Resia d'Adige, Mascia Giovanni; Roma, Marini Felice, Minicelli Ettore, Sessa Rodrigues Francesco; Rovigo, Visentini G. B.; Salerno, Caridi Umberto, Scaramella Luigi; San Francisco (California), Sarno Ferdinando; San Nazaro dei Burgondi, Ziola Giovanni; San Pietro al Natisone, Cucavaz Antonio; Saronno, Straka Carlo; Soncino, Conti Gino; Soresina, Scalvini Carlo; Spezia, D'Agata Giuseppe; Torino, Iaccazio Salvatore; Treviso, Gallina Benedetto; Trieste, De Moro G., Hrama Alfredo; Udine, De Agostini Luigi; Varenna, Mapelli Giovanni; Venezia, Tura Gino; Vercelli, Pezzana Alfredo; Verona, Sega Remo; Viterbo, Bonucci Angelo.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA.

(25 Soci)

Alcamo, Gagliani Gaetano; Aosta, Bordoni Achille; Ascoli Piceno, Ricci Gino; Asmara, Milanesi Attilio; Bari, Lerario Costantino, Monteleone Salvatore, Polese Attilio; Bellano, Castelli Giuseppe; Bengasi, Privitera Vittorio; Bologna, Borghi Luigi, Monari Leonello; Bolzano, Bassetti Vittorio; Bordighera, Fama Speranza; Buenos Aires, Altimari Nicoletti Mario, Niccolai Lorenzo; Cagliari, Battista Figus; Cajello di Gallarate, Colombo Riccardo; Campli, Barbalato Luigi; Carpi, Cavazzuti Guido; Casale Monferrato, Zardetti Edoardo; Casalecchio Reno, Fabbri Antonio; Caserta, Franzosi Dino; Castelfiorentino, Tosi Renato; Castiglione delle Stiviere, Visani Elio; Catanzaro, Tucci Adolfo; Cavaria, Zeni Antonio; Cavazuccherina, Camozzi Ottorino; Comiso, Arra Angelo; Como, Grasso Domenico; Cormons, Marni Luciano; Cuneo, Merlo Alberto; Dogliani, Ceva Terenzio; Este, Bagno Giovanni; Fabriano, Bracci Ottavio; Faedis, Ambrosio Giorgio; Feltre, Curto Gerolamo; Fermo, Ripani Giuseppe; Ferrara, Bertoni Vittorio; Forlì, Pescatore Egisto; Francavilla Sicilia, Silvestri Paneblanco Giuseppe; Fabriano, Arbuatti Enrico; Fara Sabina, Arcari Ernesto; Gallarate, Vecchi Giovanni; Gandino, Baroncelli Camillo; Gattinara, Franchino Ermete; Genova, Mancuso Bruno, Reginelli Alfredo, Ricci Guido, Tosi Armando; Germignaga, Passera Rinaldo; Guissici, Marangiò Fiorello; Gragnano, Tarallo Romolo; Gragnola, Paccagnini Curio; Guardia Sanframonti, Pengre Pasquale; Imperia, Isnardi Pietro; Lambrate, Scocco Luigi; Levico, Pocher Attilio; Chieti, De Magistris Lino; Livorno, Capone Teodorico, Marabotti Delfino; Mantova, Barbara Giovanni; Messina, Bonfiglio Francesco; Milano, Berra Silvio, Chiesa Osvaldo, Fazzarelli Fernando, Grande Enrico, Mauri Ettore, Piccolotto Aronne, Vandoni Michele, Zeiss Bertoldo; Modena, Lazzarini Livio; Modigliana, Mimmi Aldo; Mongrando, Zanotti Luigi; Monte S. Pietrangeli, Foschi Attilio; Napoli, De Leo Umberto, Giannini Salvatore, Irace Carlo, Morelli Italo, Pica Ugo; Palermo, Cardella Vito, Manfrè Giuseppe; Patti, Protto Giuseppe; Pernambuco, Fabaro Tommaso; Pesaro, Dell'Amore Giuseppe; Pescia, Nucci Gino; Piacenza, Capone Antonio; Pietrabbondante, Cavallo Gennaro; Pineta di Sortenna, Borgia Mario; Pola, Alessandrino Carlo; Pontremoli, Lotti Giovanni; Porto Empedocle, Felice Giuseppe; Quinzano d'Oglio, Bertoletti Nino; Ravenna, Monti Dino; Reggio Calabria, Bruno G. B.; Reggio Emilia, Leoni Prospero; Rho, Luzzi Domenico; Rimini, Orazi Primo; Rionero in Volture, Carella Ottavio; Rivignano, Parusso Plinio; Roma, Bosi Giulio, Castelli Gaetano, Liebman Decio, Marini Felice, Meocci Bruno, Minicelli Ettore, Palladino Orlando, Parpaglioni Renato, Rechichi Quinto, Rocchi Ubaldo, Selis Francesco, Sergio Vincenzo; Ronago, Conconi Dante; Roviglio, Tosi Cleto; Sale, Ghislieri Quinto; Salerno, Caridi Umberto; S. Francesco, Cicchi Ireneo; S. Miniato, De Palo Pietro; San Remo, Capoduro Pietro; Santhià, Zapelloni Giuseppe; S. Vito Normanno, Cimino Pietro; Savona, Trevissoi Vincenzo; Senigallia, Diamantini Ezzelino; Siena, Virgilii Augusto; Spezia, Jannucci Jurino; Spoleto, Saracini Gualtiero; Taranto, Fago Francesco; Tavernola Bergamasca, Strano Salvatore; Teramo, Grassi Carlo; Terni, Bagli Temistocle; Torino, Copelli Mario, De Lorenzi Enzo, Picca Carlo, Sbagliario G. B.; Tortona, Panizza Ulisse; Treviso, Bellan G. B., Veronesi Isidoro; Trieste, Angeli Ugo; Almeda Paolo, Bonora Vittorio, Brunner Carlo; Tripoli, Fadda Ennio; Turbigo, Morisi Giuseppe; Udine, D'Agostino Giuseppe, De Agostini Luigi; Urbino, Barcaroli Ettore; Varese, Tognazzi Simone; Verona, Mirto Gennaro; Venezia, Zanchi Francesco; Vertova, Bramati Giuseppe; Vigascio, Cenni Armando; Vigliano Biellese, Colombini Giulio; Villabartolomea, Ferrarini Narciso; Vipiteno, Morandi Mario.



ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI-PORTOMAURIZIO
(IMPERIA)

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro,
durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

MEDAGLIA DI BRONZO GRANDE.

(10 Soci)

Acicastello, Maugeri Francesco; Adria, Camili Cesare, Pennacchietti Pietro; Agnino, Pelagalli Mario; Alessandria, Isaia Vittorio, Stramese Carlo, Torielli Ditta; Alia, Leoni Antonino; Ancona, Burattini Vittorio, Guarino Alberto, Tucu Amedeo; Antronapiana, Colombotto Mario; Anzio, Guarnotta Alessandro; Assisi, Silvestri Sestilio; Avola, Falbo Caruso Salvatore; Bardonecchia, La Cognata Giovanni; Bari, Arciuli Vito, Bichelli Luigi, Moriseo Giovanni, Petrosillo Raffaele; Bassano, Bertocchi Vincenzo; Belgioioso, Vercesi Achille; Bellagio, Grandi Felice; Belluno, Burigo Francesco; Belvedere, Carpani Giuseppe; Bergamo, Esposito Attilio, Memeo Antonio; Bernambuco, Abinante Luigi; Bitonto, Ferrara Giulio; Bologna, Carboni Pietro. Cortesi Achille, Feletti Fulvio; Bolzaneto, Corelli Gino, Marini Giuseppe; Borgo S. Lorenzo, Canali Gino; Bosio Chiesanuova, Corbioli Adaulo; Boves, Dalmasso Luigi; Brescia, Brazzalotto Mario, Capellazzo Rolando; Buenos Aires, Clavio Appiani Salvatore, Ghersa Umberto, Vacca Enrico; Cagliari, Marracini Luigi, Orru Giuseppe; Caldano, Tolari Vittorio; Calolzio, Milesi Attilio.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi dal 1° Gennaio al 30 Aprile 1925.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A = Soci Annuali).

Italia.

ALESSANDRIA: V. 40; Q. 2; A. 244.
ANCONA: V. 14; Q. 1; A. 187.
AQUILA: V. 8; A. 130.
AREZZO: V. 13; A. 98.
ASCOLI PICENO: V. 12; Q. 1; A. 163.
AVELLINO: V. 2; A. 113.
BARI: V. 20; Q. 5; A. 334.
BELLUNO: V. 15; Q. 1; A. 112.
BENEVENTO: V. 4; A. 50.
BERGAMO: V. 27; Q. 1; A. 294.
BOLOGNA: V. 62; Q. 2; A. 416.
BRESCIA: V. 47; Q. 5; A. 290.
CAGLIARI: V. 19; A. 162.
CALTANISSETTA: V. 2; A. 82.
CAMPOBASSO: V. 3; Q. 1; A. 87.
CASERTA: V. 7; A. 257.
CATANIA: V. 13; Q. 1; A. 400.
CATANZARO: V. 13; Q. 1; A. 157.
CHIETI: V. 6; Q. 1; A. 104.
COMO: V. 78; Q. 2; A. 672.
COSENZA: V. 14; A. 130.
CREMONA: V. 30; Q. 6; A. 169.
CUNEO: V. 19; Q. 2; A. 218.
FERRARA: V. 25; Q. 2; A. 111.
FIRENZE: V. 58; Q. 9; A. 701.
FIUME: V. 2; Q. 2; A. 69.
FOGGIA: V. 10; Q. 1; A. 82.
FORLI': V. 65; Q. 2; A. 237.
GENOVA: V. 113; Q. 13; A. 763
GIRGENTI: V. 3; Q. 1; A. 138.
GROSSETO: V. 4; A. 49.
IMPERIA: V. 22; Q. 2; A. 150.
ISTRIA: V. 11; A. 71.
LECCE: V. 14; A. 137.
LIVORNO: V. 8; Q. 1; A. 78.
LUCCA: V. 10; A. 118.
MACERATA: V. 5; Q. 1; A. 89.
MANTOVA: V. 15; Q. 1; A. 133.
MASSA E CARRARA: V. 8; A. 69.
MESSINA: V. 15; Q. 1; A. 342.
MILANO: V. 350; Q. 37; A. 2460.
MODENA: V. 29; A. 204.
NAPOLI: V. 69; Q. 5; A. 687.
NOVARA: V. 67; Q. 2; A. 564.
PADOVA: V. 25; Q. 4; A. 236.
PALERMO: V. 13; Q. 1; A. 277.
PARMA: V. 16; Q. 1; A. 150.
PAVIA: V. 29; Q. 2; A. 193.
PERUGIA: V. 36; Q. 3; A. 196.
PESARO E URBINO: V. 14; A. 107.
PIACENZA: V. 31; Q. 1; A. 111
PISA: V. 11; A. 207.
POTENZA: V. 5; A. 120.
RAVENNA: V. 64; A. 118.
REGGIO CALABRIA: V. 17; Q. 1; A. 111.
REGGIO EMILIA V. 26; Q. 1; A. 141.
ROMA: V. 196; Q. 12; A. 1755.
ROVIGO: V. 5; Q. 2; A. 115.
SALERNO: V. 6; Q. 1; A. 198.
SASSARI: V. 2; Q. 1; A. 88.
SIENA: V. 13; Q. 2; A. 96.
SIRACUSA: V. 16; Q. 1; A. 163.
SPEZIA: V. 18; A. 158.
SONDRIO: V. 8; Q. 1; A. 41.

FERROVIE, TELEGRAFI e TELEFONI DELLO STATO EGIZIANO.

Elenco delle Fabbriche autorizzate per la fornitura di articoli diversi all'Amministrazione predetta. Questo elenco è attualmente sotto revisione, e tutti i Fabbricanti interessati, **siano o no inscritti nell'elenco medesimo,** sono invitati, per avere maggiori informazioni, a scrivere al Direttore Generale delle Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano al Cairo, oppure ad abbonarsi al

BOLLETTINO DEGLI ANNUNCI DELLE FERROVIE DELLO STATO EGIZIANO.

Questo Bollettino si pubblica tutte le settimane, in arabo, inglese e francese.
Prezzo dell'abbonamento: **50 Piastre Egiziane** (10 scellini e 6 pence). E' l'organo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e contiene dati interessanti i Fabbricanti, gli Imprenditori di lavori e i Fornitori di Materiali impiegati dall'Amministrazione.
*Per informazioni e abbonamenti: **Servizio Pubblicità Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano - Cairo (Egitto).***

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori)

della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro,** durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro.

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



Il velo di Protezione
resiste al calore ed all'attrito
del vostro motore

Quando Voi, comodamente seduti entro una soffice e confortevole automobile, correte su di una liscia strada, filando velocemente silenziosi, senza urti, senza scosse e senza preoccupazioni, una battaglia nascosta, ma rabbiosa, si combatte sotto il cofano della Vostra macchina: una battaglia ingaggiata fra l'olio, che Voi usate, ed il terribile calore e l'attrito coalizzati insieme.

La forza, l'efficienza, e perfino la vita del Vostro motore possono dipendere dal risultato di questa battaglia. Nel funzionamento l'olio forma un velo sottile, che si distende sopra tutte le parti vitali del motore: un velo che si interpone fra le superfici striscianti e previene il dannoso contatto del metallo contro il metallo. Il velo ottura lo spazio infinitesimale esistente fra i pistoni, le fascie elastiche e le pareti dei cilindri, impedisce all'energia di sfuggire attraverso a tali fessure e di disperdersi.

Questo velo deve essere mantenuto intatto, nonostante l'assalto continuo dell'attrito distruttivo, che tende a lacerarlo e nonostante la sferzata dell'abbruciante ed arroventante calore, che tende a dissolverlo.

L'olio comune soccombe ad una tale battaglia, il velo si rompe, il calore e l'attrito compiono il loro terribile lavoro. Il risultato è perdita di forza, cilindri rigati, bronzine fuse, depositi carboniosi, battiti in testa e conseguentemente grossi costi di riparazione.

Gli ingegneri della Tide Water Oil Co. dopo ripetute prove ed esperimenti, hanno raggiunto la perfezione con il **VEEDOL**: un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito; un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona autorimessa un artistico cartello con lettere iridescenti su disco fiammeggiante Vi avvertirà che là si vende il

VEEDOL
lubrificante che resiste al calore

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO Via XX Settembre, 29 GENOVA

TARANTO: V. 1; A. 52.
TERAMO: V. 4; A. 79.
TORINO: V. 172; Q. 12; A. 1250.
TRAPANI: V. 2; A. 68.
TRENTO: V. 32; Q. 3; A. 367.
TREVISO: V. 28; Q. 2; A. 141.
TRIESTE: V. 55; Q. 1; A. 312.
UDINE: V. 47; Q. 2; A. 393.
VENEZIA: V. 55; Q. 4; A. 273.
VERONA: V. 24; A. 205.
VICENZA: V. 23; Q. 2; A. 214.
ZARA: V. 1; A. 5.
REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 2.

Colonie.

CIRENAICA: V. 16; A. 69.
EGEO: V. 3; Q. 1; A. 37.
ERITREA: V. 3; A. 1.
SASENO: V. 1
SOMALIA: V. 11; A. 3.
TRIPOLITANIA: V. 20; Q. 2; A. 59.

Europa.

ALBANIA: A. 1.
AUSTRIA: V. 2; Q. 4; A. 13.
BELGIO: V. 2; A. 7.
CECOSLOVACCHIA: V. 1; A. 11.
DANIMARCA: V. 1; A. 4.
FINLANDIA: A. 1.
FRANCIA: V. 8; Q. 1; A. 62.
GERMANIA: V. 5; Q. 5; A. 40.
INGHILTERRA: V. 10; Q. 35; A. 117.
GRECIA: A. 3.
IRLANDA: V. 2; Q. 2; A. 5.
JUGOSLAVIA: V. 1; Q. 1; A. 28.
MONACO PRINCIPATO: A. 1.
NORVEGIA: A. 1.
PAESI BASSI: V. 1; Q. 3.
POLONIA: A. 6.
PORTOGALLO: Q. 1.
ROMANIA: A. 8.
SPAGNA: A. 4.
SVEZIA: V. 1; A. 2.
SVIZZERA (Canton Ticino): V. 4; A. 21.
SVIZZERA (Altri Cantoni): V. 8; Q. 4; A. 21.
UNGHERIA: A. 9.

Africa.

EGITTO: V. 26; Q. 18; A. 40.
NIGERIA: A. 1.
TUNISIA: A. 1.
POSSEDIM. INGLESI: V. 1; A. 1.

America Settentrionale.

STATI UNITI: V. 8; Q. 2; A. 45.

America Centrale.

COSTARICA: V. 2.
MESSICO: V. 1.
PANAMÀ: V. 6.
S. SALVADOR: V. 1.

America Meridionale.

ARGENTINA: V. 44; A. 16.
BOLIVIA: V. 4;
BRASILE: V. 37; A. 28.
CILE: V. 9; A. 1.
COLOMBIA: V. 3; A. 2.
PERU': V. 11.
URUGUAY: V. 4; A. 4.
VENEZUELA: V. 3.

Asia.

CINA: V. 4; A. 3.
PALESTINA: A. 1.
SIAM: V. 3.
TURCHIA: V. 1; Q. 1; A. 3.
INDIA: V. 2; A. 11.

Australia.

AUSTRALIA: A. 5.

Statistica dei Soci al 31 maggio 1925.

Soci annuali inscritti al 31 Dicembre 1924 . N.		**232.490**
Da dedurre *in via presuntiva* il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al *31 dicembre 1925*	**»**	**35.000**
	N.	**197.490**
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 31 maggio 1925	**»**	**44.755**
Totale Soci annuali		**N. 242.245**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . N.		**56.794**
» » » al 31 maggio 1925 . . .	**»**	**3.304**
	»	**60.098**
Totale Soci al 31 maggio 1925		**N. 302.343**

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10.

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: { *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e *Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

OLIO PURO D'OLIVA



FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . **L. 11. — al Kg.**
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . **» 275. — la cassa**
» » 25 » » » . . **» 137.50** »

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento per assegno senza spese. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 netti.

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto **pagato** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* **a domicilio** *inviare* **Lire Cinque** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* **sapone** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

CALZATURE AQUILA

SUOLE GOMMA

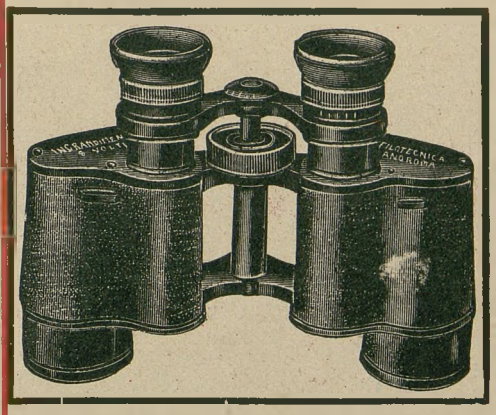
LA PRIMA CALZATURA CON SUOLE IN GOMMA, FABBRICATA IN ITALIA — RICONOSCIUTA QUINDI LA MIGLIORE, LA PERFETTA.

IDEALE PER IL PASSEGGIO. ADATTA PER GLI UFFICI, LA CASA, LA SCUOLA ED IN TUTTI I CASI NEI QUALI IL PIEDE DEVE STAR COMODO.



Binocoli prismatici

I AS



"La Filotecnica„ Ing. A. Salmoiraghi
S. A - Ufficio 19 - MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA
Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

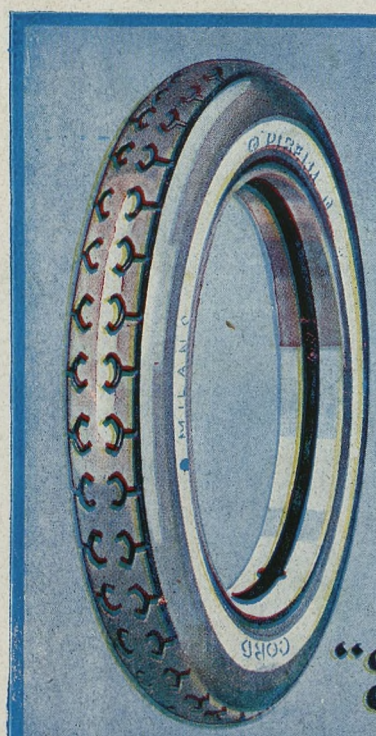
INGa IPPOLITO CATTANEO

PIAZZA CINQVE LAMPADI 17



TOURING OIL

S·A· LUBRIFICANTI
E·FOLTZER-GENOVA



PIRELLI
CORD

P
O
M

"Il Pneumatico delle Vittorie,,

MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 8 COPIE 165.000 AGOSTO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE



CONTRO LE FEBBRI DI **MALARIA**

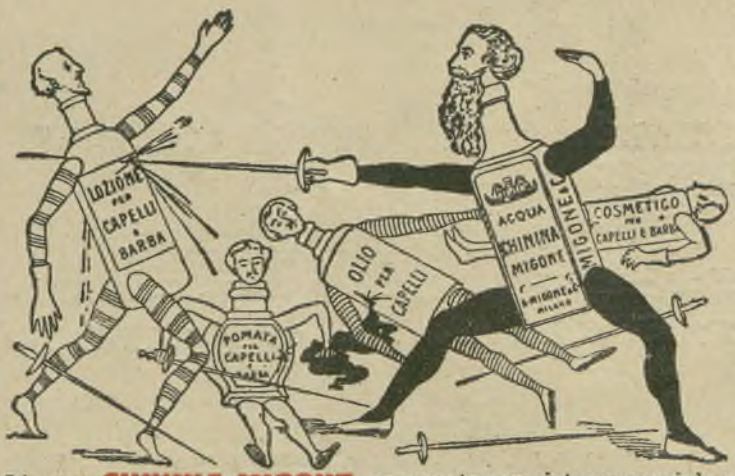
ESANOFELE (PILLOLE)

ESANOFELINA (SOLUZIONE PER BAMBINI)

F. BISLERI & C. - MILANO

PER LA CURA DEI **CAPELLI** E DELLA **BARBA** USATE SOLO

CHININA-MIGONE



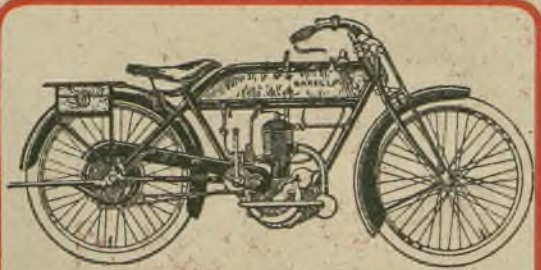
«Guerra a Migone!»
Gridaron, fiere
Acque e pomate
Alle lor schiere.
Olii, cosmetici
E ogni lozione,
Tutti risposero:
«Guerra a Migone!»

La lotta è asprissima!
Ma, ahimè, che morti
In brevi istanti
Cadon gli insorti;
E resta incolume
Fra tal ruina
Sol di Migone
L'acqua Chinina!

L'acqua **CHININA MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido, ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

La **CHININA-MIGONE** si vende profumata, incolora, al rhum od al petrolio da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici (Passaggio Centr. 2)



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano
e ai suoi Agenti

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA
Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

PER
L'AUTOMOBILE

4 CILINDRI
1500 cm.³ 15/18 HP

6 CILINDRI
2000 cm.³ 25 HP

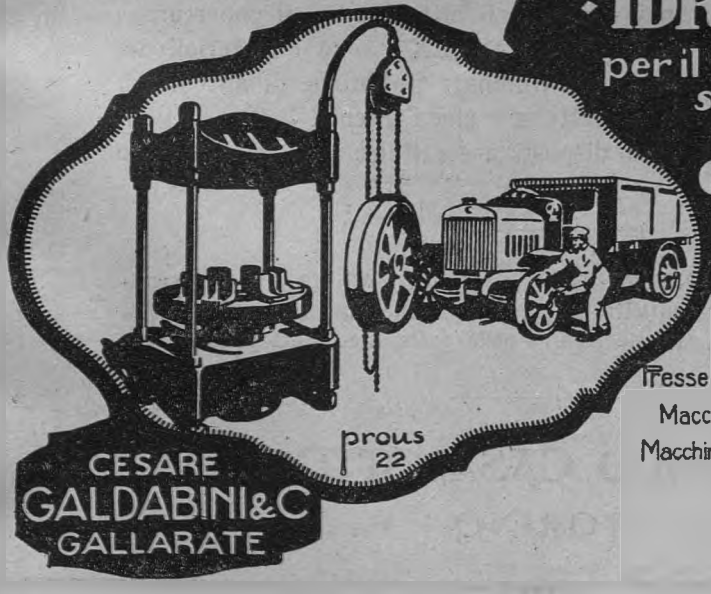
15.000 Km. di soffocante dimostrazione!!

Volti i guardi al percorso compiuto

sulle strade del trionfo

Coppa Alpi	1923	Gran Premio della Notte .	1925
Coppa Alpi	1924	Gran Premio Le Mans 24 ore	1925
Record Mondiale 48 ore . .	1924	ecc. ecc.	

SOC. AN. OFFICINE MECCANICHE
(già MIANI SILVESTRI & C. — GRONDONA COMI & C.)
Capitale versato L. 60 000 000
FABBRICA AUTOMOBILI O. M.
BRESCIA



PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE

PRODVZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous 22

CESARE
GALDABINI&C
GALLARATE

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE **NEVERLEEK** MARK

"NEVERLEEK,. è il tessuto per capote che conferisce un carattere di raffinata eleganza e distinzione alla Vostra vettura ed il solo che per la bontà dei prodotti che lo compongono, la sua inalterabilità, impermeabilità e facilità di manutenzione offra un'assoluta garanzia di buon servizio in perfette condizioni estetiche.

Il materiale

TRADE **PERMAFLEX** MARK

è un elemento di perfezione tecnica per la copertura del tetto della vettura chiusa. I vantaggi della sua applicazione sono indiscutibili: maggior leggerezza, assoluta impermeabilità senza limite di tempo, eliminazione del ronzio e della risonanza del tetto della vettura causata dalla rigidità inevitabile degli altri sistemi di copertura.
Il "NEVERLEEK,, ed il "PERMAFLEX,, sono i materiali definitivamente adottati dalle più rinomate Fabbriche di automobili del mondo di ogni classe di vettura e che i Tecnici delle più quotate Carrozzerie non sono disposti a sostituire con nessun altro prodotto similare.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK,, e "PERMAFLEX,, che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 **TORINO** Ind. Telegr. "Carcocloth,, Torino

"TOURING OIL"

Soc. Anon. Lubrificanti

EMILIO FOLTZER - GENOVA

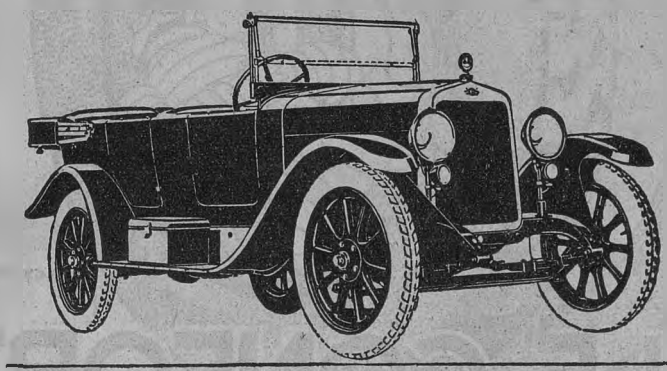
L'OLIO CLASSICO PER AUTO

ANSALDO

SOCIETÀ ANONIMA

AUTOMOBILI ANSALDO

TORINO (5)



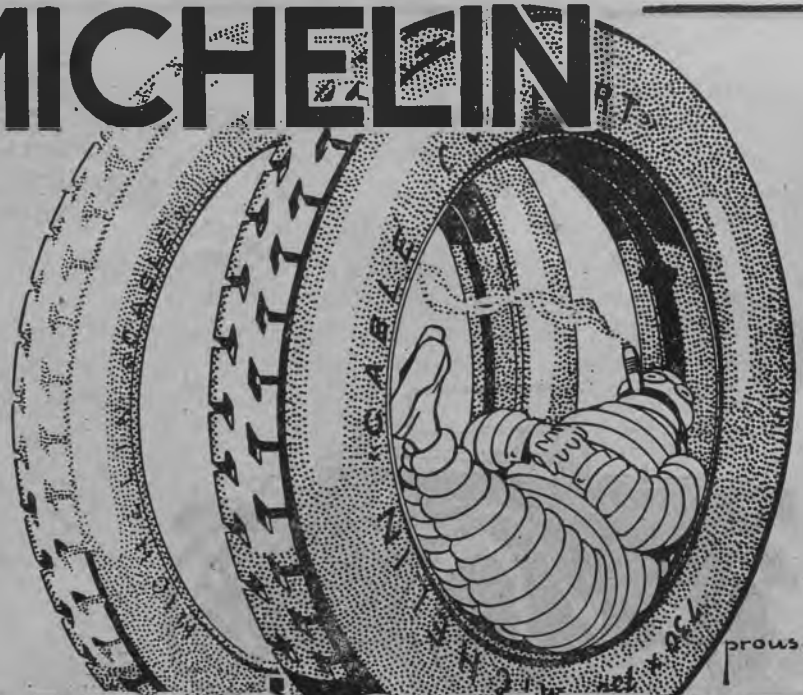
ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

MICHELIN



CABLE-CONFORT


MAGNETI MARELLI
MARELLI MILANO
MIGLIO DEI MIGLIORI
Noëlqui 29

ESTATE 1925

L'Automobile e i guai della strada

A tutto oggi i **passeggeri infortunati** su vetture fornite di cristallo di sicurezza **Triplex** risultano esattamente **ZERO.**

Esiste, infatti, un cristallo capace di resistere a un colpo di revolver? - Sì, ce n'è **uno solo** ed è il cristallo di sicurezza TRIPLEX.

S. M. il Re, le LL. AA. i Principi di Casa Savoia, S. E. l'On. Mussolini, gli alti dignitari dello Stato hanno applicato alle loro vetture questo cristallo perchè è forte, trasparente, luminoso, e **in ogni caso** è la salvezza di chi viaggia.

Farne richiesta a

ENRICO DE GIOVANNI

Via Meravigli, 12 **MILANO (9)**

Concessionario esclusivo per l'Italia

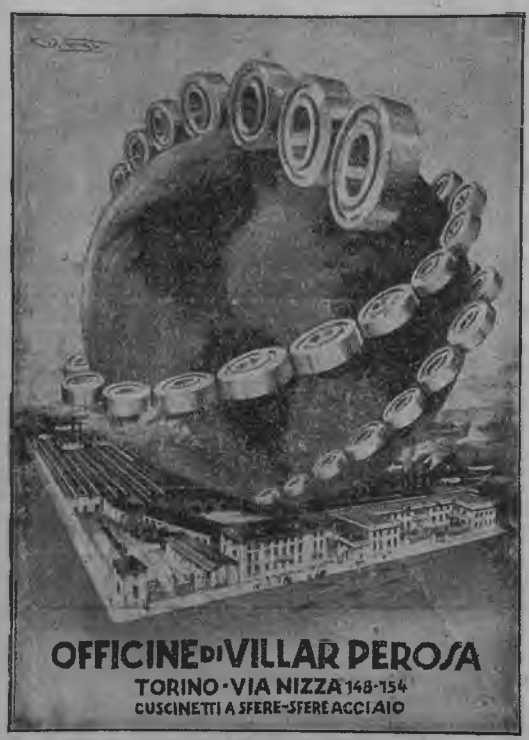


ESPORTAZIONE

Macchina **"RECORD"** per Trucioli di Carta, 2,5 m/m., per imballare Dolci, Frutta, Alimentari, Cristallerie, ecc., e per distruggere documenti d'Archivio.

PRODUZIONE: 3 QUINTALI AL GIORNO

C. I. PERGOLA - MILANO (22) - Via Trebbia, 5



OFFICINE DI VILLAR PEROSA

TORINO - VIA NIZZA 148-154

CUSCINETTI A SFERE - SFERE ACCIAIO

Rappresentanze e Depositi:

Alessandria ATTILIO ZOCCOLA - Corso Roma, 33

Biella..... GIOVANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15.

Bologna..... ALDO MARCHESINI - Via Carbonesi, 4.

Cagliari..... «SATAS» Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi.

Catania..... FRATELLI ZUCO - Via Umberto I° N. 108-110.

Cuneo..... FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vittorio Emanuele II.

Firenze..... Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.

Genova..... CARLO CAIRE - Via Granello, 20.

Milano..... Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15 - Negozio di vendita: Via Principe Umberto, 25.

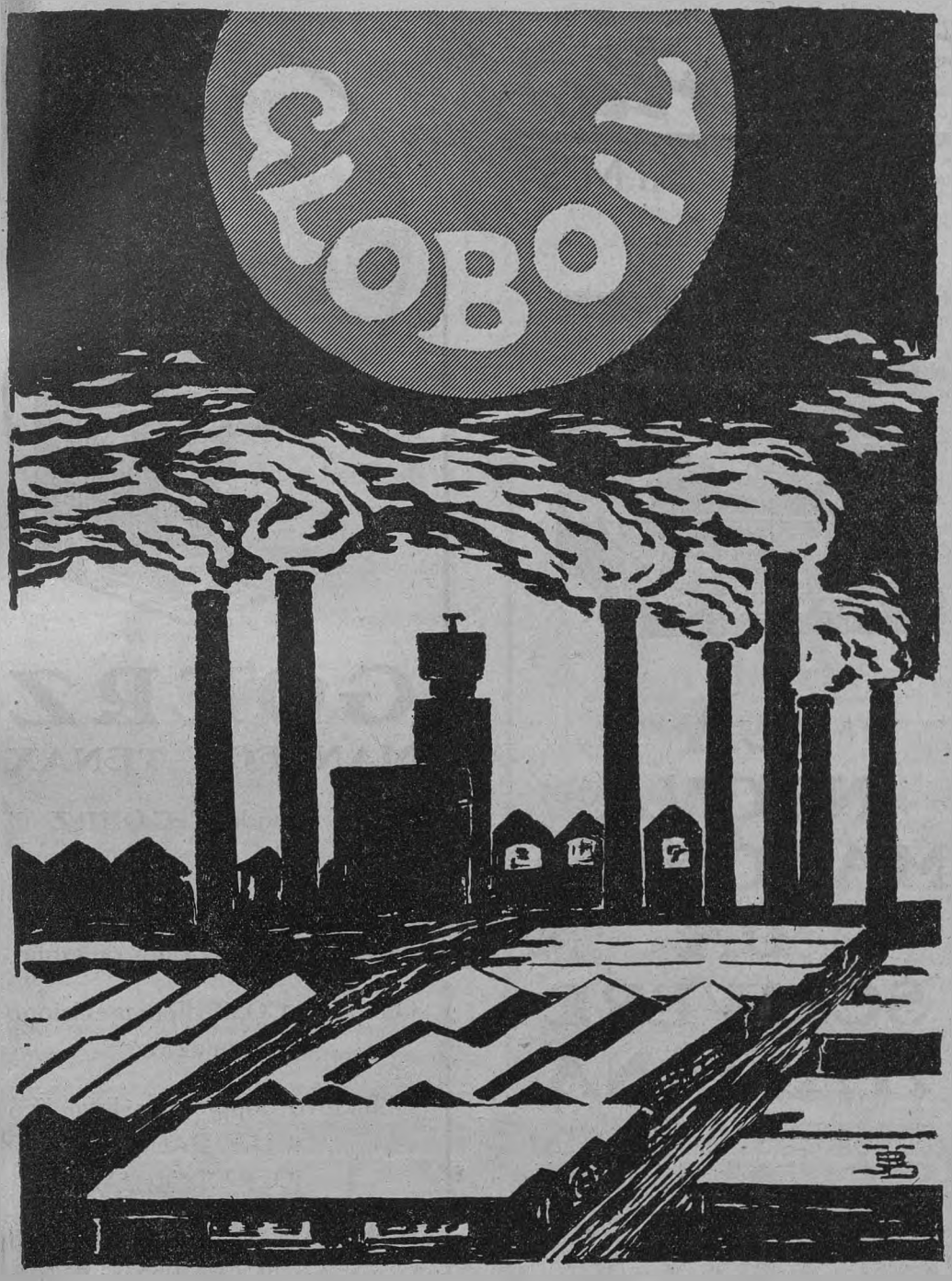
Napoli..... Ing. A. MIGLIACCIO & PEDERSOLI - Via Guglielmo Sanfelice, 24.

Padova..... Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.

Palermo..... Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40.

Roma..... IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.

Trieste..... «SACAMA» GIO. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.



"GLOBOIL" Olio superiore per Auto Avio Moto

INDUSTRIA LUBRIFICANTI FEDERICO MATTER - MESTRE

Casa fondata nel 1883. **Agenzie e Depositi in tutta Italia.**

Vittoria
S.I.M.S



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

SOCIETÀ ITALIANA
MACCHINE DA SCRIVERE "VITTORIA"
MILANO
VIA BROLETTO, 13



GOERZ

MANUFOK TENAX

Speciale modello **GOERZ** di solidità eccezionale.

Costruzione di lusso e di rara eleganza, perfetto in ogni dettaglio.

Otturatore COMPUR di precisione cronometrica.

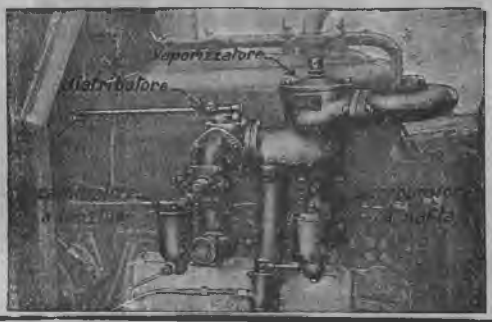
Obbiettivo doppio anastigmatico
GOERZ DAGOR
o GOERZ DOGMAR

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI NEGOZIANTI
CATALOGHI GRATIS

Comm. KODATO ROSSI . GOERZ
MILANO (13) Via Serbelloni 7

Goerz

CARBURAZIONE A NAFTA



Economia fino all'80 % in confronto all'uso della benzina - mediante il

Vaporizzatore O. M. P.

applicabile agli attuali motori senza togliere il carburatore a benzina il cui funzionamento rimane inalterato come se il gruppo a Nafta non esistesse.

Funzionamento sicuro, gassificazione perfetta del carburante

Rivolgersi

OFFICINA MECCANICA PARMENSE

Via Farini, 99 – PARMA – Telefono 1-51

POSATE ALPACCA

SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI

STOVIGLIE ALLUMINIO

MARCA DI FABBRICA G. B. I. ALPACCA REGISTRATA

"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - MILANO

CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

IDROFRETTACCI

ED

IDROSPAZZOLE

"I.S.A."

MARCA DEPOSITATA

Strofinacci "QUIXIE"

INDISPENSABILI per la lavatura, pulitura e lucidatura di AUTOMOBILI, SIDE-CARS, ecc.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES E NEGOZI DI ACCESSORI PER AUTOMOBILI

Per la vendita all'ingrosso rivolgersi all'

AZIENDA ITALIANA PRODOTTI INDUSTRIALI

8, VIA IPPOLITO D'ASTE GENOVA (2)

HÉRION

MAGLIERIE IGIENICHE



MOTORI MARINI

FUORI - BORDO "EVINRUDE,,

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi Differenti – Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto – Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato – Robusti e leggeri

DENTRO - BORDO "EVINRUDE,,

2 HP e 5 HP – Per piccole imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO



Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995

Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:

MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - ASTONI - TUBI

Tutte le applicazioni industriali



Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico

BAULI PER AUTOMOBILI

in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

SOCIETA' ANONIMA
FABBRICA MATERIALI
ISOLANTI

ING. GIBELLINI

S. DAMIANO DI MONZA (TELEF. 500)



PEZZI
ISOLANTI
PER AUTOMOBILI

PUBBLICITÀ GRIONI-MILANO

QUARZO FUSO
opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.

Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

PROMETHÉE
ESPLOSIVO

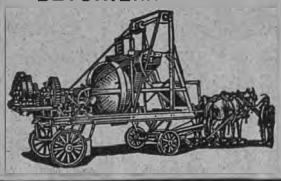
STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO. DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
Via Domodossola, 11



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451 88-452 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO
CAPITALE SOCIALE L. 500.000.000 — VERSATO L. 410.000.000 — RISERVE L. 300.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6
Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Aosta - Asti - Avellino - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carloforte - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Foligno - Genova - Iglesias - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Macomer - Mantova - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Giovanni a Teduccio - San Remo - Sant'Agnello di Sorrento - Sassari - Savona - Schio - Secondigliano - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Torre Annunziata - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia - Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza

350 c/m³ TURISMO SPORT SUPER SPORT

500 c/m³ TURISMO SPORT SUPER SPORT



350 c/m³ **FRERA** "SPORT" Mod. 1925

Nel 1925 le Moto FRERA 350-500 si classificarono ***Prime Assolute*** *nella Targa Florio, Circuito di Rapallo, Gran Premio Reale di Roma*

ed in altre 21 Gare Regionali !!
(Circuiti, Cross Country e Gare in salita)

Mod. "SUPER-FRERA"

DI ALTA CLASSE

ricercatissime anche all'Estero



Mod. **"SUPER-FRERA"** (Extra Lusso)

Sono i Cicli più signorili che vincono "TUTTI" sul mercato per eleganza e perfezione !!

12 SPLENDIDI MODELLI
da viaggio, corsa e signora

MOTO
A richiesta Listini Illustrati Gratis

"Esportazione in tutto il mondo"

STABILIMENTI SOCIETÀ ANONIMA

TRADATE (Milano)

FRERA

TRADATE (Milano)

CICLI
A richiesta Listini Illustrati Gratis

ROYAL MOTOR OIL

Il miglior lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

BOTTIGLIE E APPARECCHI

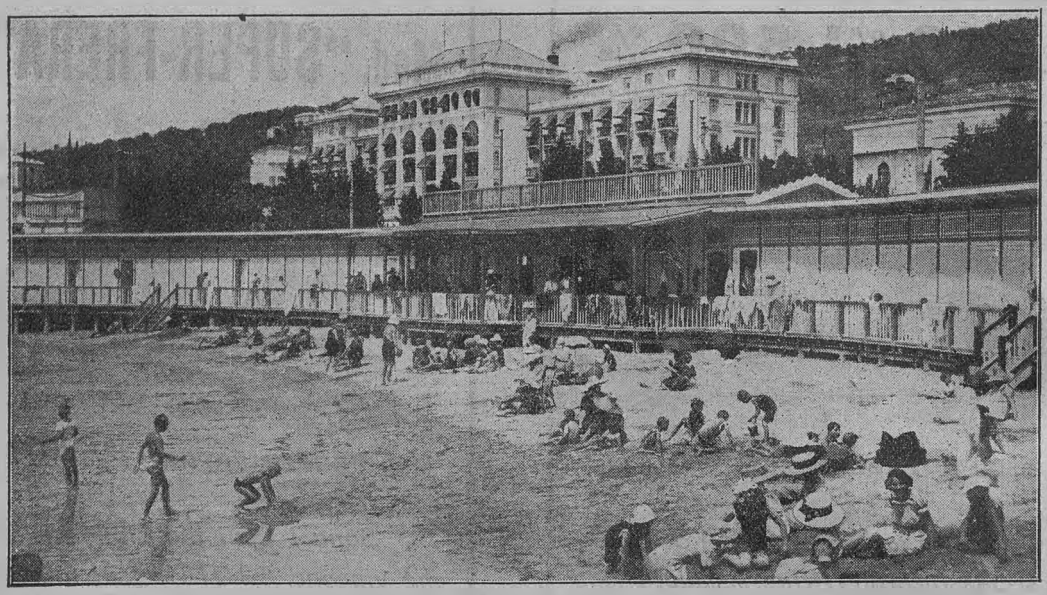


MAGONDEAUX

ACETILENE DISCIOLTO

PER ILLUMINAZIONE DI AUTOVEICOLI, MOTOSCAFI MOTOCICLI E PER APPLICAZIONI INDUSTRIALI

Chiedere listini ed istruzioni alla
Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" MILANO
VIA VIVAIO, 8 - TELEF. 20-957



PORTOROSE presso Trieste

Bagni di mare - Cure d'acque salso-bromo-jodiche

Il Palace Hotel (300 camere) e lo stabilimento di cura sono aperti durante tutto l'anno

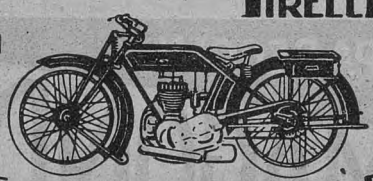
Per informazioni gratuite: *Soc. Alberghi - Portorose, oppure presso le Agenzie della Soc. di Nav. "Cosulich" nelle principali città*

MOTOCICLETTE

BIANCHI

PIRELLI Moto Cord

SOC. AN.
EDOARDO BIANCHI
MILANO
VIALE ABRUZZI - 16



AGENZIE IN TUTTE LE CITTÀ DEL REGNO

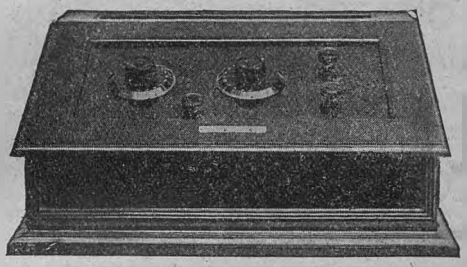
SGR

Società Generale Radio

Anonima per Azioni - Capitale L. 250.000

Via dei Mille, 21 – **BOLOGNA** – 21, Via dei Mille

Apparecchi Riceventi per Radiotelefonia



I migliori - I più sensibili - I più selettivi

PARTI RADIO PER AMATORI

PREVENTIVI A RICHIESTA



VALVOLE TERMOIONICHE

SOC. AN. ING. A. DEL VECCHIO.

VIA VARESE 12 - MILANO (10)

Le persone raffinate e di buon gusto hanno adottato le meravigliose

ACQUE DI COLONIA DI SAUZÉ FRÈRES = PARIS

EAU DE COLOGNE **FLORODOR**

Quintessenza di Acque di Colonia tenaci e persistenti

EAU DE COLOGNE **CHYPRE**

Successo mondiale

EAU DE COLOGNE **FOUGÈRE**

Insuperabile per la finezza

OGGI STESSO domandate al Vostro profumiere di farVi sentire le nostre specialità e se fosse sprovvisto scrivete a noi, ci procureremo il piacere di mandarVi gratis un campioncino dietro un Vostro biglietto da visita.

Sede in Italia: SIGISMONDO JONASSON - PISA - Via Bonanno Pisano, 16

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Agosto — N. 8

——— *300.000*, pag. 851.
N. Tarchiani. — *Il palazzo del Magnifico Lorenzo De' Medici*, pag. 853.
A. Colombo. — *Una superba impresa di emancipazione industriale*, pag. 865.
U. Tegani. — *Ai campi di battaglia con la carovana del Touring*, pag. 878.
I. Vandone. — *L'Istituto Sperimentale del Touring*, pag. 883.
C. Tomaselli. — *Una terra di sagre e di battaglie: Sacile*, pag. 893.
C. Casamorata. — *Cose, luoghi, mondi fotografati a distanza*, pag. 902.
U. Antonelli. — *Con gli artisti primitivi del «Collegio Romano»*, pag. 909.
G. Dainelli. — *Attorno al Matese*, pag. 917.
——— *Stazioni balneari italiane*, pag. 926.
P. Mainoldi. — *La «direttissima» Bologna-Firenze* pag. 927.
Vita del Touring, pag. 931 — Notizie ed echi, pag. 935 — Soci fondatori e benemeriti, pag. 973 — Statistica dei Soci al 30 giugno, pag. 978.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca
NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio
Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 8

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Agosto 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

300.000

Al principio del 1912, dopo diciotto anni di vita del Sodalizio, il Touring contava centomila *Soci; nel novembre del 1922 la Direzione annunciava trionfante che erano saliti a* duecentomila; *oggi, a distanza di trentatrè mesi, sono* trecentomila.

Se l'incremento nel numero dei Soci avesse seguìto la media del primo periodo, oggi saremmo 170.000; se la media del secondo, saremmo 230.000; invece siamo più di 300.000. La popolazione dell'Italia dal 1912 ad oggi è cresciuta del 14 per cento circa: i Soci del Touring contemporaneamente sono cresciuti del 200 per cento. Per trovare una formula che, approssimativamente, rappresenti questo aumento, bisogna ricorrere a quella che Galileo determinò per la caduta dei gravi: un moto naturalmente accelerato.

***

Salutiamo la poderosa falange, che nella sua prima formazione avrebbe potuto popolare un modesto villaggio; nel 1912, una non piccola città, Ferrara ad esempio; ora le basterebbero appena tutte le case di Genova. Salutiamo quelli che sono rimasti e quelli che sono appena ora venuti a noi; quelli che ci hanno accompagnati in tutto il cammino, guidati da una luce di fede nell'Istituzione, e quelli che a questa fede si sono ora convertiti. Salutiamo anche gli apostati momentanei, non per dissenso ma per inerzia, che tornano e torneranno. Come l'Italia, anche il Touring è in cammino e non si fermerà.

***

Carmen Sylva, la coronata poetessa, diceva che vi è più modestia nel mostrarsi contenti d'esser riusciti a qualche cosa, che nel trovare semplice e naturale la riuscita. La Direzione del Touring adotta anche in questo caso la prima forma di modestia, la vera; e non nasconde, anzi dice alto e forte la sua compiacenza per il fatto che essa aveva bensì pro-

nosticato, scrivendo, nel 1922: « tra due anni dobbiamo festeggiare, col terzo decennio di vita sociale, i trecentomila Soci del Touring » (1); *ma più con senso d'augurio che di previsione. E non sbagliò che di pochi mesi.*

***

Però la profezia aveva anche un suo fondamento nel proposito di ingrandire, moltiplicare gli sforzi per richiamare al Touring un sempre maggiore concorso. Non vi è effetto senza causa. Quando si forma una grande e stabile unione di forze e di anime, quale è la nostra Società, è bensì segno che esiste un'idea centrale che esercita su di esse la sua forza d'attrazione, ma è anche certo che altri richiami concorrono a moltiplicarne la potenzialità. Il Touring opera per il bene del Paese e questo è il fondamento della sua diffusione; ma il Touring è così prodigo di utilità e di vantaggi, che trova aperte le vie anche del tornaconto e del calcolo. Oggi chi vi si iscrive sa di ricevere più che non dia; e il riconoscerlo è così facile che nasce da spontanea constatazione. Nessuno lo nega o potrebbe negarlo. Però troppi non vi pensano, e lo ignorano.

***

E realmente noi dovremmo essere molti di più. Dal momento che tutte le classi sociali dànno il loro contributo di partecipanti al grande sodalizio nazionale, la riserva di nuove possibili reclute è addirittura immensa. Riesce difficile da spiegare perchè l'afflusso non sia più rapido. Realmente, se si chiede a qualcuno: Perchè Lei è Socio del Touring? la risposta è pronta e facile. Ma quando si chiede: Perchè Lei non è Socio? l'interlocutore è messo nell'imbarazzo. Non può rispondere: « Mi disturba la spesa ». Dieci lire all'anno! e in questi tempi! Dieci lire non bastano per fare una modesta colazione a un'osteria di campagna; non a recarsi, viaggiando in seconda classe, a 15 chilometri di distanza e tornarne; non a comperare due testi scolastici per la vostra figliuola, se è allieva delle scuole elementari, o uno solo se è nelle scuole medie; non per iscrivervi alla più inconcludente Società, cedendo alle istanze di un amico; non per andare una sera a teatro; infine non sono sufficienti a procurarvi qualche svago o qualche utile strumento per la vostra coltura.

E nemmeno può dire: « Quel che fa il Touring non m'interessa e non mi giova ». Se sa leggere, se vive in Italia, dovrebbe arrossire di simile risposta. Gli è più facile dire: « Questione d'inerzia. Non trovo mai il momento. Lo ero una volta, poi la catena s'è rotta e adesso, anche a riattaccarla, mancherebbero parecchi anelli ». Ragioni così deboli che chiunque di voi, o amici lettori, chiunque di voi che siete fieri della crescente fortuna di questo vostro Sodalizio, e sentite che essa si è formata anche per merito vostro, chiunque di voi che siete convinti di un'interdipendenza tra il progresso del Paese e il progresso del Touring, chiunque di voi può ribattere trionfalmente. Tutto sta a porre il quesito.

L'anno è propizio. La vostra naturale eloquenza troverà un magnifico aiuto se, mentre parlate, terrete nelle mani (forse non bastano anche tutt'e due) quello che come Soci avrete ricevuto quest'anno dal Touring:

La **Guida di Roma,** *che ha destato una vera esplosione di entusiasmo: ce ne giungono ogni giorno le più gradite testimonianze, dalla Reggia al più modesto e umile dei nostri Consoci, che però ci tiene a farsi conoscere come ammiratore del desideratissimo volume;*

*L'***Annuario Generale** *(quello verrà, ma è a buon punto del cammino e dimostrerà quanto sia superiore ai suoi predecessori, che pure son diventati uno strumento necessario negli uffici pubblici e privati, come a qualunque cittadino che abbia bisogno di saper qualche cosa);*

Otto carte geografiche *(l'« Atlante stradale al 300.000 », la carta delle comunicazioni per eccellenza) che illustrano una parte interessantissima dell'Italia meridionale e della Sicilia.*

Se poi il Socio si abbona alle Vie d'Italia, *le mani non bastano proprio più per tener stretto e quasi neanche per sostenere tanto peso, sapiente peso donde si sprigiona luce di coltura.... Dunque, ponete il quesito.*

***

È questo che vi chiediamo, o Lettori, perchè ancora si accorci il periodo di tempo che deve farci giungere... al mezzo milione di Soci. La legge di Galileo ha per base la serie dei numeri dispari: arriviamo dunque addirittura non al quarto ma al quinto centinaio di migliaia. Moto naturalmente accelerato.

---

(1) *Le Vie d'Italia*, novembre 1922, pag. 1080



VIRGILIO RICCARDIANO - UNA SCENA DELLA PRESA DI TROIA CON LA VEDUTA, RIDOTTA, DEL PALAZZO MEDICEO.

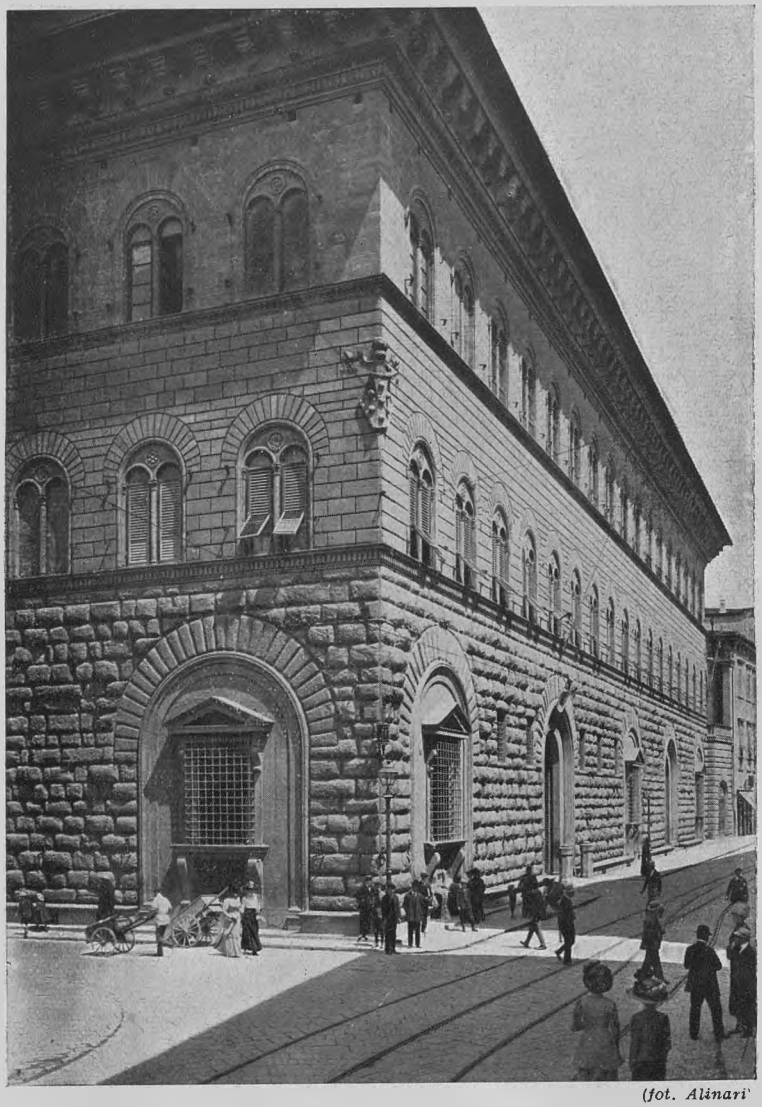
IL PALAZZO DEL MAGNIFICO LORENZO DE' MEDICI

Sett'anni dopo che Cosimo il Vecchio de' Medici — il fondatore della egemonia politica della casata — s'era spento nella sua bella villa di Careggi, e due soltanto da che il malaticcio e mediocre Piero il gottoso era morto, poco più che cinquantenne, nello splendido palazzo di Via Larga, il Magnifico Lorenzo, nipote di Cosimo e figlio di Piero, ventitreenne appena ma già da tempo avveduto uomo di governo e diplomatico abilissimo, in certe sue carte di ricordi, non senza legittimo orgoglio, notava: « Gran somma di denari trovo abbiamo spesi dall'anno 1434 (l'anno del ritorno di Cosimo dal breve esilio di Venezia). Come appare per uno quadernuccio in quarto, da detto anno 1434 fino a tutto 1471, si vede somma incredibile, perchè ascende a fiorini 663.755 (oggi avrebbe detto: più di novanta milioni) tra muraglie limosine e gravezze, senza l'altre spese; di che non voglio dolermi, perchè quantunque molti giudicassero averne una parte in borsa, io giudico essere gran lume allo stato nostro e paiommi ben collocati e ne sono bene contento ».

Gran somma, questa di quasi cento milioni spesi in meno di quarant'anni specialmente in murar « chiese e munisteri e spedali e ponti e capitoli e chiostri e sagrestie e refettorii e infermerie per tutto l'universo mondo » come, nella difesa di Cosimo, di contro alle accuse dei Veneziani, gridava forte Benedetto Dei, mentre Vespasiano da Bisticci ricordava il quasi completo rifacimento del Convento dello Spirito Santo in Gerusalemme ed i restauri al Collegio dei Fiorentini in Parigi. Nè i Veneziani avrebber dovuto dimenticare che il Medici, esule sulla Laguna, quasi a riconoscenza della cordiale ospitalità, aveva fatto costruire a Michelozzo « la libreria del Monasterio di San Giorgio Maggiore... che fu finita non solo di muraglie, di banchi, di legnami ed altri ornamenti, ma ripiena di molti libri. E questo — continua Giorgio Vasari — fu il trattenimento e lo spasso di Cosimo in quell'esilio ».

Ma questi, splendidissimo verso gli altri, si guardò bene dall'ostentare una eccessiva magnificenza nelle domestiche cose. E come, abilmente, volle e conservò il massimo potere in sostanza ma non in apparenza, lasciando che le forme repubblicane sussistessero almeno di nome, così preferì che il suo palazzo, pur essendo il più bello e comodo della città, fosse la dimora di un ricco mercante piuttosto che la reggia di un principe, quale egli era effettivamente.

Per questo scartò la proposta troppo grandiosa fattagli dal Brunellesco di un vasto palazzo di fronte alla basilica di San Lorenzo, e tutto isolato d'attorno; e reduce dall'esi-



(fot. Alinari)

FIRENZE - ESTERNO DEL PALAZZO MEDICI-RICCARDI (MICHELOZZO).

lio, dette incarico a Michelozzo di costruirgliene uno in Via Larga, ben più modesto, anche se questo venne su magnifico ed accolse poi tesori degni di un sovrano.

Antonio Averulino, architetto e trattatista, ci ha lasciato dell'edificio, quale appariva attorno al 1460, una descrizione troppo sommaria ed imprecisa perchè possiamo farcene un'idea adeguata; nè molto più disteso è il Vasari, che pur vide, un secolo dopo, il palazzo presso a poco nel suo stato originale. Ma dopo, la fabbrica ha subito numerose e sostanziali modificazioni; massima quella dovuta ai Riccardi, che nel 1680 raddoppiarono quasi la fronte sulla Via Larga, aggiungendo altre sette finestre alle dieci originarie, e pur conservando e ripetendo — in pieno barocco — il disegno michelozziano.

Così oggi, visitando l'interno, salvo parte del piano terreno, è un po' difficile ritrovare il taglio del tempo mediceo.

Per fortuna, dell'esterno originario ci sono rimasti ricordi grafici dalle miniature del celebre *Virgilio Riccardiano* alla tavola ove il Granacci — narrando l'arrivo di Carlo VIII al palazzo mediceo — ha riprodotto la fabbrica ancora nelle dimensioni primitive e con la loggia aperta sull'angolo, e chiusa poi, con le attuali finestre michelangiolesche, ai primi del Cinquecento. E dell'interno possiamo farci una idea abbastanza precisa dalla minuta descrizione contenuta nell'inventario — ancora per gran parte inedito — che fu redatto nel 1492, dopo la morte del Magnifico Lorenzo.

***

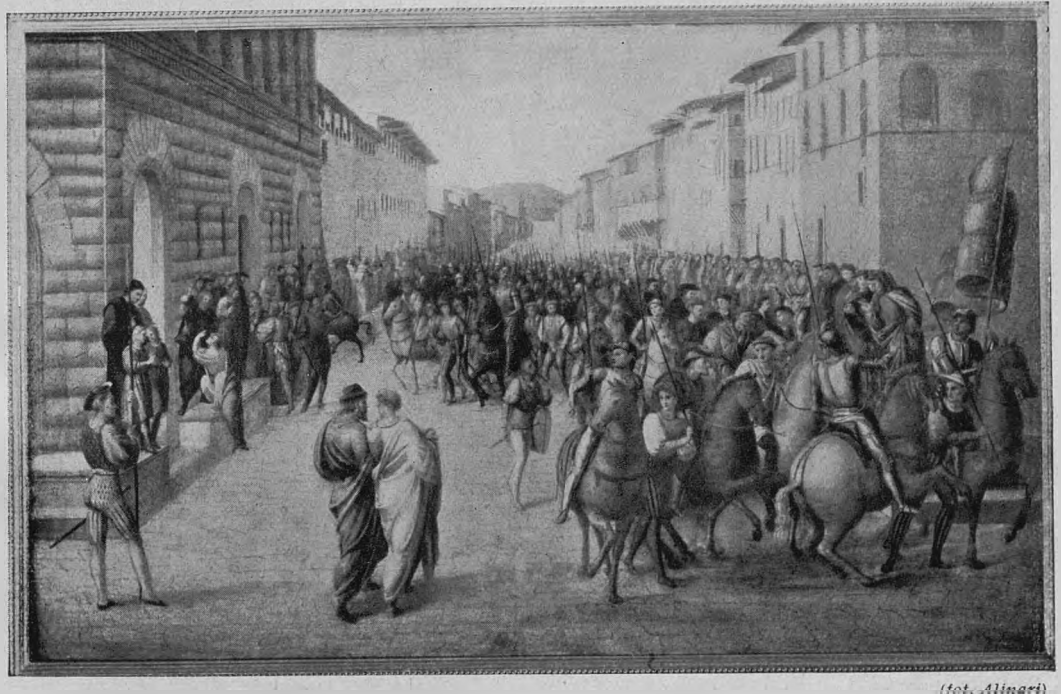
Passata l'ampia porta e percorso il breve entrone, eccoci nel cortile, squisito nelle agili forme del purissimo colonnato, quieto nel lieve e placido giuoco delle ombre e delle luci.

Nel mezzo, su di una colonna, v'era stato ammirato fino al 1475 il grazioso e delicato *David* di bronzo cui il Verrocchio aveva dato non so qual sorriso leonardesco, e che in quell'anno, liberalmente, Lorenzo e Giuliano avevano donato alla Signoria fiorentina per collocarlo in Palazzo Vecchio. Ma sopra gli



(*fot. Alinari*)

IL CORTILE (MICHELOZZO).



(*fot. Alinari*)

IL PALAZZO AL PRINCIPIO DEL '500 (DA L'ARRIVO DI CARLO VIII AL PALAZZO MEDICEO, DI FR. GRANACCI)
FIRENZE, R. GALLERIA DEGLI UFFIZI.



(*fot. Alinari*)

IL GIARDINO RIPRISTINATO.

archi, come oggi, si vedono i medaglioni nei quali Bertoldo ha scolpito classici motivi, traendoli da antiche gemme medicee; e tra medaglione e medaglione svariano i graffiti di Maso di Bartolommeo.

Oltre un cancello, al di là del cortile, verdeggia un piccolo giardino da pochi anni ripristinato per quanto era possibile fare; ed a massimo ornamento v'è ancora — in quell'anno 1492 in cui imaginiamo di visitare il palazzo — la *Giuditta* di Donatello, probabilmente adattata a fontana. Tre anni dopo, nel vittorioso tumulto popolare contro la dominazione medicea, la statua sarà portata sulla ringhiera di Palazzo ad ammonimento dei tiranni.

Sull'orto dà una loggia interna a tre archi, trasformata poi completamente dai Riccardi; ma se ne sono ritrovati e parzialmente rimessi in luce i pilastri originali.

È luogo di familiare ritrovo, appena fornito di quattro panche attorno alle pareti. Ma nei giorni di cerimonia la loggia, l'orto e perfino la Via Larga diventano luogo di festa, come per le nozze del Magnifico con Clarice Orsini.

Accanto alla loggia troviamo la «sala grande». Non è eccessivamente arredata: due panche al muro, tre tavole, cinque bracci di ferro stagnato alle pareti per sostegno dei torcetti, due alari nel camino. Ma tra i bracci, due preziosi arazzetti francesi a figure.

Una camera attigua, oltre alla lettiera ed alla carriuola — una culla, fornita di ruote per muoverla con maggior agio — ha, come di consueto, il lettuccio, nel quale dormivano i ragazzi di casa e spesso servi o fantesche, tra i più fidi e devoti. Ha ancora un desco, un deschetto, cinque seggiole di cuoio «alla cardinalesca» o a bracciuoli, e due «cassoni a sepoltura» intarsiati a prospettive e colmi di arazzi e di tappeti. Arazzi certo meravigliosi se rappresentano cacce del Duca di Borgogna, torniamenti, la storia di Narciso, i trionfi del Petrarca, verzure, paesi. E fuor dei cassoni, alle pareti, un *San*

Paolo e un *San Pietro* di Masaccio, e su di una porta un « colmo » o tabernacolo con un bassorilievo di marmo raffigurante la Vergine col Putto. Opera certo di qualche squisito artefice fiorentino.

Queste prime stanze — e per le altre sarà lo stesso — ci danno subito un'idea di una abitazione signorile nella Firenze del Rinascimento. Scorrendo cento e cento inventarii si fa una medesima constatazione. Che cioè, contrariamente a quanto si crede ed a quello che fanno molti « ricostruttori », le stanze erano scarsamente ammobiliate, e che tranne pitture e sculture — e non tutte — e tranne qualche tappeto, gli oggetti più preziosi stavano nei cassoni o negli armadi, donde venivano tirati fuori in occasione di cerimonie o di feste.



(*fot. Alinari*)

LA « GIUDITTA » DI DONATELLO (FIRENZE, PIAZZA DELLA SIGNORIA).



IL « DAVID » DEL VERROCCHIO (MUSEO NAZ. DI FIRENZE).

Ma riprendiamo il nostro giro. Alla camera descritta segue un'« anticameretta » con annesso scrittoio. Vi troviamo, tra l'altro, un « letto piccolo », un armadio, una seggiola alla cardinalesca, un paio di forzieretti dipinti « a livrea di casa » e armi da offesa e da difesa. Anche qui, dunque, scarsa mobilia.

Ed eccoci arrivati alla « camera terrena » di Lorenzo. Qui è presente il magnifico dominatore del Rinascimento, uomo di volontà pronta sicura inflessibile, rotto ai più pericolosi giuochi della politica, audace fino alla follìa, come quando andò a mettersi nelle mani di Ferrante di Napoli e tornò trionfatore, e pur poeta squisito e capace del più



(fot. Alinari)
IL MAGNIFICO LORENZO (DA UN AFFRESCO DEL GHIRLANDAIO IN SANTA TRINITA).

sincero entusiasmo per ogni cosa bella. L'inventario delle sue stanze ce lo dimostra.

Nella camera terrena, tutt'attorno alle pareti gira una spalliera intarsiata che, nella sua architettura, chiude due usci ed un armadio a palchetti, mentre un cassone ricorre per lungo tratto giù in basso. Al disopra della spalliera sei quadri corniciati. Tre sono di Paolo Uccello e rappresentano la *Rotta di San Romano:* e son quei tre che il Vasari vide poi nel famoso giardino dei Borgherini in Valfonda.

Uno solo è oggi rimasto agli Uffizi; gli altri sono al Louvre ed alla Galleria Nazionale di Londra. Tre, oggi perduti, raffigurano una battaglia di draghi e leoni e una storia di Paride, pure di Paolo Uccello, e una caccia del Pesellino. Per la camera troviamo una lettiera con predelle — specie di basse panchette attorno — tutta intarsiata, un lettuccio con armadioli e cassette colmi di robe, una tavola di quattro braccia con su un calamaio, una scranna e due seggiole di cuoio « alla cardinalesca ». Poi ancora, sui mobili o al muro, due denti di elefante, uno spiede da porci, un'accetta e — curioso contrasto — un'*Adorazione dei Magi* dell'Angelico e un *San Sebastiano* dello Squarcione.

Per affrettarci un po', lasciamo qualche stanza terrena, passando per la saletta degli staffieri e per la camera dei cancellieri — e furono letterati di grido da Agnolo Poliziano al Cardinal Bibbiena — e fermiamoci dinanzi ad un cassone che si trova nella « camera delle due letta », per trarne fuori il cortinaggio da letto detto « di Piero », con pannello ad arazzo raffigurante un torneo, fiancate con verzure e figure di dame a cavallo e il motto « semper », pendenti a penne e diamanti (altra impresa di Piero) e cielo azzurro a ghironi e falconi. Doveva essere una meraviglia, e fu stimato appena cento fiorini.

Lasciamo ancora, sempre al terreno, le camere del domestico, degli staffieri, del canovaio; fermiamoci un momeno nello scrittoio a mezze scale, con un desco da scrivere e una panca d'albero con spalliera, con uno « scannello » e un palchetto d'albero attorno per uso di scritture e di libri; saliamo al primo piano ed eccoci alla cappella. È quasi come ora, coi festosi e sontuosi affreschi del Gozzoli,



(*fot. Alinari*)

PAOLO UCCELLO - LA ROTTA DI S. ROMANO (PARIGI, LOUVRE)

raffiguranti il corteo dei Magi. Ma nel 1492 non è ancora manomessa dai Riccardi per allargar lo scalone, e v'è sempre la *Madonna adorante* di fra Filippo Lippi, che è oggi a Berlino.

Dalla cappella passiamo rapidamente nella « sala grande » del primo piano: quella sala che nelle dimore più modeste prendeva tutta la larghezza della facciata e serviva alle maggiori radunanze della casata. Anche qui, poca mobilia: panche e spalliere corniciate e intarsiate; e più su, diversi panni dipinti da Antonio del Pollaiuolo con le *Fatiche d'Ercole*, ma di cui purtroppo non possiamo avere un'idea che da qualche derivazione.

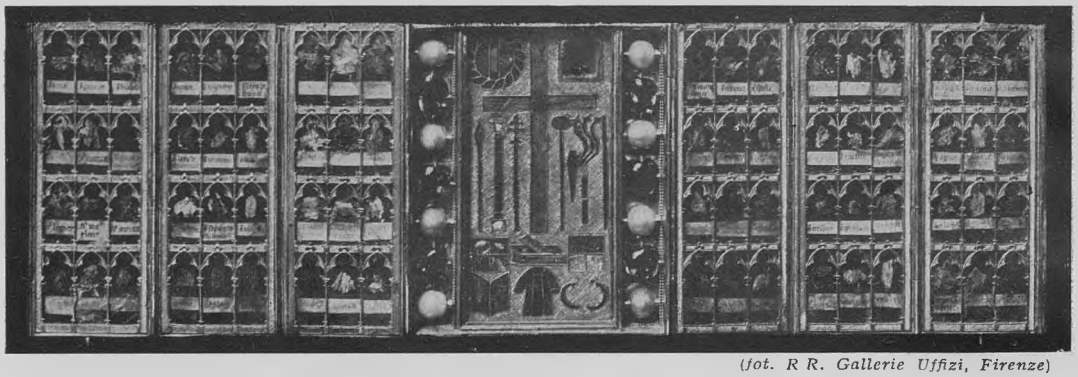
Siamo arrivati ormai al luogo più cospicuo del palazzo: alla camera ed allo scrittoio di Lorenzo. Forse il Magnifico v'abitava l'inverno, riserbandosi per l'estate la stanza terrena. Certo teneva qui i suoi ingenti tesori.

Nella camera v'è una lettiera con tarsie e prospettive, e teste e figure di rilievo, in oro; e simili sono il lettuccio e un cassone. Anche una tavola e una scranna sono intarsiate. Vi troviamo poi due forzieri messi d'oro di tre braccia e mezzo l'uno, con dipintovi su, nella fronte, i Trionfi del Petrarca; e v'è ancora una cassapanca, e una seggiola di cuoio paonazzo, e tabernacoli con pitture e sculture, e busti e musaici: tra l'altro un bassorilievo di Donatello con la *Ascensione*.

Ma specialmente forzieri e cassoni racchiudono robe che ci interessano: le vesti del Magnifico: una decina di lucchi, tra i quali uno paonazzo di panno di Londra foderato di « dossi » fini, ed uno simile foderato di « trippa » cremisi e valutato sessanta fiorini; una decina di vesti lunghe, paonazze, rosate, tanè; una « turca » di drappo moresco foderata d'ermellini; diciannove « robette » diverse e quasi tutte foderate di zibellini; altre venticinque robette e « robettini »; sedici tra mantelli, cappe e gabbani; dieci cappucci. Un insieme da vestire una famiglia.

L'anticamera di Lorenzo, pur con lettiera, lettuccio e cassapanca — si dormiva un po' dappertutto nel palazzo mediceo, come a Versailles al tempo del Re Sole — è una specie di pinacoteca. Ci sono quadri di Giotto, dell'Angelico, del Lippi, del Pesellino; sculture di Donatello, bassorilievi antichi.

Ma lo scrittoio, ch'è forse quello stesso di Piero, magnificato dal Filarete per un superbo impiantito maiolicato di Luca della Robbia, racchiude un tesoro. Il solo elenco degli oggetti fa sbalordire. Settanta tra cammei e intagli antichi, sciolti o montati in anelli d'oro, e alcuni valutati fino a duemila fio-

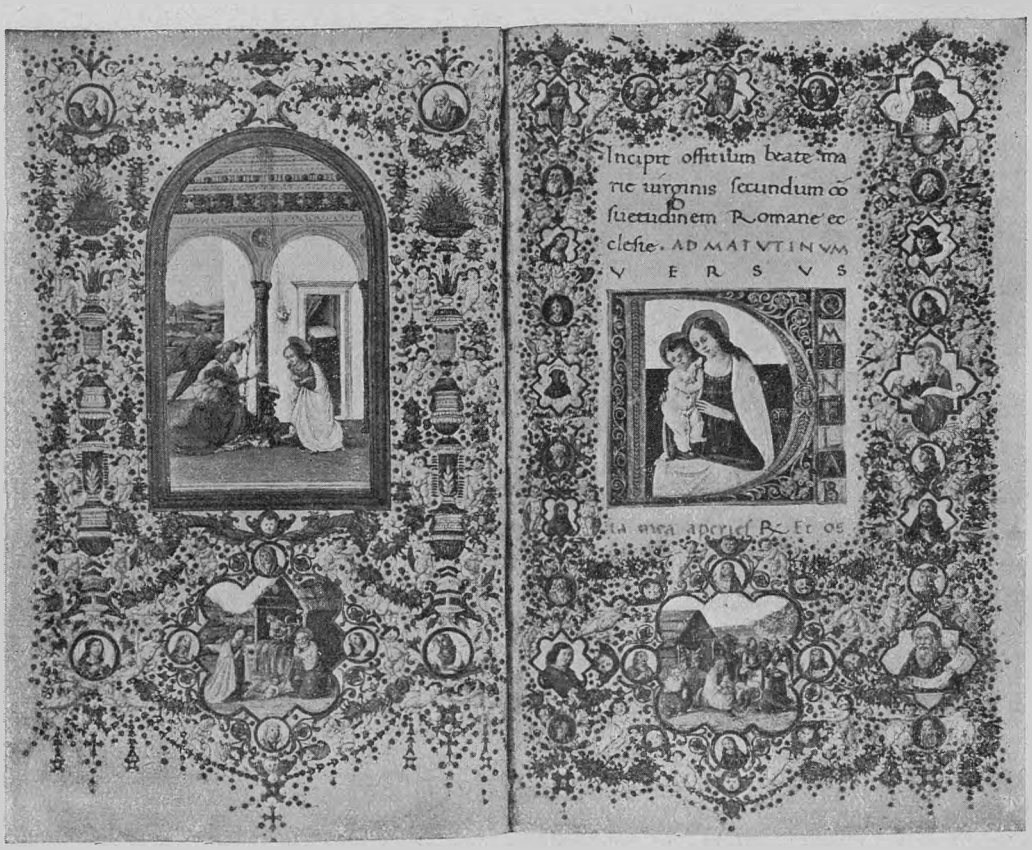


(fot. R R. Gallerie Uffizi, Firenze)

IL RELIQUIARIO DEL LIBRETTO PARTE INTERNA, APERTA) (TESORO DEL BATTISTERO DI FIRENZE).

rini ciascuno; e tra questi uno dei più grandi e famosi, quello che si chiama oggi la *tazza Farnese* e si conserva nel Museo Nazionale di Napoli: un disco di venticinque centimetri di diametro, lavorato, in un pezzo di onice grigio su fondo marrone, da abilissimi artefici alessandrini, con una testa di Gorgone all'esterno ed una allegoria del Nilo all'interno. Lorenzo lo rammenta nei suoi *Ricordi,* dicendoci che l'acquistò a Roma nel 1471, quando vi si recò ambasciatore a Sisto IV; e l'inventario la chiama « una scodella di sardonico e calcidonio » e la valuta diecimila fiorini: oggi qualche milione.

Con le gemme, i famosi vasi di Lorenzo: rinfrescatoi e boccali, scodelle e tazze, cop-



IL LIBRO D'ORE DI LORENZO (FIRENZE, BIBLIOTECA LAURENZIANA).



(*fot. Alinari*)

LA CAPPELLA AFFRESCATA DA BENOZZO GOZZOLI.

pe e bicchieri, intagliati nelle materie più dure più rare e più preziose: cristallo di rocca, agata, ametista, calcedonio; e montati in argento dorato dai più abili orafi che Firenze avesse. Un « rinfrescatoio di diaspro, grande, con due manichi forniti d'argento

dorato e del peso di tredici libbre e mezzo » è valutato duemila fiorini; ed altrettanto « un boccale di sardonio col manico di detta pietra, col piè e beccuccio d'argento dorato ».

Di questi vasi, sedici si conservano ancora fortunatamente, nel Museo degli Argenti a Palazzo Pitti, ed altri, adattati a reliquiario, nel Tesoro della Basilica di S. Lorenzo.

Di gioielli, Lorenzo, non possedeva più forse tutti quelli lasciatigli da Piero. Ne aveva venduti per necessità politiche e domestiche. Ma possedeva ancora la « reliquiera d'oro fatta a tabernacolo con sei pezzi di sportegli drentovi otto perle di grani tre e mezzo l'una e sei balasci », in tutto un peso di più di una libbra e un valore di mille e cinquecento fiorini. Era il famoso *Reliquiario del libretto*, capolavoro dell'oreficeria francese del sec. XIV, e racchiudente preziosi frammenti della corona di spine, della tunica, del manto di porpora, di tutti cioè gli oggetti e strumenti della Passione, tolti dalle mani stesse di Carlo V dalla Sainte Chapelle di Parigi per donarli al fratello Luigi d'Angiò.



LA TAZZA FARNESE - L'ALLEGORIA DEL NILO (MUSEO NAZ. DI NAPOLI). (*fot. Alinari*)

È dubbio però che tra le cose da Lorenzo lasciate si ritrovasse un anello di cui il popolino doveva aver vociferato. Ce ne fa fede un passo delle curiose *Ricordanze* di Bartolommeo Masi calderaio, il quale, prendendo nota di « una scurità di tempo d'acqua e di vento » fattasi a Firenze ai 5 aprile del 1492, aggiungeva: « Dicesi che fu che Lorenzo lasciò andare uno spirito si diceva avesse tenuto legato in uno anello, il quale, si disse, lo liberò e lasciollo andare in su quel punto che venne questa fortuna. Il quale spirito, si diceva, aveva tenuto parecchi anni in detto anello, e perchè era malato grave in detto tempo (Lorenzo morì l'8 aprile) si dicie lo liberò ».

C'erano però, tra i volumi preziosi, due gioielli: « un libriccino di donna, piccino, coll'asse d'oro smaltate con una Annunziata ed un San Giovanni »; ed un altro « libriccino delli offizi di donna coi segnaletti di perla e l'asse traforate d'argento dorato, con rubini in luogo di borchie, scritto di lettere di oro su carta azzurrina »; forse quello che Clarice Orsini portava quando, sposa novella, andò a messa in San Lorenzo accompagnata da tutti i giovani e tutte le giovani delle nozze.

I due gioielli sono forse perduti; ma la Laurenziana conserva ancora un piccolo e prezioso libro d'ore — legato in velluto violaceo con borchie dorate, pietre d'ambo i lati e fermagli finemente niellati — che Antonio Sinibaldi nitidamente scrisse e Francesco d'Antonio del Cherico squisitamente miniò pel Magnifico sett'anni prima della morte: un capolavoro della miniatura fiorentina del Rinascimento.

Ma riprendiamo la nostra visita. Ecco presso allo scrittoio di Lorenzo, rimpetto alla « Sala Grande » una « saletta » ove molto probabilmente la famiglia medicea desinava e cenava. Vi troviamo difatto una spalliera tutta lunga, una tavola di nove braccia, un'altra di undici, una scranna, due panche e sei trespoli. Completano l'arredamento modesto un gran candelliere d'ottone con

dodici poste di candellieri con più rami figure e fogliami », e quattro bracci a muro, pur per candele; un « acquaio con coppa di bronzo alla damaschina a uso di secchia », un gran catino di rame, una mezzina pure di rame e un armadio con posate d'argento e di stagno.

A queste tavole sedevano i familiari, misti con gli ospiti, fossero fattori venuti forse da Bruggia o da Costantinopoli, fossero uomini politici, fossero letterati od artisti.

Agnolo Poliziano, accolto ancor giovinetto nel palazzo di Via Larga, e Michelangelo Buonarroti, chiamato a studiare ed a lavorare nel giardino di San Marco ricco di statue antiche, furono per lungo tempo alla mensa del Magnifico; e narra il Condivi come, usandosi occupare via via i posti liberi volta a volta che un commensale arrivava, accadesse spesso che il giovine statuario avesse un luogo d'onore anche rispetto agli stessi figliuoli del padrone di casa.



LA TAZZA FARNESE - LA TESTA DELLA GORGONE (MUSEO NAZ. DI NAPOLI). (*fot. Alinari*)

A queste mense, però, non si scialava; vi regnava anzi una frugalità tutta fiorentina.

Si narra a tal proposito che quando Franceschetto Cybo — genero del Magnifico avendone sposata la figlia Maddalena — venne a Firenze con grande brigata, fosse ospitato in casa del suocero, mentre i suoi amici venivano alloggiati in altro palazzo. E che, trattato alla mensa di Lorenzo con la consueta semplicità e temendo non la lieta compagnia avesse a lamentarsi di tanta parsimonia, non poco dovette meravigliarsi quando seppe che quella era, al contrario, trattata principescamente.

Del che accennando discretamente al suocero, questi gli rispose come avesse voluto considerarlo parente e non ospite.

Ma continuiamo il nostro giro e passiamo alla camera di Giuliano, il bel Giuliano cantato dai poeti, magnificato dai pittori. Qui soltanto troviamo poche vesti muliebri. Di chi erano? Forse di Clarice Orsini, la triste e un po' arcigna baronessa romana sposa di Lorenzo? Forse invece di Lucrezia Tornabuoni, la spirituale fiorentina sua madre? Saliamo in una vicina soffitta: specie di guardaroba addetta quasi ad ogni camera. Vi troviamo due belle stuoie di giunchi di Barberìa, che ci fanno venire in mente i famosi doni mandati a Lorenzo dal Soldano di Babilonia: « certe cose odorifere in begli vaselli alla moresca, e fiaschi pieni di balsamo, e un grande e bello padiglione vergato alla moresca » — come narra il diarista Lapini — non che diversi animali, fra i quali una giraffa che destò naturalmente la più viva curiosità. Ma presto morì per aver dato del capo nella soglia di un uscio.

Scuriosiamo ancora un poco. Ecco nella saletta di rimpetto alla sala grande, il bassorilievo di Bertoldo col *Baccanale di Putti* che oggi si ammira nel Museo Nazionale di Firenze, e un busto al naturale di Giovanni, che è forse quello di Mino da Fiesole che si vede pure al Bargello. Ecco, in un anticamera, un « desco » di Masaccio; e nella camera di Piero, tra cento meraviglie, due guanciali

di velluto cremisi in due peli — alto e basso — e campo arricciato d'oro con fregiature con rami e compassi di diversi uccelli e animali, d'oro tirato, e otto nappe pur d'oro, con perle.

Poi ancora, nella « munizione » di Piero, armi magnifiche da giostra messe a oro; e nell'anticamera una sopracielo con una *Fortuna* di mano del Botticelli.

E guardiamo un po' anche nei luoghi più riposti o in quelli che oggi offrono tanto di modernità. Nell'« agiamento » che sta presso la camera di Piero, troviamo una tavola di cedro con trespoli, un catino d'ottone da piedi, un bacino da barbieri, un altro da dare acqua alle mani e poco più.

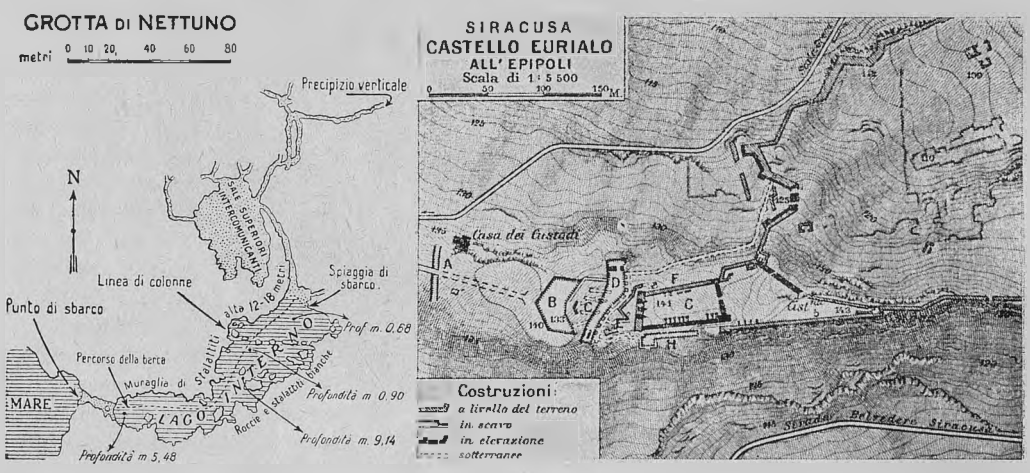
In una soffitta vediamo un armadio con molti vestiti da bambini, e nella camera delle balie « una culla da fanciulli messa tutta d'oro e dipinta »: « bella » nota perfino il succinto inventario.

Tra le varie cucine — ai diversi piani — ve ne è una con dieci teglie di rame, tra cui due per fare le uova affogate. In camera di monna Mea, evidentemente la dispensiera, ci sono armadi casse e cassoni con infinite stoviglie « e mutature da tavola ». Robe per i padroni; chè anche in casa i Medici le serve non stavano allegre: in camera ci avevano due « cassonacci » e pochi « piattelli tra saldi e rotti ».

Poi su alto, sotto al tetto, la « munizione grande »: vera e propria armeria con centinaia di pezzi da offesa e da difesa.

E pur furono inutili pochi anni dopo, quando la marmaglia mise a sacco il palazzo, e i favolosi tesori andarono distrutti o dispersi.

NELLO TARCHIANI.



I MIRACOLI DEL TOURING

Chi crederebbe alla possibilità di acquistare un volume, di quasi 500 pagine, rilegato, contenente una quarantina di carte e piante, per sole 6 lire? Ed un volume di trecento pagine con una quindicina di carte e piante per sole 4 lire? Eppure questo miracolo è realtà giacchè tale è il costo, rispettivamente, dei volumi **Sicilia** *e* **Sardegna** *della* **Guida d'Italia del T. C. I.** *Chi li scorre viene a conoscere l'esistenza di bellezze impensate. Ne diamo un saggio con le due cartine che riproduciamo, in formato ridotto: l'una illustra la grotta di Alghero, singolare meraviglia naturale, l'altra il complesso archeologico dell'Epipoli di Siracusa di cui si apprezza l'importanza solo rilevando la precisa ubicazione dei molteplici monumenti, oggi rappresentati sul terreno da ammassi di ruderi. Quali e quante mete per un turista che voglia visitare le due isole: dall'alpinismo alla speleologia, dalla archeologia all'arte medioevale e moderna, dal folklore agli incanti del paesaggio, ve n'è davvero per tutti i gusti! Ma, secondo quanto dice Nello Tarchiani nel* Marzocco *del 28 giugno, con le Guide del Touring, « si possono fare piacevolmente ed utilmente viaggi meravigliosi senza muoversi dalla propria stanza di studio e ricordare cose vedute in più tempi, coordinare impressioni disparate e diverse». Dunque... chi non li possiede ancora si affretti ad acquistare* Sicilia *(L. 6, più L. 2 per spedizione raccomandata nel Regno e Colonie; Estero L. 3) e* Sardegna *(L. 4, più L. 1,50 o L. 2,50 per spedizione raccomandata nel Regno o all'Estero).*



(*fot. Ruotolo, Milano*)

IL BEL PADIGLIONE DELLA « MONTECATINI » (SOC. GENERALE PER L'INDUSTRIA MINERARIA ED AGRICOLA) ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO.

PER UN'ITALIA SICURA E FECONDA

Una superba impresa di emancipazione industriale

Anche recentemente, in occasione dell'ultima Fiera Campionaria di Milano, s'è dovuta fare una constatazione assai sconfortante. Questa: che oltre le Alpi non si ha un'idea, non diciamo chiara, ma forse neppure approssimativa della capacità e della mole di alcune grandi industrie italiane, la cui organizzazione invece è tale ch'esse possono stare alla pari delle maggiori d'Europa.

Siamo noi però i primi a volerle ignorare: perchè nel nostro paese è oltremodo sviluppato il culto dell'umiltà nazionale; e, inclinati come siamo ad ammirare ciò che si fa fuori di casa, subiamo rassegnatamente quelle mortificazioni dell'amor proprio che sono la conseguenza diretta dei nostri sperperi d'entusiasmo verso altrui.

Questa Rivista non mancò di reagire praticamente contro questa sviscerata professione di xenofilia richiamando, attraverso i suoi articoli, l'attenzione dei lettori sulle nostre più vigorose e feconde attività industriali: chè le vie d'Italia non conducono tutte a musei e a belvederi, ma ve n'è qualcuna che porta a grandiosi opifici e a pulsanti cantieri: come quelle che oggi percorreremo per curiosare negli stabilimenti della « Montecatini », Società Generale per l'Industria Mineraria ed Agricola, che viene da molti erroneamente confusa con la Società delle Terme di Montecatini.

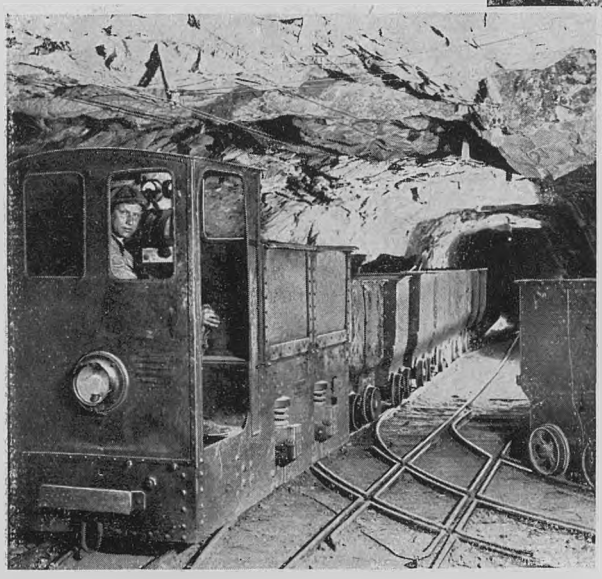
Presentiamo la "Montecatini".

Ma che cos'è, in due parole, la « Montecatini »? Fate conto di aver dinanzi un'enorme quercia: ecco il tronco gagliardo, ecco gli attorti rami, ecco la chioma indomita e pomposa. Ciò che vedete è già abbastanza superbo: ma vi è celato il più bello, e cioè quel secreto profondo faticoso ramificar di radici per cui la nobile pianta, simbolo della forza, d'altrettanto penetra nel suolo di

quanto s'innalzi e dispieghi nell'aria, e per quelle barbe tenaci si ciba dei succhi più sostanziosi della terra.

Nel campo industriale la Montecatini signoreggia davvero come una quercia. La sua attività principale consiste nella produzione di fertilizzanti, meglio conosciuti sotto il nome di concimi chimici, nelle loro due grandi specialità, che corrispondono ai due maggiori bisogni dell'agricoltura, di fosfatici ed azotati. Le materie occorrenti alla creazione di tali prodotti sono ricavate dal-





In alto: OPERAIO (PICCONIERE) AL LAVORO NELLE GALLERIE. - *In basso:* TRASPORTI INTERNI CON LOCOMOTORI ELETTRICI.

la terra stessa o dall'aria, come vedremo: così che i processi di fabbricazione della potente industria hanno singolari affinità coll'opera stessa della natura, in quanto questa viene aiutata a correggere i suoi difetti e a colmare le sue deficienze con le risorse ch'essa racchiude in se stessa.

Ma guardiamo più da vicino questa imponente organizzazione. La Montecatini estrae le materie prime da 14 miniere e le lavora in buona parte dei 68 stabilimenti, sparsi per tutta Italia: inoltre ha tre cave di marmo (ad Acquabianca, Orto di Donna e Vagli nelle Alpi Apuane), due centrali idroelettriche (a Marlengo e Mas), una ferrovia elettrica da Sedico-Bribano (Belluno) ad Agordo, tre jutifici (ad Aulla, Borgo S. Dalmazzo e Spezia), una fonderia e stabilimento meccanico a Pesaro, e cinque piroscafi: *Cavi, Minerva, Venus, Milano* e *Unione*. L'ossatura, come si vede, è veramente gigantesca: e spiega come la Montecatini, costituita a Firenze il 26 marzo 1888 con un capitale di 2 milioni di lire allo scopo di sfruttare la miniera di rame di Montecatini Val di Cecina presso Volterra (località ben diversa da quella ove esistono le famose sorgenti termali), sia oggi — dopo l'assorbimento avvenuto nel 1917 della « Società Miniere Solfuree Trezza Albani Romagna e C. », nel 1920 della « Unione Italiana fra consumatori e fabbricanti di prodotti chimici » e della « Società Prodotti Chimici Colla e Concimi » — uno dei primi organismi europei per l'industria mineraria ed agricola e disponga di un capitale, interamente versato, di 300 milioni di lire.

Ventimila operai sono impiegati nelle miniere e negli stabilimenti per la fabbricazione di 16 specialità di concimi chimici, di 14 anticrittogamici per uso agricolo, di 97 prodotti di vario genere dagli zolfi per industrie agli acidi minerali, dall'acqua distillata all'ammoniaca, dal carburo di calcio all'ossigeno, dal solfato di zinco all'idrogeno, dai sali artificiali al sapone da bucato, dalle colle alla juta, dai fertilizzanti per piante da frutto, da orto e da fiore ai preparati per di-





MINIERA DI GAVORRANO - *In alto:* CANTIERE DI LAVORO, PERFORAZIONE MECCANICA. - *In basso:* PREPARAZIONE DELLE MINE.

fendere le piante dagli insetti, dalla lignite ai marmi. Di questi ultimi la Montecatini produce 15 qualità, dallo Statuario al Venato macchia gialla, dal Bianco P al Corallo rosa, dai Fiorito rosso, paonazzo, rosa « Prunelli » al Bardiglio unito e ornato. Otto segherie, di cui una a Buenos Aires, un'altra a Rio de Janeiro, un laboratorio a Viareggio e depositi dislocati da Castelnuovo di Garfagnana a cinque città dell'Australia, da Bagni di Lucca a Bombay, da Pietrasanta a Calcutta, da Milano a Rio de Janeiro completano il quadro di questa industria marmifera, ch'è appena un ramo dell'attività della Montecatini.

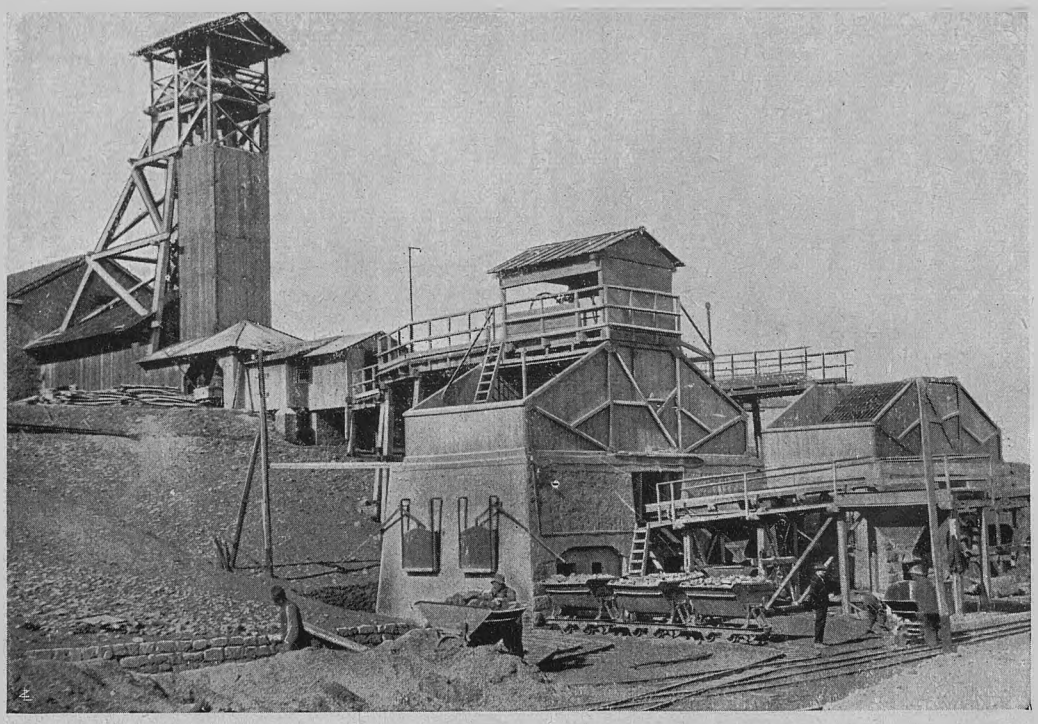
Come si fabbrica il perfosfato.

L'Ufficio Agrario di propaganda della Società ha messo da qualche tempo in circolazione delle cinematografie da cui, anche chi sia digiuno di processi industriali, può rendersi un'idea abbastanza approssimativa di come si svolgano le varie fasi di lavorazione dei principali prodotti. Noi seguiremo quest'ordine, diremo così, cinematografico, il quale stavolta non significa una successione vertiginosa di quadri, come avviene nei films ricreativi, ma una progressione ordinata di visioni, che ci permetteranno di seguire passo per passo lo sviluppo dei vari momenti di produzione.

Cominciamo dai concimi fosfatici: 8 milioni di quintali prodotti nel 1924. Il ciclo si svolge in tre episodi, che si potrebbero far corrispondere ai tre regni visitati da Dante: tanto più che il primo s'inscena nelle viscere della terra, cioè nell'anticamera dell'inferno: un inferno molto addomesticato, però, e che offre a qualche migliaio di operai il mezzo di guadagnarsi onestamente il pane.

Dalle miniere di Agordo (Belluno), di Boccheggiano e di Montieri, di Gavorrano e di Ravi, queste quattro tutte in provincia di Grosseto, la Montecatini estrae la pirite, che come tutti sanno (ma non è male ricordarlo) è un solfuro di ferro.

La pirite — di cui la Montecatini ha prodotto nel 1924 tonnellate 373.215 — serve alla fabbricazione dell'acido solforico che, come vedremo, è una delle due materie la cui combinazione dà il perfosfato o superfosfato. L'estrazione del minerale, che non si trova mai in banchi ma in grosse lenti racchiuse in roccia granitica o calcarea, avviene coi consueti sistemi: si penetra nelle miniere per mezzo di gallerie, servite da ferroviette trainate da cavalli e muletti, oppure di pozzi,



MINIERA DI ZOLFO DI PERTICARA: POZZO VITTORIA ED IMPIANTI DI VAGLIATURA.

forniti di ascensori. I minatori, adoperando martelli perforatori ad aria compressa, preparano i cosiddetti *cantieri di coltivazione*, cioè piccole gallerie ricavate nel vivo del giacimento per abbattere il materiale: questo viene distaccato mediante mine caricate di dinamite o d'altro esplosivo.

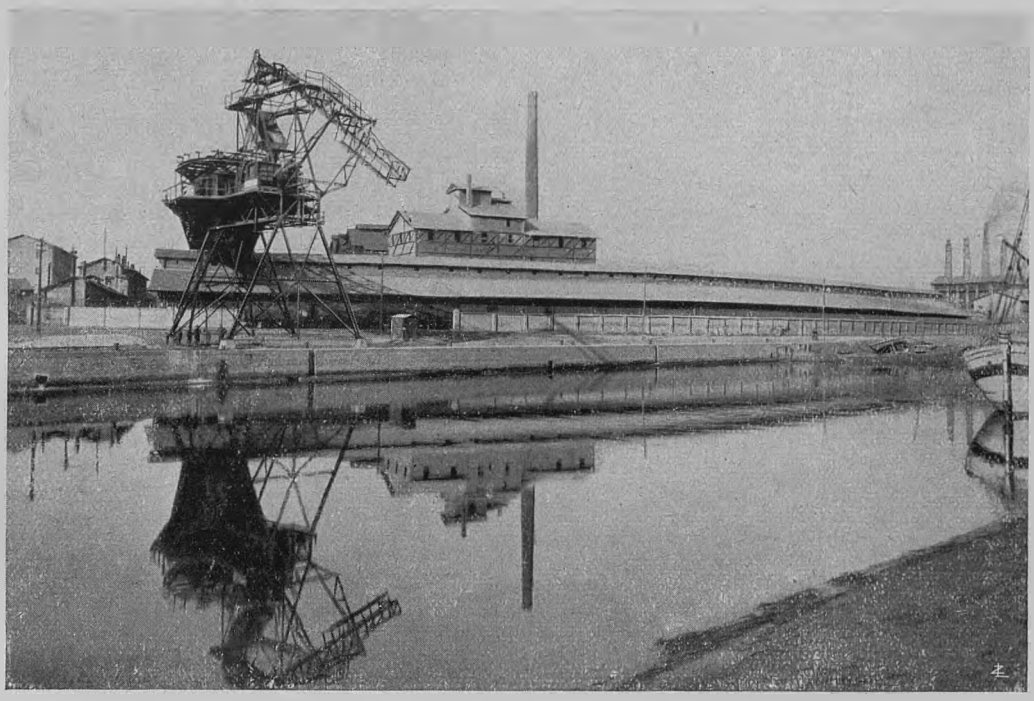
Dal... purgatorio al paradiso.

Estratto il minerale dalla miniera — ciò che si fa con treni di vagoncini rimorchiati sino alla base dei pozzi — se è sufficientemente privo di materiale sterile, si porta direttamente nei locali di *frantumazione* dove, subìta una prima cernita, passa in una serie di frantoi e vagli, quindi nei silos. Se invece la pirite è mescolata ad abbondante materiale sterile, passa in altri locali detti *laverie* dove, subita una fine frantumazione, è crivellata e quindi mandata alle *tavole a scossa* sulle quali viene lavata togliendo ad essa, in virtù del diverso peso specifico, il materiale sterile.

Tutta la pirite mercantile prodotta dalla miniera è raccolta nei silos posti alla stazione di partenza della teleferica che la porta, o alle stazioni ferroviarie, dove è caricata sui vagoni, o alla stazione di carico marittimo. In questa la pirite è collocata in grandi silos dai quali viene tolta a mano a mano che ai piloni di carico si presentino i vapori che ne debbono effettuare il trasporto agli stabilimenti o all'estero.

Le operazioni di frantumazione e di lavaggio appartengono, se vogliamo, al secondo regno dove la grezza materia si purga e, se proprio non diventa degna di salire al cielo come « l'umano spirito », è tuttavia idonea a subire quelle vicende chimiche per le quali occorre tanta purezza quanta a noi per andare in paradiso.

Ora la pirite deve essere trasformata in acido solforico. Come si fa? Semplicemente così: si mettono le piriti ad arrostire in grandi forni speciali. Bruciando, esse si decompongono, lasciando libero, sotto forma di vapori, lo zolfo di cui sono ricche; vapori che al contatto dell'aria si tramutano in anidride solforosa. Questa, sempre mista all'aria, viene fatta passare attraverso una torre di piombo (detta Glower) dove si ossida a contatto di acido nitrico che gocciola dall'alto unitamente ad acido solforico nitro-



RAVENNA - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DEL PERFOSFATO.

so, trasformandosi in anidride solforica. Tale gas viene mandato in grandi camere di piombo ove, in presenza di acqua finemente polverizzata, si condensa sotto forma di acido solforico che viene poi raccolto in grandi serbatoi.

Siamo dunque arrivati all'acido solforico, ottenuto dalle piriti col processo sovra esposto. Ora entra in scena un secondo ingrediente: la fosforite.

Questo minerale non è purtroppo di casa nostra: dobbiamo comperarlo all'estero, specialmente in Francia, che lo ricava dalle miniere della Tunisia.

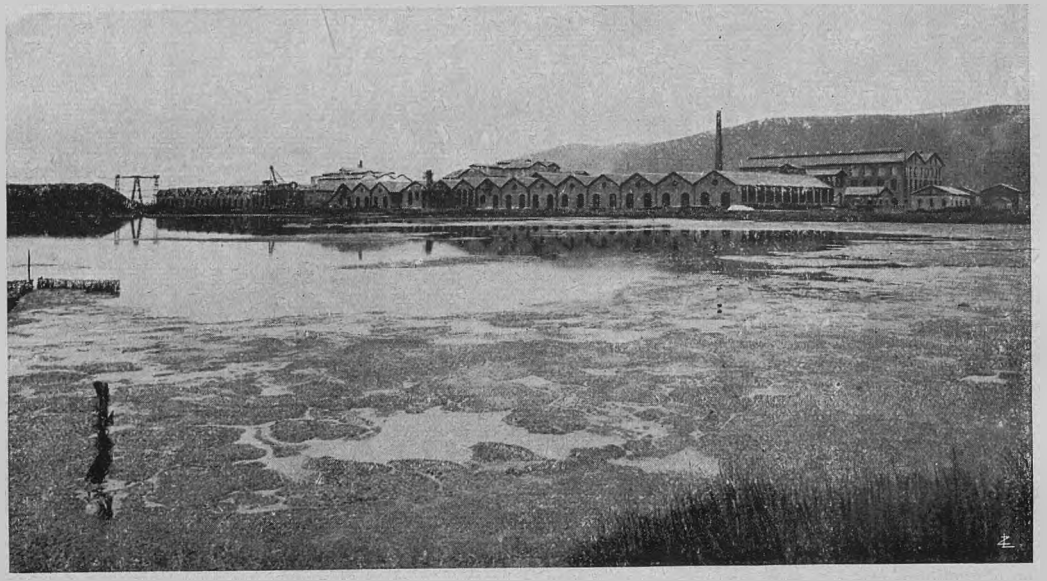
La fosforite arriva ai quaranta stabilimenti di perfosfati della Montecatini (1) direttamente coi piroscafi oppure coi treni ed è macinata come polvere o farina finissima.

Anche questo secondo processo è semplicissimo. La fosforite, in determinate quantità preventivamente pesate, viene introdotta nelle impastatrici, nelle quali si versa un dato peso di acido solforico. Immediatamente ha luogo una reazione, da cui esce una pasta che, passata in apposite camere per perfezionare la reazione, dà il perfosfato. Gli essiccatori e le macchine disintegratrici s'incaricano poi di asciugarlo e di ridurlo in polvere: qui intervengono altri operai che lo insaccano (ecco la ragione dei tre jutifici della Montecatini), lo pesano e lo caricano sui treni, che lo irradiano agli agricoltori della penisola.

Gli otto milioni di quintali annui di perfosfati prodotti dalla Montecatini — il solo stabilimento di Venezia (Porto Marghera) ne fabbrica 800.000 quintali — non bastano ancora a sopperire al fabbisogno nazionale, che — sempre nel 1924 — è stato di quintali 12 milioni e 800 mila, contro 11 milioni nel 1923 e 10.750.000 nel 1913.

Si può affermare che sulla concimazione fosfatica si impernia tutta la produzione agricola. L'anidride fosforica, ch'essa somministra al suolo, ha funzioni importantissime nella nutrizione delle piante: prende parte

(1) Essi sono distribuiti nelle seguenti località: Assisi - Bagnoli - Barletta - Borgo Panigale - Borgo S. Donnino - Bra - Cagliari - Campello sul Clitunno - Campofranco - Casale Popolo - Castelguelfo Parmense - Este Forlimpopoli - Livorno - Milazzo - Modena - Montemarciano - Novara - Orbetello - Piano d'Orte - Pozzolo Formigaro - Portici - Porto Recanati - Ravenna - Reggio Emilia - Rifredi - Rifredi (Riunite) - Roma Tuscolana - Romano di Lombardia - S. Giorgio di Nogaro - S. Giorgio di Piano - Saronno - Taranto - Torino - Tommaso Natale - Treviglio - Venezia - Vercelli - Vercelli (S.I.C.E.A.) - Vicenza.



ORBETELLO - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DEL PERFOSFATO.

alla formazione delle sostanze proteiche, favorisce l'accrescimento di tutti i tessuti, dispone le piante alla fioritura e ad una copiosa fruttificazione e le rende più resistenti alle malattie; è insomma il suo alimento sostanziale. Tutti i terreni, di qualunque natura essi siano, ne sono bisognosi, perchè tutti sono deficienti di anidride fosforica: di qui l'enorme richiesta del prodotto alla quale, come vedremo, la Montecatini si è messa in grado di sopperire quasi per intero. L'impiego del perfosfato dovrà aumentare notevolmente in Italia, sì da raggiungere fra breve almeno i 25-30 milioni di quintali annui.

E così abbiamo passato in rassegna due cicli del perfosfato: ci resta da dire del terzo, che sarebbe l'epilogo o meglio, per rimanere nella similitudine, il paradiso. Esso è rappresentato da quei campi sperimentali di cui i visitatori della Fiera di Milano videro qualche esemplare attorno al padiglione della Montecatini: stupendi saggi di coltura ove il frumento dell'altezza di un uomo, l'erba spagna oltrepassante il ginocchio, e il ravizzone superbamente fiorito, dimostravano, con suggestiva e smagliante vegetazione, l'efficacia delle concimazioni chimiche. Altre documentazioni del genere i lettori possono osservare nelle fotografie che corredano questo scritto.

Il problema dell' azoto.

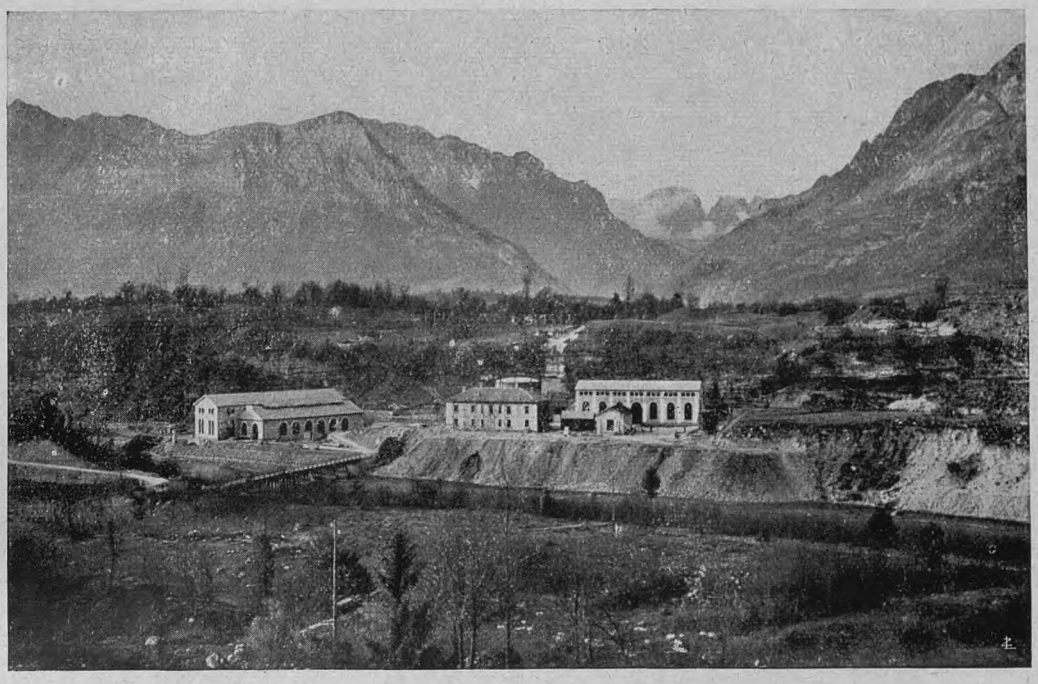
Un aspetto anche più interessante, e veramente superbo, dell'attività di questo grande organismo industriale è il programma che la Montecatini sta attuando metodicamente, per assicurare all'Italia tutto l'azoto occorrente allo sviluppo ed al progresso della propria agricoltura ed alle necessità della difesa nazionale.

È risaputo che l'azoto entra oggi in gran parte nelle miscele balistiche richieste dalle esigenze della guerra moderna: ma è pure risaputo che esso è un elemento necessario per l'agricoltura, somministrando coi suoi sali un fertilizzante indispensabile e prezioso.

Prosperità agricola ed efficienza militare sono egualmente interessate al rifornimento di questo elemento, che pur trovandosi allo stato libero, in miscela con l'ossigeno, nell'atmosfera nella enorme proporzione di circa l'ottanta per cento, sinora era rimasto completamente inutilizzato, inservibile agli scopi industriali ed ai bisogni dell'agricoltura.

Per le piante l'azoto è un alimento di primo ordine essendo sostanza essenziale nella formazione della materia organica vegetale e animale.

Senza azoto le piante non potrebbero produrre abbondantemente. L'azoto deve tro-



MAS (BELLUNO) - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA E DEI PRODOTTI AZOTATI.

varsi nel terreno sempre in quantità bastevole ai bisogni delle coltivazioni.

Nel suolo l'azoto esiste in quantità variabile, essendo l'elemento più mobile e soggetto a disperdimenti. Quello che si somministra con le sostanze organiche (letame, sovesci) passa rapidamente alla forma sotto cui le piante lo assorbono (nitrica) e la parte che non viene immediatamente utilizzata non resta nel terreno ma facilmente si disperde. Occorre quindi fornire l'azoto coi concimi speciali e nei momenti più indicati.

I concimi chimici azotati più in uso sono: il nitrato di soda, il solfato ammonico e la calciocianamide. Il nitrato di soda proviene dal Cile ed attualmente si impiega nella quantità di q. 500.000 annui. Del solfato ammonico si impiegano q. 400.000; finora questo concime per due terzi proviene dall'Inghilterra e dalla Germania. La calciocianamide è, fortunatamente, di produzione italiana.

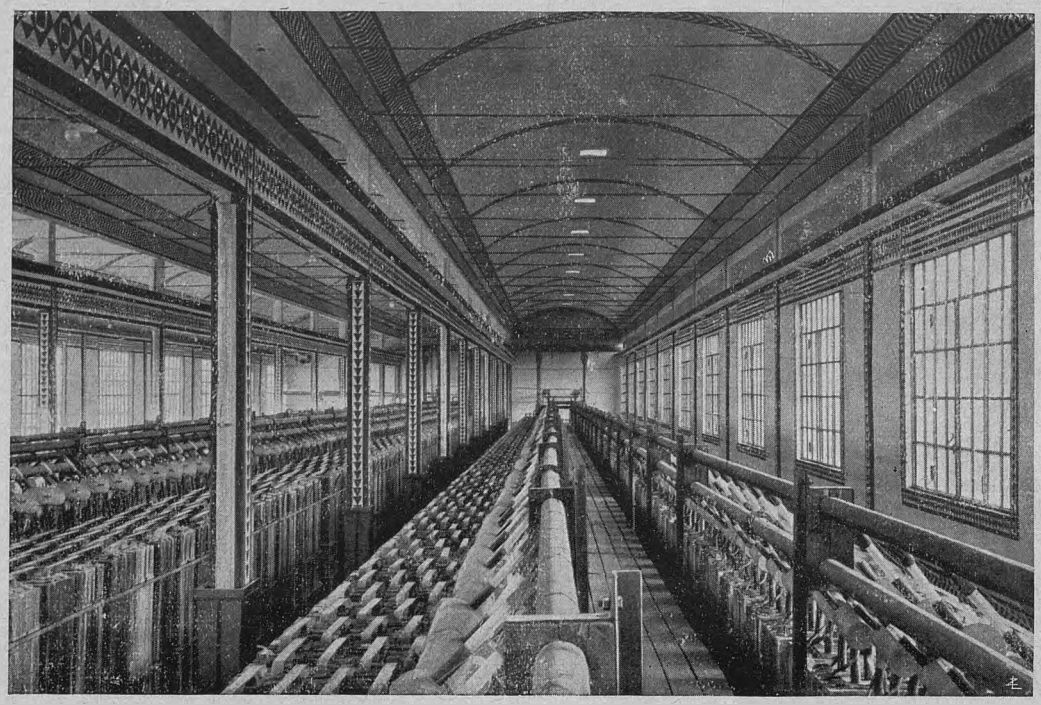
Il problema dell'azoto per l'Italia è, dunque, della più grande importanza: si tratta di produrlo tutto in Paese per impedire che esca del denaro.

Quando l'Italia sarà in grado di produrre tutto l'azoto che le occorre avrà risolto uno dei maggiori problemi di natura economica: potrà disporre di tutti i concimi necessari all'intensificazione della sua agricoltura anche se i consumi aumentassero, come è prevedibile e desiderabile, considerevolmente, e non avrà più l'assillante preoccupazione della sua difesa di fronte a eventuali necessità belliche.

L'azoto italiano.

Sarà titolo di giusto orgoglio il poter finalmente dire che i prodotti del nostro suolo sono ottenuti con l'azoto della nostra aria e che l'Italia può, almeno per uno degli elementi della fertilità, provvedere coi propri mezzi senza ricorrere alle importazioni.

L'azoto dell'immenso serbatoio atmosferico, ritenuto fino a poco tempo fa inerte e quasi inservibile per le produzioni, all'infuori di quello che una certa categoria di piante sa utilizzare, diventa ora un elemento che la scienza può domare, afferrare, ridurre a composti che rinnovellano la vita e la rendono più attiva, ne accrescono la potenza, nel tempo stesso che possono distruggerla. Miracoli della scienza chimica che ha rivoluzionato il mondo in questi ultimi tempi con le sue scoperte e che lo dominerà sempre nelle sue innumerevoli estrinsecazioni di



NOVARA - STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DELL'AMMONIACA SINTETICA E PRODOTTI AZOTATI (SALA DEGLI ELETTROLIZZATORI).

bellezza, di utilità, di forza e di debolezza. Così sarà scongiurato per sempre il disastro delle carestie previste da uno scienziato che anni or sono aveva affermato il pericolo incombente sulla produzione granaria mondiale se si fossero esauriti i depositi naturali dei concimi azotati.

I procedimenti che permettono di impossessarsi dell'azoto dell'aria sono meravigliosi. In Italia il processo industriale adottato è quello di ottenere dell'ammoniaca sintetica. Nella formazione dell'ammoniaca prendono parte azoto e idrogeno: quest'ultimo si ottiene dall'acqua.

In Germania si usa un procedimento fondato sull'impiego del carbone. Ma l'Italia, sfortunatamente, non ha carbone mentre può disporre di energia elettrica prodotta a prezzo conveniente. E con questa forza misteriosa ottiene appunto la scomposizione dell'acqua e quindi l'idrogeno.

Questo procedimento fu ampiamente illustrato in un articolo apparso nel fascicolo di Febbraio c. a. di questa stessa Rivista (pagina 175).

Negli stabilimenti per la produzione dell'azoto, l'energia elettrica, fornita da una centrale, vien trasformata da corrente alternata in corrente continua e immessa nelle speciali batterie elettrolitiche nelle quali avviene la scomposizione dell'acqua nei suoi due elementi: idrogeno e ossigeno. Il primo è raccolto in grandi gasometri, il secondo si utilizza per diverse applicazioni industriali.

L'azoto viene separato direttamente dall'aria eliminando l'ossigeno o per liquefazione o per combustione. In ispeciali dosatori viene preparata la miscela costituita da tre parti di idrogeno e una di azoto che compressa ad oltre 250 atmosfere si fa circolare sotto tale pressione nelle colonne di catalisi dove si trasforma in ammoniaca anidra.

L'ammoniaca gassosa viene prontamente assorbita da acqua iniettata mediante pompe ad alta pressione ed in questo stato di soluzione concentrata viene immessa nei serbatoi. Si utilizza in seguito per ottenere il solfato ammonico, il nitrato ammonico ed altri prodotti azotati.

Concimi azotati italiani ed esplosivi.

Per ottenere il solfato ammonico occorre l'acido solforico che si ricava, come si è già



GRANO DI RAZZA ELETTA RAZIONALMENTE COLTIVATO E CONCIMATO (ISTITUTO DI GENETICA, ROMA).

detto, dalle piriti di ferro. Il solfato ammonico così prodotto è dunque interamente italiano.

Per avere il nitrato ammonico si fa ossidare l'ammoniaca trasformandola in acido nitrico. Questo acido con l'ammoniaca dà il nitrato ammonico, concime pure italianissimo e per giunta fabbricato interamente con l'aria e con l'acqua, sorgenti delle materie prime e dell'energia elettrica necessaria. Se si fosse detto qualche anno fa che avremmo potuto fabbricare i concimi con l'aria e con l'acqua, pochissimi avrebbero creduto!

Il solfato ammonico è concime ricco di azoto (ne contiene il 21 %) ed è ben noto agli agricoltori. Serve per la concimazione di tutte le piante che hanno bisogno di azoto. Il suo impiego dovrà allargarsi in Italia; il suo maggiore uso determinerà aumenti notevoli di tutte le produzioni. E contribuirà, insieme agli altri concimi azotati, a risolvere la questione granaria che tanto preoccupa in questo momento.

La produzione del grano dipende da diversi fattori, ma non si può disconoscere che non sia legata al più abbondante e razionale uso delle concimazioni chimiche. I metodi moderni, anche se non interamente nuovi, che si vanno diffondendo, trovano complemento nelle concimazioni azotate. Anche sotto questo aspetto dunque l'industria italiana dell'azoto deve essere con la più grande simpatia incoraggiata ed aiutata.

Il nitrato ammonico è pure concime importantissimo perchè riunisce i pregi dei concimi a effetto pronto (nitrato sodico) e di quelli ad effetto graduale (solfato ammonico), e troverà, così come viene preparato o come verrà ridotto o trasformato, larga applicazione. Gli agricoltori lo sperimentarono già con soddisfazione in passato, usando quello che venne dato all'Italia dalla Germania in conto riparazioni.

Insomma con questi due concimi sintetici si provvede a restituire al terreno o ad anticipargli tutto l'azoto necessario alle svariate e ricche produzioni.

Ma l'Italia per fortuna produce un altro concime sintetico pure fabbricato con l'azoto italiano: la calciocianamide. Questo concime fu fabbricato per la prima volta in Italia a Piano d'Orte; ora viene prodotto in quattro stabilimenti, di cui due appartengono al gruppo « Montecatini » (S. Marcel in Val di Aosta e Domodossola). Il procedimento industriale non è difficile: l'azoto atmosferico si fa fissare sul carburo di calcio che è la materia da cui si ha l'acetilene. Anche qui siamo nei processi meravigliosi della chimica.

Per fabbricare la calciocianamide si tritura



PESCHETO RIGOGLIOSO RAZIONALMENTE CONCIMATO IN PIENA PRODUZIONE, NELL'EMILIA.

il carburo di calcio fino a ridurlo in polvere finissima e con questa si caricano i fornetti a cianamide nei quali, per mezzo di tubature, si fa arrivare l'azoto preventivamente isolato liquefacendo l'aria in apparecchi speciali. L'ossigeno diventa liquido e l'azoto resta gassoso e si manda a contatto del carburo su cui si fissa. La calciocianamide viene in seguito macinata ed oleata e così diventa concime prezioso.

La calciocianamide è già largamente usata in Italia; di essa se ne sono impiegati quintali 600.000 nel passato anno; il consumo aumenterà certamente ancora. Ha incontrato simpatie in tutte le zone ed è concime specialmente adatto per certe qualità di terreno che difettano, oltrechè di azoto, di calce, contenendo anche una notevole quantità di quest'ultimo elemento. Fornisce l'azoto in forma gradualmente assimilabile e perciò è preferito nella concimazione di diverse colture. Con questi tre concimi azotati italiani si può dunque far fronte a tutti i bisogni presenti e futuri dell'agricoltura, cosicchè l'Italia d'ora innanzi potrà fare completamente da sè senza pagare alcun tributo alle importazioni.

Non è privo d'interesse il sapere anche che il nitrato ammonico è la base di un grande numero di esplosivi usati sia in guerra che nelle miniere. D'altra parte l'acido nitrico che si prepara, come si è detto, dall'ossidazione dell'ammoniaca, è il punto di partenza indispensabile e insostituibile per la preparazione dei più importanti esplosivi industriali e bellici come la nitroglicerina, le dinamiti, la balistite, l'acido picrico ed il tritolo.

Durante la guerra la chiusura dei mari ci ha messo molte volte in condizioni difficilissime perchè la quasi unica fonte di acido nitrico era costituita dal nitrato di soda che veniva dal Chilì e che arrivava quando i siluri tedeschi lo permettevano.

Il programma della "Montecatini" per l'azoto.

Il grandioso programma per il rifornimento dell'azoto ai bisogni del nostro paese è attuato dalla Montecatini attraverso a tre organizzazioni associate: la Società Italiana Prodotti Azotati che nei suoi stabilimenti di Saint Marcel e di Domodossola produce ogni anno 7000 tonnellate di carburo di calcio e 10.000 di calciocianamide: la Società Alto



I RISULTATI DELLA BUONA COLTIVAZIONE E DELLA RAZIONALE CONCIMAZIONE SUL PESCO.

Adige Ammonia che nel 1926, con lo stabilimento di Sinigo (in comune di Merano) completamente attrezzato fornirà 10.000 tonnellate di ammoniaca sintetica, 15.000 di acido nitrico, 30.000 di nitrato di ammonio, 45.000 di solfato di ammonio: e la Società Piemontese Ammonia, che ha uno stabilimento a Novara capace di produrre annualmente 2000 tonnellate di ammoniaca sintetica, 1500 tonnellate di acido nitrico, 50-60.000 quintali di solfato ammonico, oltre a notevole quantità di concimi fosfatici.

Infine con l'impianto di Mas (Belluno) e coll'impianto di Coghinas (Sardegna) la Montecatini arriverà a produrre nel prossimo anno circa il doppio di tutti i concimi azotati che attualmente si consumano per l'agricoltura italiana, consumo che per il 1924 è stato calcolato in quintali 1.500.000, corrispondente a circa 25.000 tonnellate di azoto.

Nel Circolo della Società Ammonia di Merzbourg in Germania esiste un grande quadro: esso rappresenta l'insieme di una fabbrica vista da lontano e vivamente illuminato in mezzo ad una nube di fumo. Nel primo piano del quadro si vedono due uomini i cui sguardi diretti verso lo stabilimento esprimono la loro riconoscenza. Uno è un contadino circondato da superbi prodotti agricoli, l'altro è un soldato in tenuta da campagna colle mani appoggiate a una pila di proiettili. Le due figure simbolizzano il doppio scopo dell'officina.

Oggi in Italia capitali, ingegno e volontà italiani stanno allestendo nelle sue contrade stabilimenti di tal fatta: la nazione non può essere che fiera delle sue energie industriali, che le preparano un avvenire di sicurtà e di floridezza.

La lotta contro i parassiti delle piante.

Osserviamo qualche altro aspetto dell'attività della Montecatini. Un campo nel quale il potente gruppo si è pure acquistato un primato indiscutibile è quello che riguarda la produzione degli anticrittogamici, cioè il solfato di rame e gli zolfi. Il solfato di rame, l'antico « vetriolo azzurro » è diventato ormai un ferro del mestiere in agricoltura. Non si può più nulla coltivare senza avere a

disposizione quantità notevoli di questo prodotto.

Non si salvano viti dalla peronospora senza solfato di rame; non si possono utilmente coltivare piante da frutto senza *ramarle,* almeno d'inverno e più volte; non si difendono gli olivi dall'*occhio di pavone* (*Cycloconium*) senza irrorarli con poltiglia cuprocalcica, e cioè con la solita formula: acqua, solfato di rame, calce. Ma anche tra le coltivazioni erbacee, parecchie hanno necessità di irrorazioni rameiche o cupriche che dir si voglia: i pomodori, le patate, le zucche, i poponi, i cocomeri, i sedani ed altre ancora. Allo stesso frumento se non si fa, prima della semina, una concia con solfato di rame, si va sicuramente incontro alla « carie » o « volpe » dannosissima al grano. Perfino in floricoltura il solfato di rame trova largo impiego: si debbono infatti quasi sempre ramare i crisantemi e talora i rosai e i garofani.

Insomma il solfato di rame è, insieme ai concimi, e spesso più dei concimi, indispensabile strumento di produzione perchè efficacissimo mezzo di protezione di un gran numero di piante coltivate, contro i loro parassiti crittogamici.

Chi ha visitato il magnifico padiglione della Montecatini alla Fiera Campionaria di Milano è stato colpito da alcuni spettacolosi grappoli di cristalli di solfato di rame, di un bel colore azzurro carico. I profani si domandavano stupiti se si trattasse di minerali, tanto sembrava fuor dell'ordinario che essi fossero il risultato di una semplice reazione chimica. Eppure è così. Quei vistosi cristalli sono formati da rame combinato con acido solforico.

Come si ottiene il solfato di rame.

Sotto forma di pani o lingotti il rame vien introdotto in forni speciali a riverbero, ad una temperatura di circa 1100 gradi, ove fonde. La fusione vien fatta allora colare in vasche piene d'acqua fredda, a contatto della quale il rame si solidifica in piccole sferette lucenti formate da una sottilissima parete. Alla loro volta le sferette, trasportate entro grandi torri di piombo, sono poste a contatto di acido solforico, che piove dall'alto e di vapori d'acqua e di aria che salgono dal basso. Si forma così una soluzione satura di solfato di rame, che vien fatta passare dalle torri in ampi cassoni di piombo, e da questi nelle cosiddette vasche di cristallizzazione la cui caratteristica è di contenere dei fili di rame o delle bandellette di piombo attorno alle quali si vanno a mano a mano disponendo i cristalli. Speciali macchine centrifughe si incaricano di essiccare i cristalli che si presentano di un bel colore azzurrognolo: ed è sotto questa forma di bei cristalli a varia pezzatura che il solfato di rame vien posto in commercio.

L'organizzazione dell'industria del solfato di rame in Italia ha ormai raggiunto la piena efficienza per quantità e qualità. In questo ramo, come si rileva da statistiche estere, la nostra Nazione è la più grande produttrice del mondo ed intensifica ora la esportazione dei suoi prodotti, che competono e molte volte sorpassano per titolo in rame e purezza i migliori prodotti esteri. La Montecatini lo fabbrica in quattro stabilimenti (Rifredi, Vicenza, Torre Passeri e Bagnoli) che ne producono annualmente 700.000 quintali, cioè quanto occorre al fabbisogno nazionale.

Sull'estrazione e sulla lavorazione dello zolfo si è altre volte parlato in queste colonne: qui basti dire che alla produzione zolfiera italiana la Montecatini partecipa largamente con le sue importanti miniere della Romagna e delle Marche (Cabenardi, Formignano, Perticara, Percozzone) e della Sicilia (Gallitano) e coi suoi stabilimenti per la lavorazione e la raffinazione di Bagnoli, Bellisio, Cesena, Pozzolo Formigaro, Pesaro e Reggio Emilia, ed è in grado di assicurare annualmente oltre q. 500.000 di zolfi lavorati.

Il quadro dell'attività della Montecatini non è completo se non accenniamo agli stabilimenti di Bovisa (Milano), Vicenza, Romano, Orbetello, Barletta, Portici, che lavorano in piena efficienza per la produzione di prodotti chimici diversi (acido solforico, acido muriatico e nitrico, solfato, bisolfato, fosfato e silicato di soda, solfato di ammoniaca ecc.) per oltre 8.000.000 di quintali all'anno; alla Società Jutificio di Spezia, associata alla Montecatini, i cui impianti di Spezia, Aulla e Borgo S. Dalmazzo, capaci di dare annualmente circa 6.000.000 di kg. di manufatti, rappresentano nel loro insieme il più forte organismo italiano per la lavorazione della juta; e, infine, alla Fabbrica Lombarda Prodotti Chimici, pure associata al



CANAPA CONCIMATA COI CONCIMI CHIMICI (TERRA DI LAVORO).

Gruppo Montecatini, che ha per iscopo la produzione e il commercio dei prodotti chimici e farmaceutici, fra i quali primeggiano i sali di jodio, di chinino, di bismuto, di bromo, di mercurio, questi ultimi così apprezzati che la Società ne è diventata una delle maggiori produttrici d'Europa.

La Montecatini, organizzata in modo perfetto dal lato industriale e da quello commerciale, ha pensato anche ad istituire un Ufficio tecnico per la propaganda agraria. Tale ufficio diffonde a piene mani istruzioni pratiche preziose sulle concimazioni e sulle coltivazioni, istituisce migliaia di campi dimostrativi, specialmente nelle zone ancora in arretrato col progresso.

Il superbo bilancio.

Questo, a grandi linee, il quadro della poderosa attività del Gruppo Montecatini. Dalla nostra esposizione, che in qualche punto sarà apparsa necessariamente arida e tediosa, balza una constatazione: che c'è in Italia della gente che fa sul serio e che guarda all'estero soltanto per emularlo.

E chi crede che l'avvenire nostro sia soltanto nell'agricoltura, si ricordi della Montecatini: essa è al suo posto di battaglia per il riscatto agricolo del nostro suolo: è dappertutto ove ci sia volontà di produrre: ed è specialmente in quel Mezzogiorno, dove la terra ha più bisogno dei soccorsi della chimica e dell'industria.

Lo stabilimento più settentrionale della Montecatini è a Merano, nella Venezia Tridentina: il più a sud è la Miniera di Gallitano, in Sicilia. Fra questi due estremi, c'è tutta una scacchiera di opifici, e c'è perfino una ferrovia elettrica, quella da Sedico-Bribano ad Agordo, che ha reso fra le popolazioni della vallata riverito e benedetto il nome della Montecatini.

Chi andrà quest'anno al Campeggio del Touring nella Valle Fiorentina sopra Selva di Cadore dovrà servirsi di quella linea: ciò richiamerà alla memoria il nome della Montecatini e susciterà il desiderio di conoscere chi essa sia. Questo articolo fa quindi un po' parte della scorta libraria — meno pesante che sia possibile — da portarsi lassù: se debba essere poi la più indicata delle letture, non sta in noi giudicare. Noi volevamo parlarvi della Montecatini: e abbiamo cercato di assolvere il compito facendo del nostro meglio.

A. COLOMBO.

Ai Campi di Battaglia con la Carovana del Touring

(Impressioni d' un escursionista)

Viaggio appassionante ed indimenticabile, quello che abbiamo compiuto dal 19 al 29 giugno, in undici giornate la cui rievocazione ci sembra adesso il ricordo di un magnifico sogno. Non fu soltanto una spensierata e piacevole escursione: fu sopra tutto un pellegrinaggio di devozione e d'italianità. Poichè l'itinerario prescelto comprendeva i luoghi più memorabili e significativi della grande guerra, il soffio epico che li avvolgeva d'una maestà solenne, attenuando nei nostri cuori il vibrare della gioia turistica per infondervi una commozione più alta e più degna. I nostri occhi hanno bensì tremato di dolce meraviglia dinanzi alle stupende visioni dei monti e dei piani, ma hanno pur visto in esse, in una testimonianza viva ed eloquente, il panorama del glorioso travaglio nazionale, hanno letto su quelle pagine incomparabili il libro terribile e sublime della nostra gesta più fiera, hanno contemplato al vero il monumento naturale e perenne dei nostri eroi.

Il viaggio è stato un riepilogo parlante e fedelissimo di un periodo storico che più si allontana nel tempo e più risplende di luce. Sacri per sempre al nostro culto più profondo sono i luoghi che percorremmo, e li santifica la presenza dei morti. Tuttavia la vita, che d'ogni ostacolo trionfa, vi ha ormai ripreso il suo ritmo rigeneratore e nulla forse ci è parso più umanamente toccante di questo contrasto fra la tragedia di ieri e la pace di oggi, fra la vermiglia passione superata e la nuova convalescenza rigogliosa. Ma un altro, forte e singolare contrasto, ci stupisce e ci turba: più tremenda fu la guerra là dove natura accumulò maggior dovizia di seduzioni gentili e di spettacoli inebbrianti. Tutto lo scenario della durissima lotta è d'una bellezza prodigiosa e potente. A questa bellezza, che pur ci dice un chiaro perchè della guerra; a questa bellezza che vince la mestizia dei ricordi, che si eleva sulle angosce dei dramma, che sovrasta e signoreggia sulle gramaglie e che ci infiamma d'amore per il nostro maliardo paese, noi rendemmo l'omaggio più caldo e più grato poichè essa ci riconciliava con noi stessi e con la vita.

La carovana.

Più frequenti e più folti dovrebbero essere questi ritorni agli altari della patria, questi pellegrinaggi alle stazioni del purpureo calvario, questi lavacri nelle sacre fonti che ci purificano e ci fanno migliori. Il Touring, che già aveva offerto il buon esempio subito dopo la fine della guerra, lo ha ora ripetuto, come un monito e un invito agl'italiani, e gl'italiani hanno risposto in bel numero all'appello. Ma non una carovana solitaria dovrebbe volgersi, a lunghi intervalli di tempo, verso la terra santa delle battaglie: continuo dovrebb'essere lassù il fluire dei visitatori. Non festaioli a diporto, non girovaghi allegri in traccia di piaceri bucolici e di sensazioni sportive; ma cittadini consapevoli del sacrificio di sangue che su quelle rocce e su quelle zolle fu sofferto: cittadini volonterosi di compiere un rito, di recare un tributo di pietà e di riconoscenza e desiosi di umiliarsi un poco, a capo nudo e a ginocchia piegate, sulle pietre che risovvengono l'epopea, dinanzi alle croci dei martiri: cittadini disposti a sobrietà di gesti e di parole, ad austerità di contegno, a un'intima comunione d'anima con l'anima misteriosa delle cose e con lo spirito luminoso dei morti.

I partecipanti.

Io amo credere che tutti gli escursionisti della nostra recente carovana fossero cittadini siffatti.

Erano circa trecento, tutti giovani tra i diciassette e i settantacinque anni, e tutti forti poichè bravamente resistettero alle necessarie fatiche e a taluni disagi inevitabili in un viaggio così lungo e così intenso: anche le donne, ch'erano cinquanta e, pur in questa specie di gara emulativa fra i due sessi, seppero tener testa agli uomini con una energia lodevolissima e, sarei per dire, preoccupante. Ch'io sappia, i dodici medici arruolati nella carovana non ebbero assolutamente occasione di esercitare il loro mini-

stero; il che vuol dire, in modo inequivocabile, che la salute della grossa comitiva si mantenne invidiabilmente perfetta.

Poichè s'è accennato ai medici, giustizia esige che si accenni anche ad altre professioni. Si contarono ventuno avvocati, sedici ingegneri, quindici ragionieri, sette professori, quattro giornalisti, tre geometri. V'erano pure cinque ufficiali dell'esercito, desiderosi di rivedere i luoghi in cui avevano combattuto, e v'erano numerosi commercianti, parecchi pensionati, un sacerdote, un segretario della Real Casa, un capo-divisione al Ministero delle Finanze, un vecchio comandante di marina. Insomma, il più vario miscuglio. Esponenti d'ogni ceto e rappresentanti d'ogni paese, non escluso l'estero poichè v'era anche un molto garbato studioso parigino. Quanto all'Italia, s'intende che la prevalenza spettava ai lombardi: ottanta, dei quali quaranta milanesi. Seguivano i liguri: trentaquattro, di cui diciassette genovesi; indi i piemontesi: trenta, di cui quindici torinesi. E poi: venti emiliani, venti romani, venti siciliani, dodici toscani, dieci veneti, dieci napoletani, due sardi.

Tipi svariatissimi, dunque, per idiomi e per costumi. E non soltanto per costumi regionali. V'era una ricca varietà di costumi personali: dalle rigorose tenute alpinistiche con scarponi, mollettiere e passamontagne, ai disinvolti abiti da passeggio, magari accentuati da qualche cappellin di paglia piuttosto sconcordante con le frigide nevi alpestri. In compenso, larga profusione di mantelli, di cappotti impermeabili, di fasce di lana, d'occhiali e di guanti da polo Nord; per cui, anche sotto l'aspetto estetico, la carovana apparve quanto mai pittoresca. In un complesso così eterogeneo il buon accordo derivò dalla vicendevole tolleranza e dalla comune disciplina, e se non maturò la fusione espansiva ciò dipese certo dal fatto che la massa dovette essere divisa in diciannove squadre, alle quali il veloce ritmo del viaggio concesse soltanto fugaci contatti.

Ma qui entriamo nel campo direi quasi strategico dell'organizzazione, ed è opportuno spendere qualche parola intorno alle cure lunghe e pazienti ch'essa richiese; sono esse una « specialità » del Touring e differenziano queste manifestazioni da ogni altra del genere, pubblica o privata.

La paziente organizzazione.

L'idea della gita ai campi di battaglia germogliò nel settembre dell'anno scorso. Gli uffici direttivi del Touring abbozzarono allora un primo disegno che s'allargò e s'arricchì via via con la tappa di Trieste e di Postumia e con la punta al Tonale e alla Madonna di Campiglio. Il primo giro, di esplorazione e di assaggio alle varie stazioni del circuito prescelto, venne compiuto in ottobre, quando, essendosi ormai stabilite le località per i nove pernottamenti necessarii, si reputò prudente assicurarsi sul posto dello stato degli alloggi. Si visitarono ad uno ad uno alberghi e camere, concludendo un compromesso con gli albergatori, trattandosi di predisporre, oltre il conveniente riposo, l'indispensabile nutrimento per centinaia di persone, alle quali occorreva servire dieci pranzi e undici colazioni!

Dopo questa ricognizione preliminare sbocciò, corollario ponderoso, tutto un lavoro epistolare con le varie autorità governative, municipali e consolari (Consoli del Touring), a cui s'accompagnò la compilazione ed emanazione di programmi e comunicati e la preparazione di « scartoffie » innumerevoli, in un accatastarsi progressivo e formidabile di « pratiche » d'ogni genere, tra le quali maturò in gennaio quella del contratto con la Società Atesina di Trento per il servizio delle autovetture.

In maggio, nuovo giro per confermare e perfezionare gl'impegni assunti con gli albergatori e per accertare la potenzialità delle cucine con un esame diligente dei fornelli e delle marmitte. Indi, suddivisione degli iscritti nelle varie squadre in modo da distribuire equamente i maggiori e i minori conforti, procurando che il sacrificato di oggi divenisse il preferito di domani; e scelta dei capi per le diciannove squadre (composte con criterio prevalentemente regionale) e dei capi per le quattro sezioni in cui esse vennero raggruppate.

Provveduto ai ribassi ferroviarî, si organizzò il servizio dei bagagli, in guisa che, ritirati all'adunata di Rovereto, essi potessero poi trovarsi nella camera di ciascun gitante nei vari alberghi di Trieste, indi in quelli di Cortina d'Ampezzo e da ultimo alla tappa di congedo in Trento. Ognuno degli escursionisti venne fornito di tutto l'occor-

rente armamentario: elenco degli alberghi assegnatigli per il vitto e il pernottamento, cartelli ed etichette per il bagaglio, bracciali, distintivo metallico, istruzioni e raccomandazioni.

Il mirabile funzionamento.

Tutto questo, che a dirlo si sbriga in un momento, costituì una gravosa quanto oscura fatica per gli organizzatori. Ma la mattina del 19 giugno, il giorno prefisso per l'inizio dell'escursione, tutto era pronto e da allora in poi tutto ha proceduto con la regolarità d'un orologio di precisione. Spettacolo superbo e che mi ha vivamente colpito e interessato, quello d'una tal macchina in moto e di un così vasto programma rigorosamente attuato, all'infuori d'una piccola deviazione al bivio di Cima Gogna, allorchè un guasto stradale ci costrinse a rinunziare all'incanto di Misurina e a raggiungere Cortina d'Ampezzo dalla via di Pieve. Per tutto il resto — e si trattava d'un tragitto di 1200 chilometri — fedeltà piena all'itinerario stabilito.

Gran parte dei gitanti, assuefatti per lunga consuetudine a codesta regolarità, non ne stupivano per nulla. Io, ch'ero ancora un novizio delle carovane del Touring, ne ho invece tratto motivo per una sincera ammirazione e mi sono convinto di una verità altrettanto semplice che inoppugnabile: che, cioè, soltanto il Touring con la sua matura esperienza, con la sua sapiente organizzazione, con la mobilitazione delle sue forze agili e gagliarde e nell'atmosfera di schietta simpatia che lo circonda, può risolvere in modo così brillante l'arduo problema di consimili viaggi per comitive tanto numerose, con una spesa tanto lieve per gli escursionisti e con un trattamento così signorile ed accurato.

È veramente un piacere raro poter affidarsi ad occhi chiusi ai dirigenti di convogli preparati e guidati con sì scrupolosa diligenza, e viaggiare serenamente nella sicurezza di un'assistenza incessante, previdente e provvidente con indefesso zelo. Allora la disciplina si fonda sulla fiducia e ne deriva una tranquillità confortante che agevola e propizia il buon funzionamento. L'infaticabile e benemerito duce della carovana, Ervino Pocar, non ebbe mai bisogno di dar fiato al suo fischietto di comando per richiamare all'ordine alcun ribelle o per impartir rimproveri ai gregarî. Il trillo risuonava soltanto per invitare la massa a un'adunata o per comunicare gli ordini del giorno successivo: sveglia all'ora tale, partenza un'ora dopo, colazione nel tal sito, pranzo nel tal altro. All'ora fissata, una dopo l'altra le venti grosse autovetture celesti dell'Atesina si mettevano in moto nella fresca mattina col loro carico in ordine; e se taluna a quando a quando s'impuntava in una paralisi improvvisa, non c'era che affidarla alle cure del veicolo-officina che seguiva la colonna come un'ambulanza, e il carico trovava posto nella « riserva ». Così nessuno mai rimaneva sulla strada; la carovana procedeva sicura sulla guida delle frecce indicatrici predisposte sul percorso dalla macchina-staffetta, e ad ogni tappa i gitanti si vedevano venire incontro i solerti furieri delle mense e degli alloggi — il ragionier Taccani, l'avvocato Massimini, il professor Mascheroni — ed erano certi di trovare letti pronti, tavole imbandite (cura particolare dell'espertissimo Zanocco) e, nei luoghi prefissi, il bagaglio in ordine per opera del veterano Romeo Fossati.

Per gli alloggi erano previsti accantonamenti a Bassano, Conegliano e Pontebba, ma quest'ultimo fu evitato per merito del console Volonteri, il quale seppe far ospitare tutti gli escursionisti nelle case dei gentilissimi cittadini. Per il resto provvidero gli alberghi, anche quelli di maggior lusso; e così per i pasti, se talora li fornirono le bonarie osterie campagnuole, più spesso li offersero le ricche mense nei sontuosi saloni, come al lago di Carezza e alla Madonna di Campiglio. E dovunque il trattamento fu copioso: caffè e latte la mattina; a mezzogiorno e a sera minestra, pietanze guarnite, formaggio e frutta, vino e caffè e sovente il dolce. Se poi i gitanti interpolavano ai pasti regolari gli spuntini volanti, ciò proveniva dal magnifico appetito che il viaggio stimolava, dimostrando così di costituire, oltre tutto, una meravigliosa sorgente di salute.

L'escursione e le accoglienze.

Il tempo non fu troppo clemente con gli escursionisti. Dopo i primi tre giorni di sole e caldo, essi ebbero il soverchio refrigerio delle piogge frequenti e del freddo ab-

bondante. Gli squilibrî di temperatura cagionati dai rapidi dislivelli del percorso erano logicamente previsti, ma certo nessuno prevedeva di trovar tanta neve sui monti, nè di ricevere tanta acqua sul Tonale, nè di battere i denti per l'aria gelida di Cortina, di Canazei, di Campiglio.

Del resto, un po' di sofferenza era giusta, là dove passò tanto dolore, e il nostro pellegrinaggio non poteva e non doveva esser tutto una gita d'irriverente letizia. Anche all'infuori del turbamento meteorologico, esso ebbe infatti le sue ore gravi di raccoglimento e di devozione. Sulla vetta del Grappa, per esempio, ove tutti si genuflessero commossi e molti visi s'irrorarono di lagrime, ascoltando la concitata e penetrante evocazione di Mario Tedeschi; sul Sabotino e sul San Michele, a Caporetto e a Vittorio Veneto, al passaggio del Piave e dell'Isonzo, nel museo di Rovereto e nel castello di Trento, alla tomba di Oberdan e al passo del Tonale, ove suonò nella bufera l'ispirata parola dell'on. Bonardi.

Un'emozione profonda suscitarono i cimiteri di guerra: quelli del Grappa, di Aquileia, di Oslavia, di Gorizia, di Redipuglia, di Santo Stefano, di Pian del Col di Lana, e a tutti furono recati fiori e corone; e a tutti, anche a quello dei morti austriaci sul Pordoi, dedicò la sua vibrante eloquenza l'eroico cappellano don Gilardi. Ma accanto alle visioni funeree urgevano quelle della resurrezione. Qua e là, superstiti segni di guerra (come al passo di Falzarego ove si vedono ancora trincee e reticolati) o tracce di rovine, come sul Montello e sul Carso. Sono le ultime che rimangono a ricordarci la distruzione, mentre per tutto sorride e si palesa con gli aspetti più lieti l'opera redentrice che ci ha donato una novissima Asiago, che ha ricostruito Nervesa e Monfalcone, che ha sanato le ferite di Rovereto e di Gorizia; che fa rosseggiare i tetti sulle mura risorte d'innumeri villaggi e di casolari sperduti nelle solitudini ove pur giunse la guerra; che fa biondeggiare le messi sui campi novellamente fecondi e riveste di verde non solo le pianure su cui corse il sangue, ma i poggi e i monti che più conobbero e patirono il flagello: persino il truce Podgora; persino il fosco San Michele.

Forze onnipotenti della stirpe e della natura s'unirono per apprestare un miracolo che risolleva la volontà e ritempra la fede nelle inesauribili energie di nostra gente e di nostra terra. Tutto canta ancora il poema stupendo della vita, in questa plaga ardente e generosa che ci è riapparsa col suo piglio più virile e col suo volto più bello. Altipiani di Folgaria, di Lavarone, di Asiago; pingui pianure del Brenta, del Piave, del Tagliamento; ghiotti tavolieri di Bassano e del Friuli, quanta opulenza nella vostra pacata maestosità! E come bianca e gentile si mostrò Trieste ai nostri sguardi innamorati che la colsero prima dalle pendici di Contovelo e poi dall'arco del suo golfo e dal ponte d'un battello ch'ebbe a nocchiero Nazario Sauro! Visioni inobliabili di città e di borghi, di vette e di baratri, di chiostre dolomitiche e di vallate verdi: dall'eleganza di Cortina alla grazia romantica di Bolzano, dal fasto della Mendola alla rustica semplicità di Sappada, dagli eccelsi culmini del Pordoi ai fascini profondi di Postumia, ove, innanzi all'acclamato Presidente del Touring, poeta e redentore delle grotte, il millenario silenzio delle incomparabili caverne fu scosso dal brivido d'un soavissimo canto: « Va, pensiero, sull'ali dorate »....

Sgorgava, il coro maraviglioso, dalle labbra giovanili degli scolari: quelli che dappertutto ci salutarono con confidente letizia. Passò dovunque, la carovana del Touring pavesata di tricolori, per le vie imbandierate, sotto archi trionfali, tra scrosci d'applausi, in un tripudio di evviva, in un clangor festoso di fanfare. Musiche ci accolsero e ci scortarono e cori paesani ci commossero; e parole amabili stampate o dette, e coppe offerte e fiori pioventi al nostro passaggio, significarono il diffuso e cordiale sentimento delle popolazioni; ma più di tutto c'intenerì il saluto della giovinezza. Sempre, per tutto il cammino, anche nei villaggi più remoti, anche fra gli slavi e i tedeschi, vedemmo fanciulli e bimbi sorridenti con le manine tese e udimmo le loro voci pure e squillanti gridarci l'evviva. Ed era il più dolce al nostro cuore.

ULDERICO TEGANI.

Non è agevole ricordare tutte le Autorità, gli Enti, le persone, a cui il Touring deve la sua riconoscenza per la grandiosa riuscita della manifestazione. Non è facile, perchè ben lungo discorso richiederebbe l'enumerazione delle benemerenze di ciascuno. Dovremo perciò limitarci ad un elenco forzatamente frettoloso in rapporto con la squisitezza delle accoglienze e delle prestazioni ricevute,

La Carovana del Touring ebbe le prime liete accoglienze a *Rovereto*, dove porse il saluto della città il R. Commissario, gr. uff. rag. Silvio De Francesco, e il benvenuto della Provincia il Sottoprefetto cav. Umberto Bettarini. I gitanti furono accompagnati nella visita del grandioso Museo della Guerra dal Direttore ing. Ceola e da Don Antonio Rossaro, l'ideatore della Campana dei Caduti. Collaborarono egregiamente all'opera di organizzazione i bravi Consoli rag. Camillo Echer e Ferruccio Carotta ed il cav. Giuseppe De Massari Capo Stazione di Rovereto.

Asiago accolse i gitanti con spontanea vivacità. Le notabilità erano venute incontro alla Carovana fino al Ghertele. A cura del Console Giosuè Pesavento e della Pro Asiago erano stati affissi manifestini di saluto, e in Piazza Umberto I, dove la carovana fu accompagnata dalla fanfara degli alpini e salutata dal Sindaco cav. Valentino Silvagni furono distribuiti opuscoli e cartoline di Asiago.

A *Bassano* erano ad attendere gli escursionisti il Prosindaco avv. cav. Giulio Bertoncello, il maggiore cav. Roberto de Maria e molte altre autorità. Per la distribuzione dei gitanti nei vari alberghi fecero un ottimo servizio i Giovani Esploratori « S. Ermete » e i Soci del Veloce Club « Bassano », del Corso Premilitare, delle Sezioni dell'Assoc. Naz. Alpini, del C.A.I., dell'U.O.E.I. Animatore infaticabile e allestitore dell'accantonamento fu il Console rag. Aleardo Lorenzoni.

Molto gentile l'accoglienza di *Conegliano*, dove porse il saluto al Touring il Sindaco gen. Garrone e il col. Guido Orsi, Comandante del 26° Art. Camp. L'accantonamento nell'edificio della vecchia Scuola di viticoltura fu predisposto dai Consoli prof. cav. Giovanni Dalmasso, direttore della R. Scuola di viticoltura e di enologia, e Gerolamo Day Vera, coadiuvato dal prof. Dall'Olio. Nella gloriosa *Vittorio* la carovana fu accolta dagli Assessori rag. Vianello e Armellin, dal Club Sportivo e dai nostri Consoli ing. cav. Francesco Trojer e prof. Bartolomeo Virgilio. A *Palmanova* erano ad attendere gli escursionisti il Sindaco cav. uff. De Lorenzi con la Giunta Municipale, il Console dott. Giacomo Bertossi che validamente aveva coadiuvato la direzione della gita. S'erano dati convegno a Palmanova anche i Consoli di Udine al completo con alla testa il dott. comm. Giuseppe Biasutti e il rag. Luigi De Agostini.

A *Cervignano* le Autorità municipali, le Associazioni sportive, e il Console rag. M. Giorgi salutarono i gitanti; ad *Aquileja* porse il saluto della città il Commissario cav. Jahn, mentre il prof. Tita Brusin, l'illustre direttore del Museo archeologico, guidò alla visita del Cimitero degli Eroi e della monumentale Basilica.

A *Trieste* i fedelissimi Consoli prof. cav. uff. Nicolò Cobòl, ing. Giuseppe Cobòl, prof. Ernesto Conforto, dottor G. G. Manzutto si prodigarono in mille modi. *Postumia* accolse gli escursionisti nelle cavità sotterranee delle sue grotte meravigliose, presenti tutte le Autorità locali; al solito fu infaticabile il direttore delle Grotte cav. G. A. Perco.

Simpatica e cordiale fu l'accoglienza di *Gorizia*. Uno stuolo di signorine del Turismo Scolastico era venuto incontro alla Carovana fino ad Aisovizza con grandi mazzi di fiori. In piazza Vittoria erano ad aspettare i gitanti il Sindaco on. senatore Giorgio Bombig, le Autorità locali e i nostri Consoli con alla testa l'ing. Carlo Bressan e una folla enorme di cittadini. Nella visita al Sabotino furono ottime e gentili guide il cap. Scorzon del 23° Fant., il sig. Bensa del C. A. I. e i giovani del Turismo Scolastico.

Dobbiamo un sentito ringraziamento alla Direttrice del Convitto « Carlo Favetti », signorina Giuseppina Furlani ed al cav. prof. Attilio Venezia, Direttore del Convitto « Dante Alighieri » che offersero dei letti nei loro istituti.

A *Caporetto* i gitanti furono festeggiati dalle Autorità, fra cui il valoroso col. Tessitore della Commissione per la delimitazione dei confini. Dopo *Tarvisio*, dove i turisti furono accolti dalle Autorità, dall'Ispettore Forestale M. Michelangeli e dal Console rag. Umberto Pio e dove il proprietario del Ristorante « Italia », sig. Piussi, offerse un vermouth d'onore, a *Pontebba* la carovana trovò in proprio onore archi trionfali e striscioni tricolori con frasi di saluto; durante il banchetto, dei cori friulani diretti dal maestro Polano cantarono, tra altro, un saluto al Touring in versi friulani composti dal Sindaco cav. Bierti. L'organizzazione di tutto ciò era dovuta al geniale e infaticabile Console di Pontebba, rag. Floro Volonteri.

A *Tolmezzo*, *Villa Santina*, *Forni Avoltri* altre manifestazioni di saluto ai gitanti; a *Sappada* il Sindaco Quinz e il nostro Console Cecconi si prodigarono entusiasticamente. Accoglienze gentili si ebbero a *Santo Stefano di Cadore* e a *Pieve:* quest'ultima fu imponente e improvvisata in un'ora, poichè la carovana non avrebbe, secondo il programma, dovuto battere la strada di Pieve.

Dobbiamo ringraziare anche le Autorità e il Console cav. Carlo Avancini, per l'organizzazione della sosta a *Cortina d'Ampezzo* e così pure, per il fraterno saluto di *Bolzano*, la Commissione Movimento Forestieri coi signori cav. Pellegrini e Domenigg, l'ENIT e i Consoli cav. Augusto Bonatta e avv. Giuseppe Zanghellini.

Anche *Malè* era tutta una festa all'arrivo del Touring: le Autorità e il Console, avv. Ezio Buffatto, vollero accompagnare la comitiva fino al Passo del Tonale, dove erano convenute le Autorità e i Consoli della Val Camonica. Altri ricevimenti a *Tione*, a *Comano*, ed infine a *Trento*, ove accolsero gli escursionisti il R. Commissario comm. Peterlongo, il Prefetto comm. Guadagnini, il gen. Avogadro, il Capo Console comm. Larcher, i Consoli cav. La Pace, conte Cesarini-Sforza, ecc.

Il Touring deve poi particolare riconoscenza a S. E. l'on. cav. *Carlo Bonardi* che esaltò la gloria delle nostre armi in un vibrante discorso al Passo del Tonale, a *Don Edoardo Gilardi*, che con orazioni smaglianti espresse la commozione che serrava i cuori di tutti gli escursionisti nella visita ai Cimiteri degli Eroi; al nostro comm. *Tedeschi* ed al nostro prof. *Mira*, che, uno al principio e l'altro alla fine dell'Escursione, si assunsero di rappresentare il Consiglio del Touring, mentre il Presidente *L. V. Bertarelli* si trovò all'arrivo degli escursionisti a Postumia.

Una parola ancora per i nostri amici cav. *Zanocco*, rag. *Taccani*, avv. *Massimini*, comm. *Mascheroni* e cav. uff. *Fossati*, che, con antica fedeltà, ebbero il compito più ingrato, il lavoro di organizzare i servizi logistici: lavoro svolto modestamente, nell'ombra, ma base per la buona riuscita di queste manifestazioni.

Del prof. *Ervino Pocar*, che fu il preparatore e il direttore dell'escursione, fa un accenno il Tegani nel suo brillante articolo. Ma la Direzione Generale del Touring desidera di associarsi qui al plauso che i partecipanti gli tributarono calorosissimo nella riunione di chiusura a Trento. La buona riuscita della nuova impresa è dovuta in parte non piccola a lui.

LA DIREZIONE DEL T. C. I.

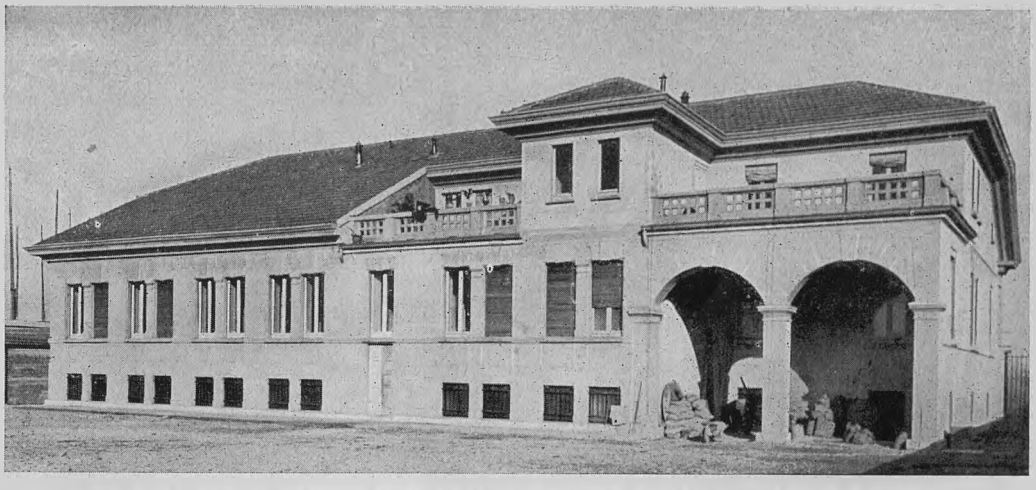


FIG. 1 - LA SEDE DELL'ISTITUTO SPERIMENTALE STRADALE DEL T. C. I. - VEDUTA VERSO IL CORTILE.

PER CURARE LA STRADA

L'ISTITUTO SPERIMENTALE DEL TOURING

Che cosa non ha fatto il Touring per la causa della Strada?. Se gli italiani hanno qualche nozione della nostra rete stradale, se i problemi della viabilità destano un qualche interesse presso la nostra opinione pubblica, se la circolazione ciclistica ed automobilistica ebbe una qualche tutela, occorre risalire all'azione del Touring per trovarne le ragioni; azione varia ma incessante lungo il trentennio di vita gloriosa del Sodalizio, azione improntata di volta in volta alle esigenze delle varie situazioni e valorizzata coi mezzi giudicati volta per volta più efficaci.

Basti ricordare i primi Itinerari, i primi Profili stradali, fatica piena di fede e d'entusiasmo giovanile del « Capo Sezione Strade » L. V. Bertarelli, alla quale doveva poi seguire l'opera sua vasta, organica, possente della « Guida d'Italia », che conduce passo passo il turista lungo ciascuna delle nostre strade, insegnandogli a rilevarne e goderne le infinite bellezze di natura e di arte. Poi l'attività della « Commissione Miglioramento Strade » per lo studio di tutte le questioni di tecnica stradale e circolatoria; le numerose pubblicazioni didattiche per divulgare la conoscenza dei metodi e dei mezzi moderni di manutenzione delle strade (fra queste ricordiamo il *Manuale del Cantoniere* giunto ormai alla sesta edizione), i Convegni Nazionali Stradali, promossi dal Touring, chiamando a raccolta tutti i tecnici e gli amministratori aventi governo di strade per discutere le questioni stradali d'attualità, tecniche, amministrative, legislative. E contemporaneamente, la pubblicazione e la meravigliosa diffusione delle Carte: quella notissima alla scala del 250 mila — capolavoro di precisione e di documentazione —, la utilissima Carta automobilistica al 650 mila, la Carta Stradale in corso di pubblicazione al 300 mila condotta con criteri originali di grande praticità, diffuse ormai a diecine di milioni di fogli. Parrebbe quasi che il tentar di riassumere in poche parole questo sterminato lavoro ne possa scemare l'importanza presso i lettori; onde non l'oserei se non fosse questa una necessaria introduzione al tema di questo scritto: « L'Istituto Sperimentale Stradale ».

Era già un sogno di molti anni fà, sogno della « Commissione Miglioramento Strade », il poter dotare il Touring d'un laboratorio per prove su materiali stradali. La Direzione Generale, che tutto comprende ma tutto pesa, si rese ben conto dell'importanza che avrebbe potuto assumere questo nuovo organo di progresso della tecnica stradale a disposizione del Touring, ma dovette arrestarsi davanti all'incognita finanziaria; chè anche i

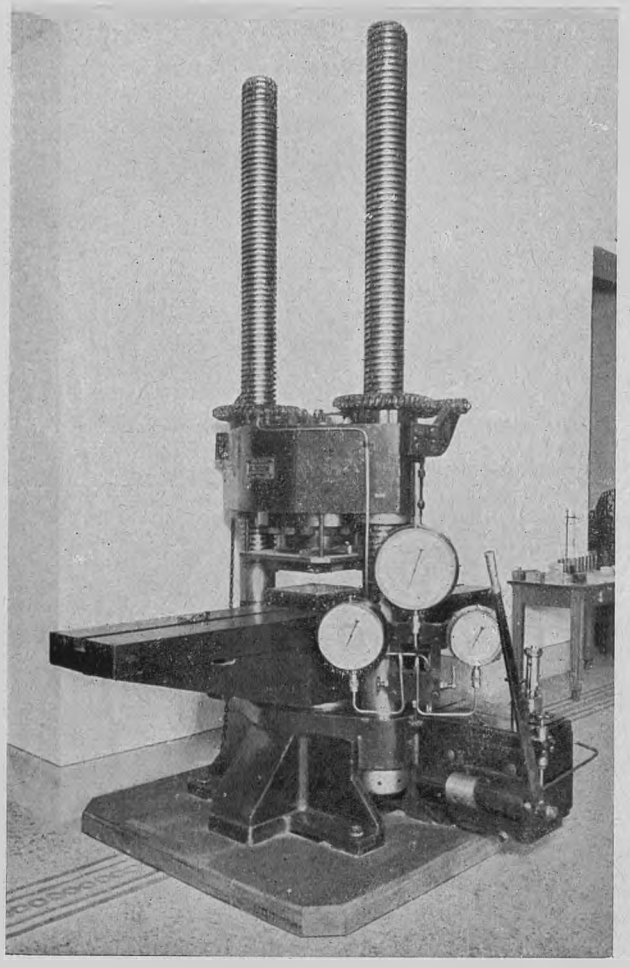


FIG. 2 - PRESSA DA 300 TONNELLATE - SERVE PER PROVE SU PEZZI DI PUNTA ALTI FINO A 2 m. E SU TRAVI ORIZZONTALI LUNGHE FINO A 2 m.

più modesti preventivi concludevano a cifre preoccupanti, e poi ben si sa come sia più facile il partire per simili imprese che non il fermarsi ad un punto prestabilito. L'idea rimaneva quindi accantonata, come un seme in attesa di seminagione a tempo propizio....

Chi fu il buon seminatore? Un uomo dai modesti atteggiamenti ma il cui nome è oggi circondato da una larghissima fama: l'ingegnere Piero Puricelli l'ideatore e costruttore della Autostrada da Milano ai Laghi.

Un bel giorno del 1918 il Puricelli manifestò al Touring il desiderio di concorrere a qualche iniziativa del nostro Sodalizio in prò della Strada, senza tuttavia prefiggere proprie direttive. Allora l'idea accantonata brillò d'improvvisa luce: il Laboratorio! — tutto Sperimentale Stradale-Fondazione Puricelli».

Il titolo può parere piuttosto ampio, ma così doveva essere perchè il compito della nuova fondazione venne a comprendere an-

Le trattative furono rapide. Una sommaria valutazione del fabbisogno di primo impianto, una rapida consultazione sulle direttive della nuova creazione, l'accordo completo fra Puricelli e Touring nel giro di pochi giorni. E nacque così l'« Isti-

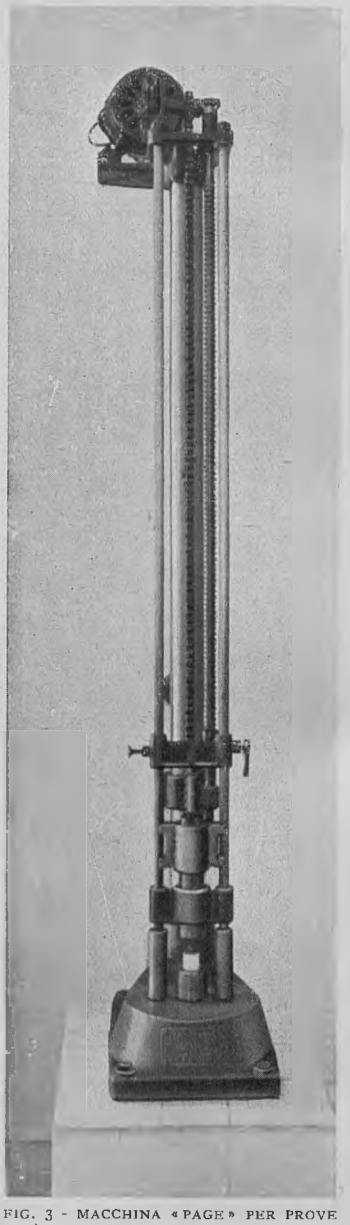


FIG. 3 - MACCHINA «PAGE» PER PROVE ALL'URTO - UNA MAZZA DEL PESO DI 2 kg. CADE DA ALTEZZE CRESCENTI DI CENTIMETRO IN CENTIMETRO SOPRA UN PROVINO CILINDRICO DEL DIAMETRO DI mm. 25 ALTO mm. 25, FINO ALLA ROTTURA DEL PROVINO.

che altre attività oltre all'esercizio del laboratorio, come la pubblicazione d'una rivista mensile di coltura e propaganda intitolata *Le Strade* e la consulenza in materia stradale a chiunque si rivolga al Touring per proporre questioni di indole tecnica ed amministrativa attinenti comunque alla viabilità. Il Laboratorio rappresenta però l'organo essenziale dell'Istituto, ed è di questo che — dopo sì lungo ma necessario preambolo — vorrei intrattenere i lettori di *Le Vie d'Italia*.

La tecnica stradale visse di ferme tradizioni per lunghissimi anni. Si può dire che tutto il secolo precedente alla comparsa dell'automobilismo non ebbe altra visione del problema stradale fuor di quella donde trassero le proprie direttive i maestri inglesi Telford e Mac Adam. Fu dunque un brusco risveglio quello dato dal rumoroso avvento del veicolo a motore sulle strade, prima pacifico ed incontrastato dominio della trazione a cavalli. Per breve tempo i tecnici ed amministratori s'illusero che fosse possibile salvare le strade dall'azione logoratrice degli autoveicoli procurando di fermare od almeno limitare lo sviluppo dell'automobilismo; ma presto si comprese l'inanità di questa previsione.

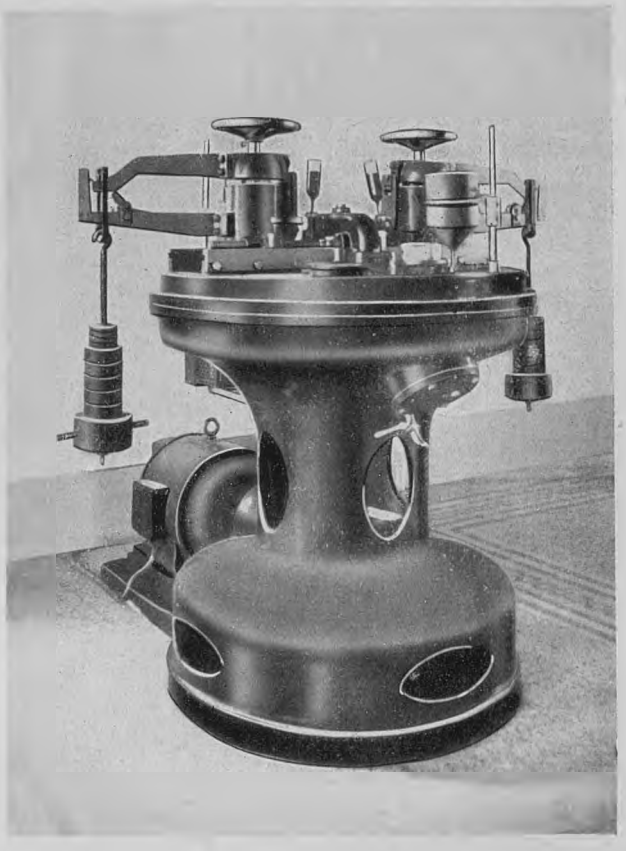


FIG. 4 - MACCHINA « DORRY » PER PROVE ALL'ATTRITO - UN CAMPIONE DELLA ROCCIA DA PROVARSI ED UN CAMPIONE DI GRANITO DI S. FIDELINO VENGONO PREMUTI DA CONTRAPPESI CONTRO UNA PIASTRA GIREVOLE DI GHISA. S'IMPIEGA COME ABRASIVO POLVERE DI SMERIGLIO CON OLIO MINERALE DENSO. IL PERCORSO È NORMALMENTE DI 10.000 m. PER OGNI PROVA.

Il torrente della circolazione automobilistica rompeva le dighe; occorreva provvedere le strade per la nuova circolazione nella impossibilità di costringere la circolazione alle esigenze d'una tecnica stradale tradizionale ed incapace d'evoluzione. Fu quindi una rapida fioritura di studi e d'esperimenti intesi a rendere le vecchie massicciate stradali atte a resistere ad azioni logoratrici molto più intense di quelle che esercitassero i veicoli trainati da cavalli. Sorsero laboratori, s'istituirono « strade sperimentali » si organizzarono Congressi Internazionali per lo studio in comune dei nuovi problemi stradali. Questi Congressi anzi possono rappresentare altrettante tappe di questo arduo cammino, dal primo di Parigi nel 1908 all'ultimo di Siviglia nel 1923. In questa viva gara mondiale, l'Italia ebbe poca parte, sia per ragione di sfavorevoli nostri ordinamenti, sia per scarsezza di mezzi, sia pel più lento sviluppo dell'automobilismo presso di noi in confronto di quello assunto negli altri principali Stati d'Europa e d'America.

L'Istituto Sperimentale Stradale del Touring rappresenta così il primo sforzo da parte italiana per seguire, se non per raggiungere, le altre più progredite Nazioni nel lavoro intensissimo diretto a creare ed a divulgare la nuova tecnica stradale. Questo è il posto, certo altamente onorevole ma di grande responsabilità, che al nostro Istituto oggi compete. Si comprende che l'opera dell'Istituto nostro è destinata ad uno sviluppo graduale, sia per necessità d'organizzazione che per ragione delle risorse disponibili.

Chi scrive, avendo avuto l'onore d'essere chiamato ad organizzare e dirigere questo Istituto, si trovò nella felice situazione di po-

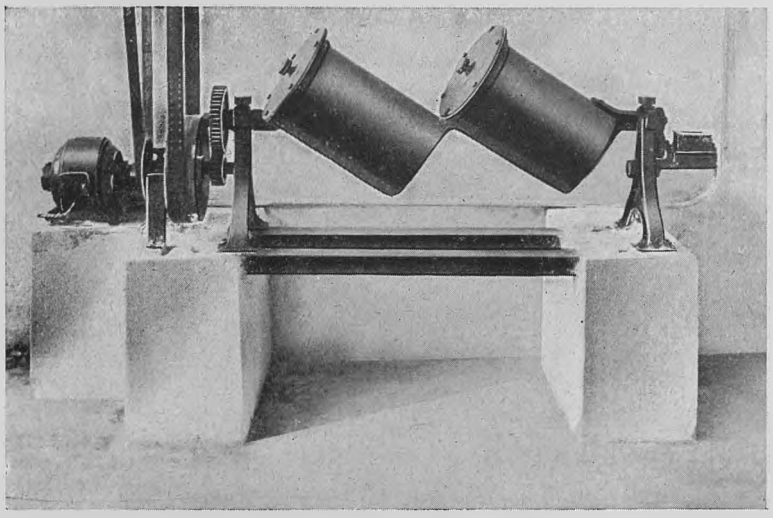


FIG. 5 - APPARECCHIO «DEVAL» PER DETERMINAZIONE DEL «COEFFICIENTE DI QUALITÀ» DEI MATERIALI DI MASSICCIATA.

terne progettare la stessa sede che così venne adattata nel miglior modo alle previste funzioni (fig. 1). Il Comune di Milano offerse gratuitamente l'area — Via Plinio 96 — nell'immediata vicinanza della Città degli Studi, vicinanza foriera di più intimi rapporti del nostro Istituto con la novella Università di Milano. La costruzione del fabbricato si svolse tra gli anni 1920 e 1921; i due anni successivi andarono occupati nell'impianto del macchinario e nell'organizzazione dei vari servizi. L'attività formale del Laboratorio data dal principio del 1924 e da quella data al giorno d'oggi andò continuamente completandosi e perfezionandosi. Sono oltre cinquecento materiali diversissimi, delle più varie provenienze, che già passarono sotto le nostre macchine di prova e costituiscono il primo nucleo d'un campionario dei materiali disponibili in Italia per la manutenzione delle nostre strade, sia urbane che esterne agli abitati. Certamente occorreranno anni di lavoro e l'afflusso di grandi mezzi perchè l'Istituto possa assumere importanza ragguardevole anche in confronto coi grandi Laboratori esteri che hanno analoghi scopi. Ma l'efficacia dell'opera sua nell'influenzare la tecnica stradale italiana sarà immediata e si può anzi affermare che già fin d'ora se ne avvertono i segni.

Prima fondamentale funzione del nostro Laboratorio doveva essere appunto la consulenza alle Amministrazioni aventi governo di strade nella valutazione e nella scelta dei materiali da impiegarsi per la formazione e manutenzione delle massicciate o delle pavimentazioni stradali.

Questi materiali sono svariatissimi, ma i principali possono ritenersi compresi nelle seguenti categorie: rocce, cementi, bitumi. A questi si limitano attualmente le prove che si eseguiscono nel Laboratorio del Touring, senza escludere la possibilità di qualche eccezione in casi particolari.

Passiamo rapidamente in rassegna le varie prove che si usano per questi materiali; e per primi consideriamo i materiali rocciosi.

1. *Resistenza alla compressione.* — Si determina con la rottura di cubetti ricavati da un blocco della roccia da sperimentarsi, mediante compressione esercitata da una potente pressa (fig. 2). La nostra pressa ha la potenza di 300 tonnellate, onde potrebbe schiacciare provini delle rocce più resistenti in forma di cubi dal lato fino a 10 centimetri. Di solito però questi cubetti hanno lato

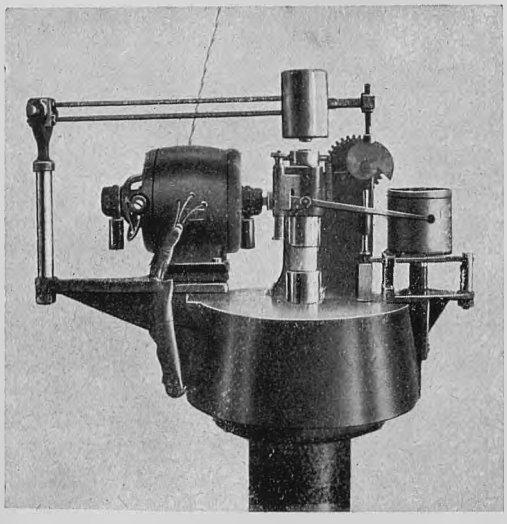


FIG. 6 - APPARECCHIO «PAGÈ» PER LA DETERMINAZIONE DEL «POTERE LEGANTE» DEI MATERIALI DI MASSICCIATA.

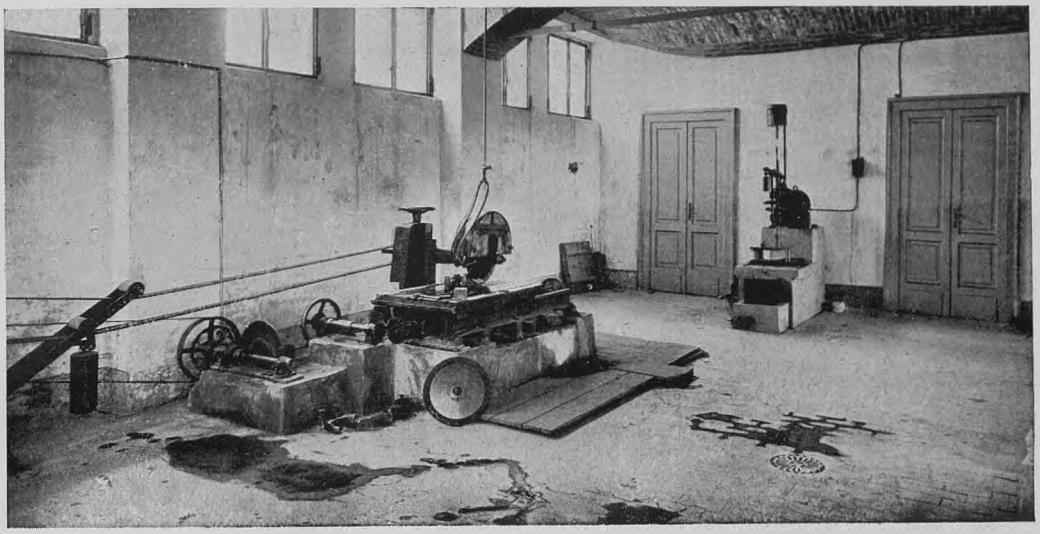


FIG. 7 - SEGA CIRCOLARE A DISCHI DI CARBORUNDUM PER PREPARAZIONE DEI CUBI E DEI PRISMI OCCORRENTI PER LA PROVA DELLE ROCCE A COMPRESSIONE ED ATTRITO.

di 7 centimetri. Questa prova si fa tanto per rocce da pietrisco quanto per rocce da pavimentazione.

2. *Resistenza all'urto.* — Si determina con la rottura di provini cilindrici (diametro di 25 mm.) sotto i colpi d'una mazza del peso di 2 chilogrammi cadente da altezze crescenti di centimetro in centimetro. Tra la mazza ed il provino è interposto un blocchetto d'acciaio terminato a superficie sferica, che funziona da percussore. L'apparecchio è rappresentato dalla fig. 3. Prova comune per materiali da pietrisco e da pavimentazione.

3. *Resistenza all'attrito.* — Si determina col logoramento di campioni di roccia premuti contro un disco di ghisa rotante rapidamente, usando inoltre d'un abrasivo costituito da polvere di smeriglio ed olio denso minerale (fig. 4). Si trattano contemporaneamente due campioni diversi, l'uno sempre costante come materiale tipico di confronto (granito di San Fidelino usato per la pavimentazione di Milano) e l'altro ricavato dalla roccia da sperimentarsi. Terminato il logoramento (generalmente 10 mila metri di percorso relativo fra disco e provini), si misurano i consumi dell'uno e dell'altro provino con grande esattezza, e si esprime la resistenza all'attrito del materiale sperimentato sotto forma di un rapporto rispetto alla resistenza del granito di San Fidelino. Prova comune per materiali da pietrisco e da pavimentazione.

4. *Determinazione del « coefficiente di qualità ».* — Questa prova si usa solamente pei materiali da massicciata, ghiaia o pietrisco. S'introducono 5 chilogrammi di materiale, accuratamente scelto e pesato, in un cilindro rotante (fig. 5) montato obliquamente rispetto all'asse di rotazione, e vi si fanno compiere 10 mila giri a velocità determinata. Nella rotazione i pezzi si logorano per urto ed attrito, producendo polvere e minuti frantumi. Si ripesa accuratamente il materiale al netto dai detriti prodotti, e la differenza tra le due pesature dà un indice della logorabilità del materiale se impiegato a formazione di massicciate. Questo indice si suole chiamare « coefficiente francese di qualità ».

5. *Determinazione del « potere legante ».* — Si usa solamente pei materiali da massicciata. Non tutti questi materiali si comportano ugualmente rispetto alla facoltà di formare una massa nella quale i pezzi risultino saldamente incastonati grazie alla ganga formata attorno ai pezzi più grossi dai detriti del materiale. Se questa ganga presenta una certa plasticità, i pezzi restano fermi, se invece la ganga è arida e sciolta, i pezzi non restano mai in posto, e la massicciata si disgrega. Ad esempio, i calcari sono generalmente molto leganti in quanto pro-

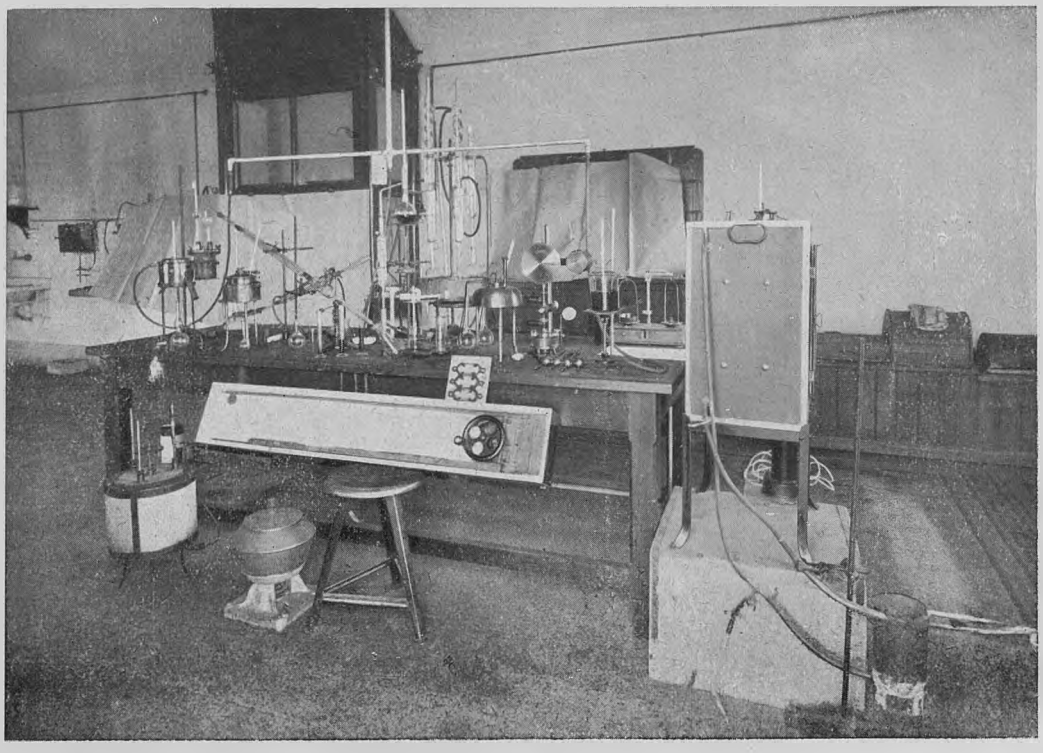


FIG. 8 - APPARECCHI VARI PER PROVE SUI BITUMI.

ducono una ganga plastica, mentre i graniti sono generalmente poco leganti in quanto producono una ganga sabbiosa ed incoerente. Si comprende che un materiale eccessivamente legante produce una massicciata facile a ridursi in fango, onde questa qualità essenziale d'un materiale da massicciata deve restare compresa entro certi limiti in relazione alle condizioni d'impiego. La determinazione di questa caratteristica si fa con un procedimento d'origine americana. In un mulino a palle si macina un determinato peso di materiale con una quantità d'acqua fissata, e se ne ricava una poltiglia, con cui si preparano dei provini cilindrici — del diametro di 25 millimetri alti 25 milliimetri — entro apposita forma sotto altissima pressione. I provini, essiccati convenientemente vengono poi sottoposti ad una serie di colpi coll'apparecchio della fig. 6, nel quale il martello del peso di 1 chilogrammo cade dall'altezza di 1 centimetro. Fino a che il provino resiste, il martello rimbalza, e una matita traccia un segno sul foglio d'un diagramma avvolto sul cilindro a destra della figura, cilindro che ruota automaticamente di un piccolo angolo ad ogni colpo. Quando il provino si sfascia, il martello non rimbalza più ed il diagramma ne dà chiaramente il segno. Si sperimentano per uno stesso materiale molti provini, tenendo poi conto della media dei colpi sopportati da ciascuno.

6. *Determinazione del coefficiente d'assorbimento e della resistenza al gelo.* — Alcuni frammenti di roccia vengono tenuti per 48 ore in acqua a 25 gradi e mediante successive pesate si determina la quantità d'acqua assorbita riferendola poi all'unità di volume. Quei frammenti imbevuti d'acqua vengono poi portati in refrigerante a bassissime temperature (da 15 a 20 gradi sotto zero) indi rapidamente immersi in acqua a 25 gradi sopra zero, ripetendo queste alterazioni per dieci volte. Se un materiale è resistente al gelo, non ne risente alcuna conseguenza; altrimenti si sgretola perdendo schegge in misura maggiore o minore, prima o poi. La prova si usa pei materiali tanto da massicciata che da pavimentazione.

Una parte notevole del macchinario dell'Istituto è destinato alla preparazione dei provini di roccia, preparazione talora molto

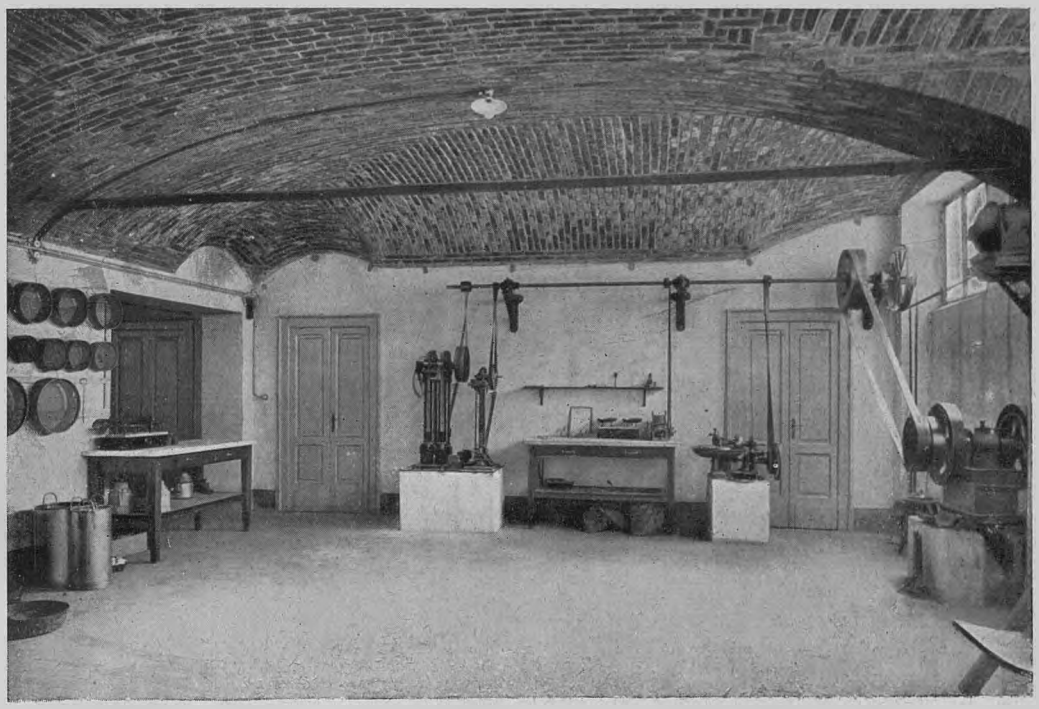


FIG. 9 - APPARECCHI PER PREPARAZIONE DEI PROVINI DI CEMENTI.

laboriosa e costosa. Per la formazione dei cubetti e dei prismetti serve la sega circolare, a due dischi di carborundum montati sullo stesso asse, che scorgesi nella fig. 7, azionata da un motore di 11 HP. Una fresatrice parimenti a carborundum serve pel finimento esatto dei provini. I cilindretti da provarsi all'urto si ricavano dal campione di roccia mediante un trapano a corona di diamanti, una piccola sega circolare ed una levigatrice.

Tutto ciò riguarda i soli materiali rocciosi, che hanno parte principalissima nella tecnica stradale. Oggi però vanno guadagnando rapidamente d'importanza anche i materiali cementizi ed i materiali bituminosi, i quali richiedono a loro volta il più diligente studio del laboratorio.

Questo articolo diventerebbe troppo lungo se si volesse dire di tutte le prove cui si prestano codesti materiali. I bitumi specialmente meritano una trattazione apposita, tanto sono svariati gli apparecchi in uso per le prove relative (fig. 8). Qui si aggiungono solamente alcuni cenni sulle prove pei materiali cementizi, che riguardano cioè tanto i cementi quanto i conglomerati o calcestruzzi che con questi si preparano.

Pei cementi, si sogliono determinare le resistenze a trazione ed a pressione sopra provini formati con malta normale, cioè con una parte di cemento e tre di sabbia.

Ecco nella fig. 9, in fondo, la bacinella per formare la malta normale, ed accanto le batterie di pestelli per comprimere detta malta nelle forme dei provini. Per le prove a compressione, questi provini hanno forma di cubetti con lato di 7 centimetri, per le prove a trazione hanno una forma ad *otto,* con una sezione mediana ristretta della superficie di 5 centimetri quadrati.

Le prove si sogliono fare a distanza di 7 giorni e 28 giorni dall'impasto e nel frattempo i provini vengono conservati immersi in acqua. Ecco nella fig. 10, a destra, la pressa per prova dei cementi a compressione, sull'attiguo tavolo l'apparecchio per le prove a trazione.

I cementi vengono poi sottoposti a molte altre determinazioni: tempo di presa, peso specifico, finezza di macinazione, resistenza a caldo, analisi chimica. Il giudizio sulla bontà di un cemento risulta quindi dal complesso di molti elementi.

Pei calcestruzzi, accade a volte di sotto-

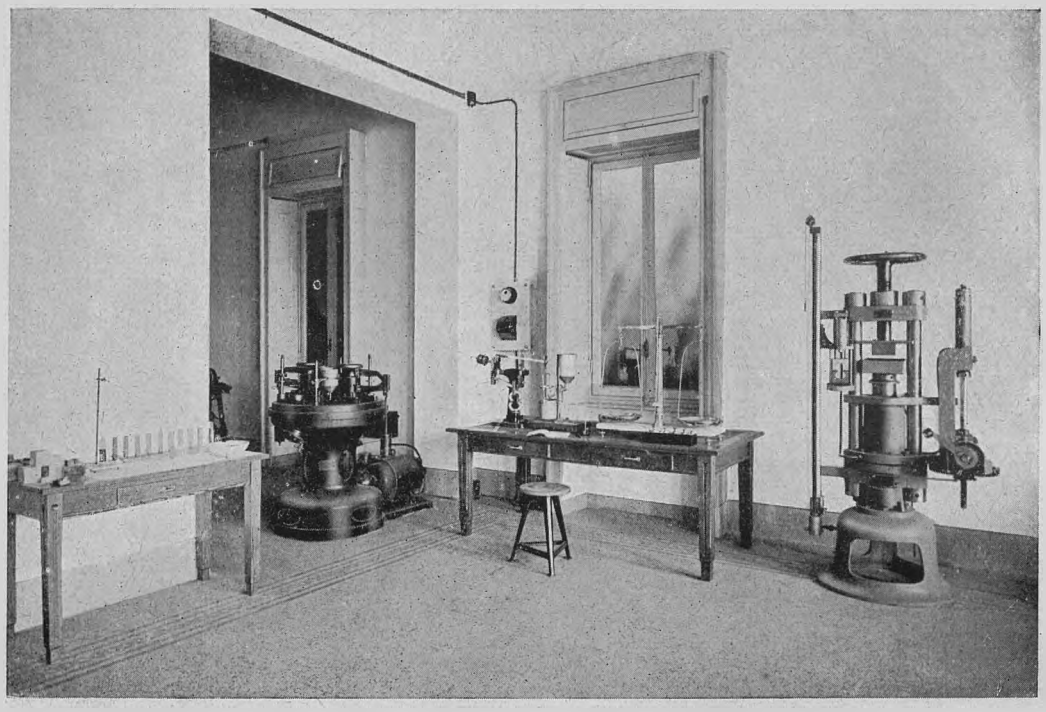


FIG. 10 - A DESTRA, LA PRESSA DA 30 TONNELLATE PER LE PROVE DEI CEMENTI A COMPRESSIONE. IN CENTRO, LA BILANCIA PER PROVE DI CEMENTI A TRAZIONE. A SINISTRA, LA MACCHINA PER PROVE ALL'ATTRITO.

porre alla compressione provini già preparati a cura degli interessati. Altre volte si preparano in Laboratorio provini di calcestruzzo secondo composizioni determinate, in relazione a ricerche determinate. All'uopo si dispone di un largo corredo di forme, talune cubiche secondo l'uso nostro, altre cilindriche secondo l'uso americano. La nostra grande pressa (fig. 2) si presta anche per prove di pressione su pezzi di punta e prove di flessione su travi orizzontali, prove queste che hanno speciale importanza per ricerche sulle caratteristiche elastiche dei calcestruzzi.

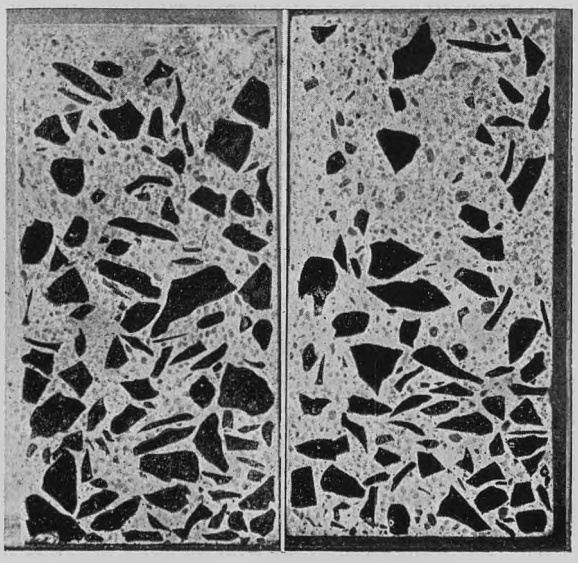


FIG. 11 E 12 - SEZIONI ASSIALI DI DUE PROVINI CILINDRICI DI CALCESTRUZZO: 11, IMPASTO NORMALE - 12, IMPASTO IRREGOLARE.

A questo punto il lettore si domanderà: A che cosa dunque approdano tutte codeste prove? In che modo rappresentano un contributo al progresso della tecnica stradale? — Domande alle quali si può dare, per via d'esempi, una qualche risposta approssimativa, chè una trattazione completa dell'argomento non sarebbe qui possibile. Supponga il lettore che un ingegnere stradale si trovi nella necessità di scegliere, fra parecchi materiali da massicciata, di cui potrebbe disporre, quello che meglio risponda alle esigenze del proprio caso. L'ideale per lui sarebbe senza dubbio di poter impiegare a titolo di prova tutti codesti materiali, l'uno accosto all'altro, per brevi tratte sperimentali, atten-

dendo poi durante alcuni anni il responso dell'esperienza per potervi fondare le proprie conclusioni. Qualcuno ha fatto e va facendo così per davvero; ma sono casi rari, i quali esigono una larga disponibilità di mezzi, di tempo e di libertà d'azione. Se questo esperimento al vero non è possibile, quell'ingegnere si troverà grandemente agevolato nella sua scelta quando dei vari materiali disponibili conoscerà tutte quelle caratteristiche le quali si possono determinare in Laboratorio: resistenza alla compressione, all'urto, all'attrito, al gelo; potere legante, coefficiente francese di qualità, durezza, composizione chimica. Sarebbe ben arrischiata l'affermazione che la conoscenza di codeste caratteristiche dispensi il tecnico stradale da qualsiasi contributo della propria esperienza e riflessione nel prendere le sue conclusioni, poichè tutti quei dati devono essere valutati l'uno per rapporto all'altro e sempre in vista delle speciali condizioni d'impiego. Ad esempio, un materiale di mediocre resistenza alla compressione ed all'urto ma dotato d'un alto potere legante può essere utilmente adottato per la massicciata d'una strada soggetta a traffico leggiero, bene soleggiata e dotata di pronto scolo; darebbe invece cattivo risultato lungo una strada a forte carreggio, a rasa campagna, in difficili condizioni di scolo. Qui potrebbe invece convenire un materiale molto resistente e dotato d'un limitato potere legante. Il tecnico di Laboratorio ed il tecnico stradale devono all'uopo reciprocamente collaborare nel trovare l'interpretazione più ragionevole delle prove sui campioni. Avviene poi in tal modo che il tecnico di Laboratorio diventi gradatamente, a misura che si moltiplicano i casi particolari passati sotto il suo esame, un buon interprete dei coefficienti di Laboratorio, e quindi un utile consulente dei tecnici stradali che gli sottopongono nuovi casi. Accade così a lui quello che accade ad un medico o chirurgo, la cui quotidiana esperienza valorizza giorno per giorno la sua preparazione scientifica.

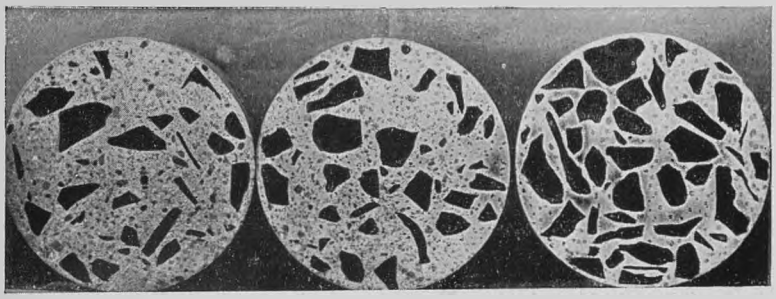


FIG. 13 - SEZIONI TRASVERSALI D'UN PROVINO CILINDRICO DI CALCESTRUZZO AD IMPASTO IRREGOLARE.

Anche nel nostro Laboratorio si presentano talora i casi clinici: materiali la cui serie di coefficienti sperimentali rivela anomalie inesplicabili rispetto all'andamento medio delle precedenti prove su centinaia di materiali apparentemente consimili. E sono questi i casi più istruttivi, quelli che maturano l'esperienza dello sperimentatore, ed anche lo rendono più cauto nei giudizi.

Ecco appunto un caso clinico che riguarda un calcestruzzo. Si tratta di provini di una numerosa serie diretta a rintracciare la legge con cui varia la resistenza di un provino di calcestruzzo, a parità d'ogni altra circostanza, quando variano solamente le dimensioni o le forme dei provini. Se tutto va bene, le resistenze a compressione dei provini identici (generalmente quattro per ogni tipo e per ogni data di maturazione) risultano relativamente poco diverse dall'uno all'altro provino. Tuttavia accade, assai più spesso di quanto forse non si creda, di riscontrare degli scarti troppo forti, che rendono inutilizzabile tutta la serie. Da che cosa possono dipendere tali scarti? Abbiamo una volta portato sul «tavolo anatomico» alcuni provini di varia forma e li abbiamo sezionati. Si è così riconosciuto che i provini troppo deboli presentavano un impasto non uniforme, poichè il pietrisco s'era specialmente addensato in fondo alle forme, mentre nella parte superiore delle forme il conglomerato risultava troppo povero. Ciò risulta chiaramente dalle fig. 11 e 12 che rappresentano sezionati secondo l'asse un campione cilindrico di buon impasto ed uno di impasto difettoso, come pure dalla fig. 13, che rappresenta tre sezioni trasversali d'uno stesso campione cilindrico a distanze dal fondo di centimetri 5-15-25 rispettivamente a partire dalla sinistra.

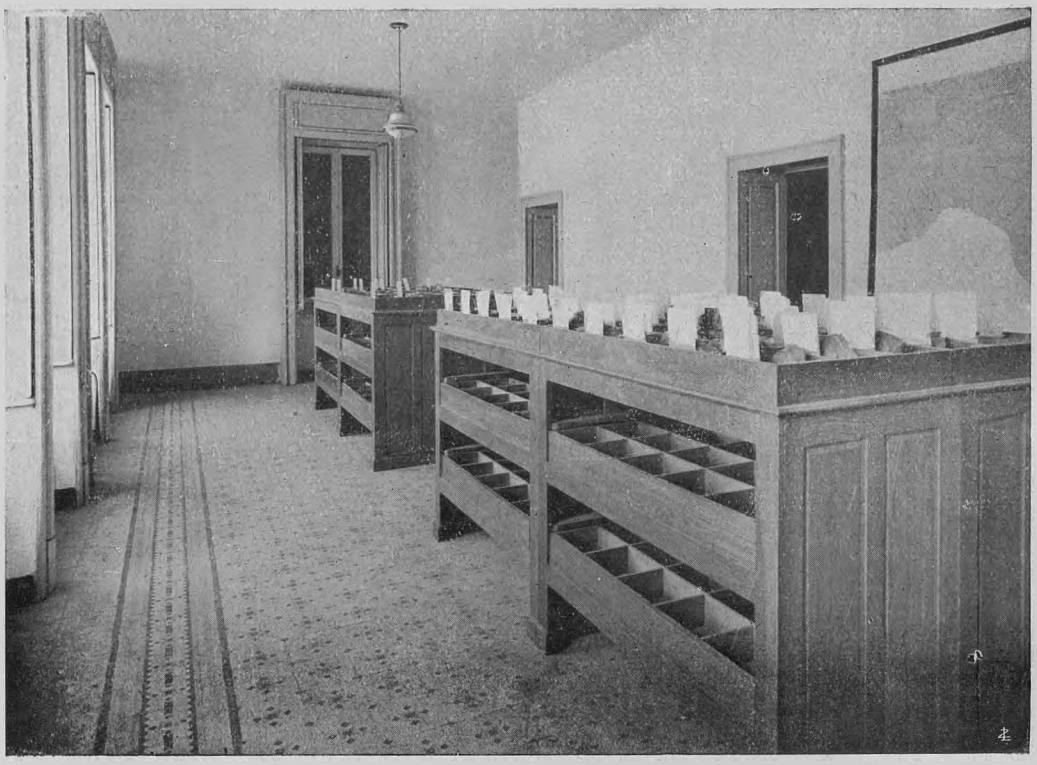


FIG. 14 CAMPIONARI DI MATERIALI STRADALI ROCCIOSI GIA PASSATI ALLE PROVE DI LABORATORIO.

Si pensi ora all'importanza grandissima che assumono attualmente i calcestruzzi cementizi per le pavimentazioni stradali, e si comprenderà quanto importi studiare e perfezionare la tecnica relativa.

Per chiudere, questa volta, presentiamo (fig. 14) uno dei campionari pei materiali rocciosi, nei quali si conservano piccole quantità dei materiali sperimentati insieme ad alcuni dei provini relativi. Ciascun campione è munito d'un cartellino sul quale sono riportate tutte le caratteristiche determinate pel materiale relativo.

Sono ormai parecchie centinaia di campioni, che già rappresentano — a dir vero con molta irregolarità di distribuzione — le risorse del nostro Paese in fatto di materiali per la manutenzione delle strade. Inventario che permette, per la prima volta, di farsi un'idea delle grandi difficoltà contro cui deve urtare questo così importante pubblico servizio in talune regioni, specialmente meridionali. I materiali ottimi sono pochissimi, pochi i buoni, molti i mediocri, molti gli scadenti. Occorre che gli Uffici si abituino a studiare la possibilità d'impiegare materiali anche di lontana provenienza, se d'una qualità di tanto migliore da compensare col maggiore rendimento le maggiori spese di trasporto... Basterebbe questo vasto campo di ricerche e di possibili conseguenti applicazioni per giustificare ampiamente la creazione dell'Istituto Sperimentale Stradale del Touring e per meritare al suo fondatore ed al Touring la pubblica riconoscenza.

Ing. I. VANDONE

Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I.

SULLA VIA DI ROMA

È possibile andare a Roma senza fermarsi a visitare Firenze? E si può compiere il pellegrinaggio dell'Anno Santo senza sostare nella terra di S. Francesco? Occorre dunque provvedersi, se già non lo si possieda, del II volume della *Guida dell'Italia Centrale* che illustra appunto *Firenze, Siena, Perugia, Assisi*. Per i Soci L. 8 (spedizione raccomandata L. 1,50, Estero L. 2,50); non Soci il doppio.



LO SPETTACOLO DELLA PIAZZA PLEBISCITO DURANTE IL MERCATO DEGLI UCCELLI DA RICHIAMO, IL 10 AGOSTO DI OGNI ANNO.

Una terra di sagre e di battaglie: Sacile

COLUI che fondò Sacile, anche se non è Antenore come presume la tradizione, dovette essere di certo un uomo di guerra: e il nucleo primitivo del paese, meglio che un asilo di preganti, il « sacellum » da cui vuolsi derivi il nome, è assai probabile che fosse un fortilizio, un « castrum ».

Della rocca e delle mura che cingevano Sacile sino al secolo scorso, oggi non resta che qualche mozzicone: ma anche senza castello e senza merli la città testimonia un'origine militare, posta com'è su un isolotto formato da un curioso biforcarsi della Livenza, il bel fiume verdazzurro di cui *Le Vie d'Italia* descrissero, or non è molto, le pittoresche sorgenti.

Sacile è il primo grosso centro della provincia di Udine che si incontri venendo da Conegliano. L'assegnazione ad Udine è però soltanto amministrativa. Sacile è fiera di appartenere alla Patria del Friuli; ma i suoi caratteri etnici tengono del trevigiano e, ancor più, del veneziano. Il dialetto sacilese è forse quello che più si avvicina alla parlata della Serenissima, toltane qualche esagerazione, talora un po' sgraziata, nel troncamento di certi vocaboli

Collocata a mezza strada fra Conegliano e Pordenone, Sacile è di solito un po' trascurata dal turista che tuttavia, quando dal ponte delle Castagne (oggi della Vittoria) o dall'arco dell'Orologio arriva in piazza Plebiscito, non sa nascondere un senso di stupore e di compiacimento.

Ampia, gaia, armonica di linee, per metà orlata di un porticato che risente l'influenza, non nell'architettura ma nella funzione, delle Procuratie veneziane, con la loggia municipale, di contro, che ha una sua signorile sobrietà di concezione, la Piazza di Sacile, senz'essere una cosa monumentale nè vantare edifici di eccezionale pregio artistico, è nel suo genere una delle più belle del Veneto.

Prima di Caporetto, sulla torre dell'Orologio che porta scolpito, dal lato verso Pordenone, un bel leone marciano, c'erano, come a Venezia, i Mori che battevano le ore, « simili a quelli homeni del campaniel de



LA VETUSTA TORRE DEI MORI COL LEONE IN PIETRA, SOTTO IL QUADRANTE DELL'OROLOGIO.

San Zuane de Rialto » (Sanudo) : la campana era del 1397.

Avidi di bronzo, gli austriaci, che pur rispettarono a Sacile le lapidi ai caduti per l'Indipendenza e un busto di Garibaldi, asportarono mori e campane, rendendo muta la torre la quale, se accusa nel suo costruttore uno sviscerato ammiratore dell'architettonica veneziana, testimonia altresì ch'egli non fu nè un plagiario pretenzioso nè un imitatore irriverente.

Dalla piazza bisogna prendere le « contrade » che menano alla Livenza : è sulla Livenza che si svela la personalità di Sacile.

Il fiume senza giovinezza.

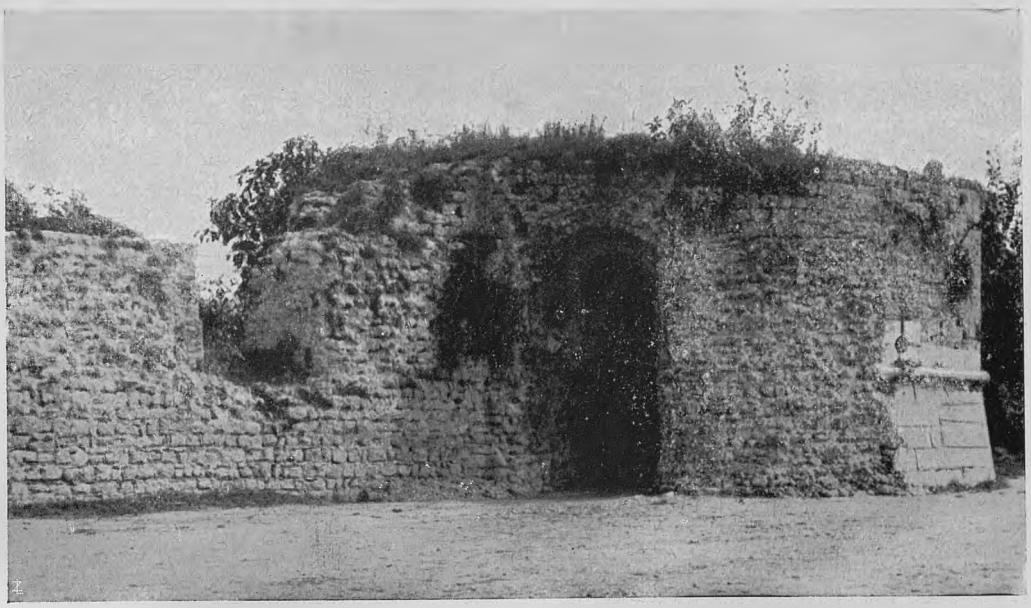
Curioso fiume. Nasce si può dire in piena pianura, e dopo neppure cinque chilometri, a Sacile, è già un corso d'acqua largo e profondo. Appena nato è già adulto. Esso ignora la felicità dell'infanzia, quello scaturire limpido e capriccioso da una vena alpina, quel saltellare vispo da masso a masso, come alla ricerca del proprio sentiero e l'incamminarsi risoluto verso l'ombra fonda della vallata, e il divergere a volte, con un rivolo, tra le erbe per prestar lena a un mulino, e l'incontrarsi coi fratelli scendenti dalle altre vallate, e il veder la montagna umiliarsi nella collina e questa accompagnarlo sino al limitare della pianura e dall'ultimo poggio prender commiato con un giocondo luccichio d'ulivi.

La Livenza è un fiume senza giovinezza. Forse per questo è un fiume malinconico. Ma che fascino in quella malinconia! Dai ponti che ogni tanto interrompono il suo corso e per cui Sacile si dimentica di essere isola, si assiste al tacito fluir della corrente, di cui non s'ode nè murmure nè sciacquio. Sembra che stagni. Il suo silenzio sgomenta più che uno scroscio. Sotto quella calma ambigua di acque verdicupe, ove i salici immergono le loro stanche chiome, s'indovina il gorgo micidiale, il risucchio che afferra, che trascina, che non abbandona più.

Ciascuno dei sette ponti di Sacile ha una sua poesia. Ce l'aveva anche il maggiore, il ponte delle Castagne, quando scavalcava il fiume col suo arco slanciato e aveva le spal-



LA LIVENZA DAL "CAMPO MARZIO".



CIÒ CHE AVANZA DEL "CASTEL VECCHIO", COSTRUITO NEL 1000 E RIEDIFICATO NEL 1400.

liere alte, da cui per veder l'acqua bisognava, noi piccoli, farsi sollevare dai grandi. Oggi, al posto di quello che i nostri in ritirata dovettero far saltare nel 1917, c'è un'atroce passerella in cemento, che s'intitola alla Vittoria. Ma il ponte della Pietà, il ponte di Sant'Odorico, il ponte dei Mori conservano intero il loro fascino. Di là vedi la Livenza sbucare da un folto di ramaglia e venirti incontro lenta e pigra, con la stanchezza delle acque che vengono di lontano, che hanno lottato contro ostacoli d'ogni natura ed ora, trovato un letto piano, camminano riposando. Ti volti verso l'abitato, e vedi Venezia e le Fiandre. Se lambe gli zoccoli muscosi di palazzo Biglia o i marmi della chiesetta della Pietà, la Livenza è un « rio » a cui mancano soltanto le gondole o un placido canale di Bruges o di Malines, di quelli che hai conosciuto in qualche vecchia e squisita stampa fiamminga.

Il Giardino dello Stato Veneto.

Il paesaggio, col Monte Cavallo dal bizzarro profilo tricuspide, inquadra mirabilmente il bel fiume sacilese: onde non fa meraviglia l'elogio di quello storiografo, diremo così, espansivo che chiamò Sacile « Giardino dello Stato Veneto ».

Certo la patria di Girolamo, il prode capitano che s'immortalò a Famagosta a fianco di Marcantonio Bragadino, fu prediletta dai Signori della Serenissima, che a Sacile, a Caneva, Polcenigo trascorrevano le loro villeggiature. In quei tempi, cioè sino alla caduta della Repubblica, si andava a Sacile con le barche, risalendo la Livenza: oggi il fiume è navigabile soltanto sino a Portobuffolè e non si vuole affrontare risolutamente il problema di restituire alla navigazione il tronco superiore, per quanto Sacile abbia dimostrato — recentemente anche a mezzo di una dotta monografia del suo segretario comunale Giuseppe Marchesini — che con poche e non molto costose opere è possibile render la Livenza navigabile sin quasi alla sorgente.

Nel suo *Itinerario per la terraferma* del 1483 Marin Sanudo ci fa conoscere che sino d'allora era rinomata un'altra caratteristica di Sacile. « El Retor à pocho da far et pocha utilità: il protetor è San Nicolò, et ha una bella chiesa, benissimo officiada.... alozamo nel borgo ch'è bellissimo in una hostaria del Bo, perchè in Sazil sono bone et perfete hostarie ». Naturalmente le locande di Sacile, fra cui è popolare quella di Micheletto che fu anteguerra acclamato campione ciclistico, derivano la loro nominanza dal-



IL PALAZZO CARLI: VUOLSI CHE SIA STATO COSTRUITO PER CATERINA CORNARO, AVANTI CHE SI STABILISSE DEFINITIVAMENTE AD ASOLO.

l'« amabile » delle colline di Caneva e di Fiaschett e dal « raboso » delle basse, Gaiarine, Vistorta, Resteggia, tutte località che danno larghe soddisfazioni ai viticultori. Poi vien la « polenta e uccelli », il piatto nazionale dei sacilesi.

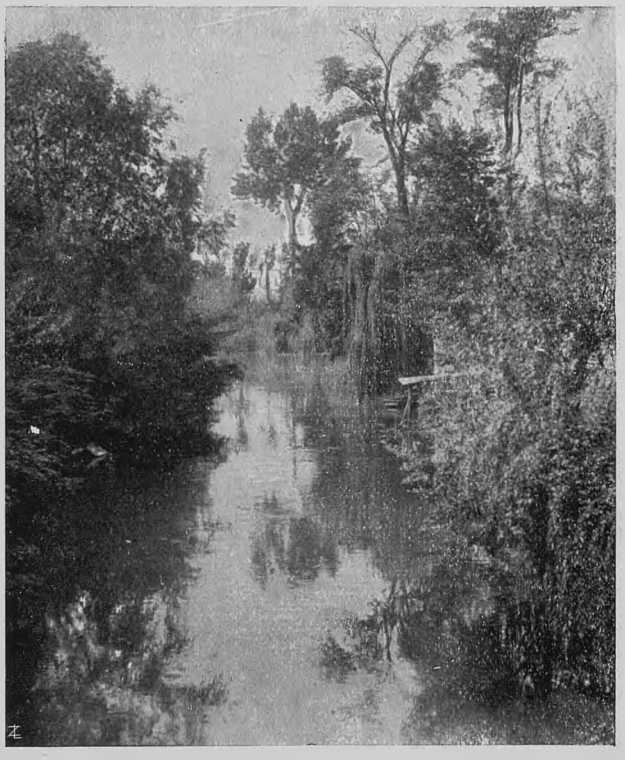
Caccia e uccellanda sono in gran voga in tutta la plaga. A pochi chilometri da Sacile, a nord della linea ferroviaria, cominciano le grandiose brughiere di Fontanafredda e di Aviano.

Le uccellande sono scaglionate ai margini della brughiera e fanno, specialmente in ottobre, il mese delle allodole, delle retate fantastiche.

La storica fiera degli uccelli.

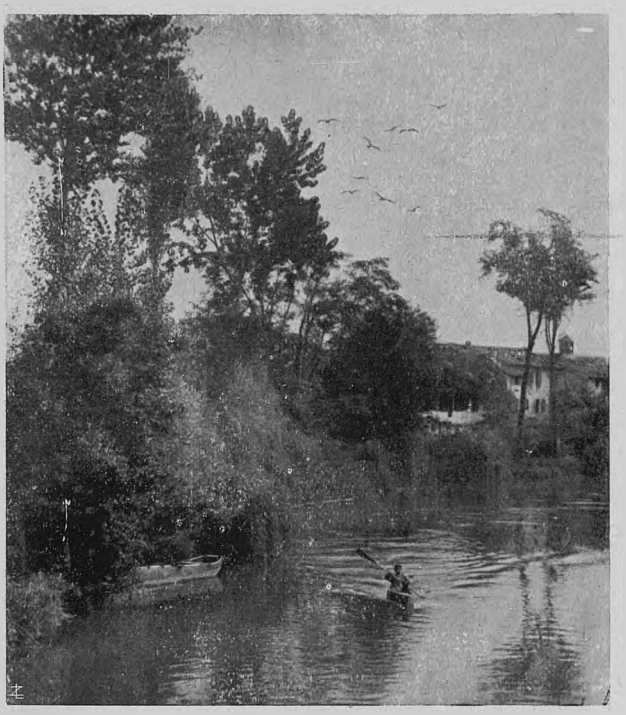
La stagione, che finisce a San Martino, si inaugura ufficialmente il 10 agosto, con la decantata fiera di San Lorenzo, dedicata esclusivamente alla compravendita di uccelli da richiamo e di attrezzi da uccellanda (reti, panioni, trappole, lacci, vischio ecc.). Questo caratteristico mercato ha origini antichissime: il 18 marzo 1351 — scrive Italico Nono, un cultore di cose patrie, nella sua pregevole monografia « Sacile e le castella del Livenza » — il Patriarca Nicolò confermava il privilegio per il suddetto mercato che viene tuttora mantenuto e che dal 1910 fu convertito in una festosa sagra, con gare, accademie di chioccoli e zufoli, con temi a svolgimento fra i quali è quello di modulare, con gli appositi strumenti, non solo i versi degli uccelli più comuni, ma anche le varie intonazioni che i trilli e i gorgheggi assumono in relazione agli stati d'animo dei singoli pennuti.

L'anno scorso il dì di San Lorenzo cadde di domenica: di qui un concorso anche maggiore di... competenze, e non solo dai centri fini-

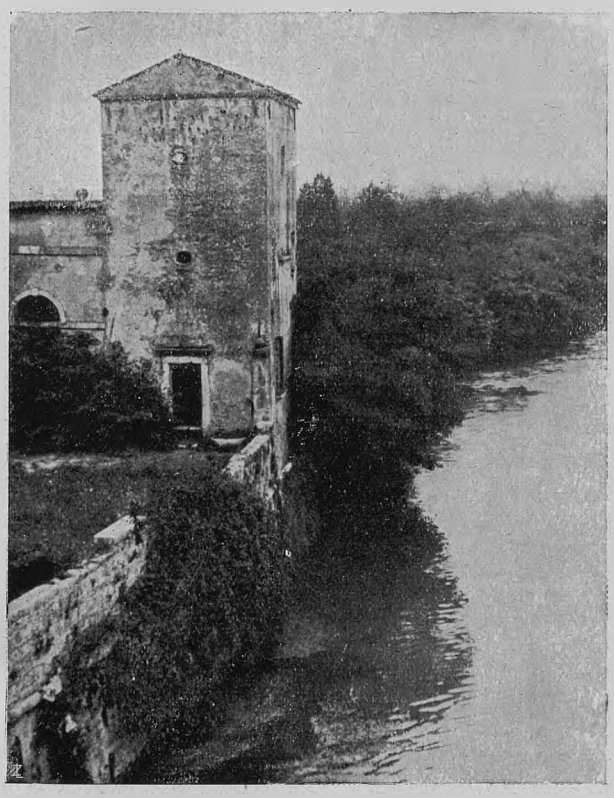


LUNGO IL FIUME DEL SILENZIO...

timi, ma da Padova, da Bergamo e persino da Milano. Dinanzi ai banchetti, dove gli espositori schierano le specialità più ricercate per l'aucupio — « i tordi bottacci, che vincono nel canto boschereccio le modulazioni del flauto, i fringuelli assordanti, gli ortolani placidi e flebili, i merli che zufolano come monelli, le stridule cingallegre, le pispole sibilanti », secondo la gustosa e... dotta classificazione di Renato Simoni — si adunano a crocchi gli intenditori che ascoltano, discutono, sentenziano, con la gravità di commissioni peripatetiche in un concorso governativo. Nel pomeriggio l'areopago si trasferisce nella sala del teatro, per giudicare non più gli uccelli, ma gli uccellatori: questi si cimentano, sempre con grande serietà, in modulazioni che imitano il canto degli alati, « lasciandosi talora — dice ancora



LA LIVENZA DAL PONTE DELL'OSPEDALE.



LA TORRETTA DEL PALAZZO FLANGINI, OVE SOGGIORNARONO CARLO V, ENRICO VI, PAPA PIO VI E NAPOLEONE BONAPARTE.

argutamente Simoni — tanto trasportare dall'entusiasmo professionale che, dimenticando il luogo dove sono, fanno l'atto di tirare lo spauracchio o il contrappeso dei copertoni, come se si trovassero davvero nella loro capannuccia alla tesa ».

Ma è ora che diamo un rapido sguardo alle cose artistiche di questa sorridente città, la predilezione della quale gli antichi veneziani vollero attestare con un motto — « urbs dilecta » — che il Comune riporta, col leone « in moleca », sul gonfalone civico decorato della Croce di guerra.

Curiosità d'arte e di storia.

L'arte è rappresentata a Sacile assai degnamente dalla Chiesa Arcipretale di San Nicolò, ricostruita a due navate sul finire del 400 dai Capimastri Antonio e Beltrame da Como e restaurata — scrive il Nono nella citata monografia — nel 1836 e anche recentemente non senza che perdesse del suo semplice ed armonico carattere architettonico. Il cam-



GLI ASPETTI DELLA LIVENZA: UN "RIO" DI VENEZIA A CUI MANCANO SOLTANTO LE GONDOLE.

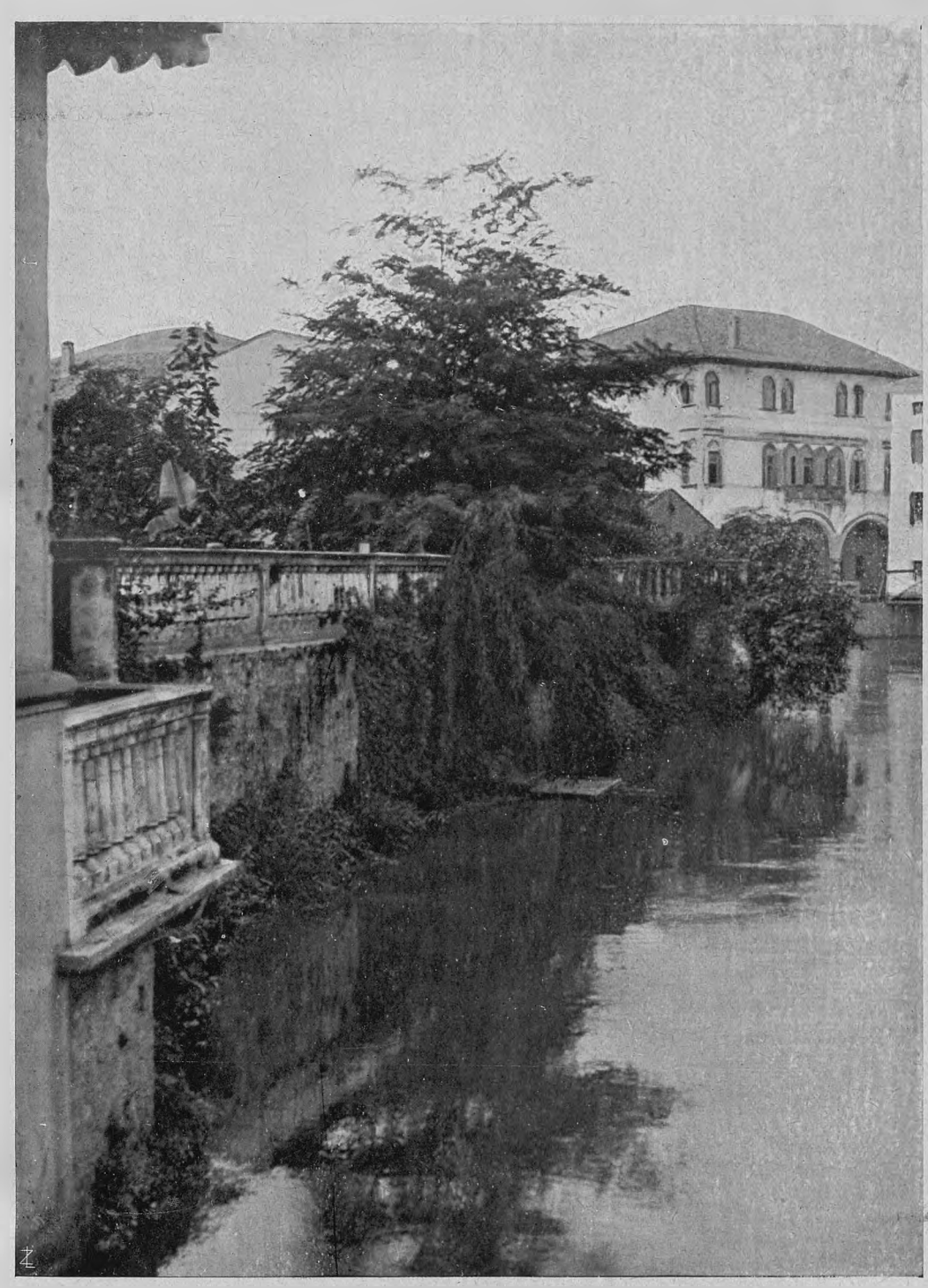
panile, dalla linea svelta ed elegante, si ritiene cominciato nel 1568. I combattimenti del novembre 1917 e dell'ottobre 1918 lo danneggiarono alquanto: esso però potè venir restaurato e restituito alla sua primitiva forma. Non eguale fortuna toccò invece all'edificio del Monte di Pietà, risalente al 1560 e sino al 1917 attiguo al palazzo comunale. Il 7 novembre di quell'anno, nel giorno in cui i germanici entravano a Sacile, una bomba d'aeroplano lo incendiò: più tardi gli austriaci lo abbatterono e i grossi blocchi di pietra d'Istria che ne costituivano il porticato vennero dai frantoi ridotti a breccia per la manutenzione delle strade!

Il palazzo comunale, cui già accennammo, è del 500: nel 1785 il piano superiore di esso fu ridotto a teatro, che ora però non può più funzionare come tale; si sta quindi studiando il modo di renderlo nuovamente atto ad accogliere la residenza municipale.

Degli edifici privati — come ci apprende il Nono — il più notevole è il palazzo Flangini (ora Biglia), al principio di Borgo Ricco: « maestoso, signorile anche nelle diverse sue adiacenze, con dipinti della Scuola di Paolo Veronese, e pregevolissimi stucchi, ma assai deteriorato oggi, causa l'abbandono biasimevole in cui venne in questi ultimi tempi lasciato. Soggiornarono in esso pontefici e sovrani di passaggio: Carlo V nel 1532, Enrico III re di Francia nel 1574, papa Pio VI nel 1782 e Napoleone Bonaparte nel 1797 ».

Basterebbero questi nomi per dare un'idea dell'importanza storica di Sacile, la cui fisionomia dovette mutare più volte, nel corso dei secoli, per adattarsi alle esigenze militari dei tempi.

« Nei primordi del secolo XIV — dice ancora il Nono — Sacile aveva due porte oltre a quella che dalla *città* metteva al *porto*, dalle quali diramavansi due *borghi*, uno verso il Friuli, denominato *Borgo Ricco* (oggi detto *borghetto*), l'altro verso la Marca Trevigiana chiamato *Inferiore*, poi di *San Gregorio*, dalla chiesa che sorge a metà di esso, e oggi semplicemente il *Borgo*: e il Livenza scorreva appiè delle loro mura attraversandoli con sue piccole diramazioni in modo che il paese veniva diviso in cinque isole unite da ponticelli in legno: la prima porta sorgeva dove ora evvi il torrione di casa Sartori, la seconda dove esiste ancora il ponte



IL CANALE DELLA PIETÀ. NELLO SFONDO IL «LEON D'ORO» DOVE NEL 1822 PERNOTTÒ SILVIO PELLICO IN VIAGGIO VERSO LO SPIELBERG.

secco (cioè al principio del *borgo* occidentale)... Devesi ritenere che la chiesa e l'antichissimo castello le cui rovine diconsi ancora *Castel Vecchio* venissero costrutti quasi



PESCA COLLA RETE NELLA LIVENZA.

contemporaneamente in un'isola naturale del Livenza e che l'attigua terra fosse circondata ad arte con una diramazione del medesimo fiume ».

La rocca sacilese si ritiene sia stata abbattuta dai Turchi sul finire del secolo decimoquinto: le mura invece furono demolite in diverse riprese: l'ultimo tronco, a nord della torre dei Mori, fu spianato una quindicina d'anni fa, e il provvedimento suscitò discussioni vivissime.

L'importanza militare di Sacile non fu tuttavia menomata dallo scomparire delle opere difensive; tutti gli eserciti che manovrarono nel Friuli considerarono la Livenza come un ostacolo da sfruttare in sommo grado e Sacile come il perno di ogni movimento che alla Livenza si appoggiasse.

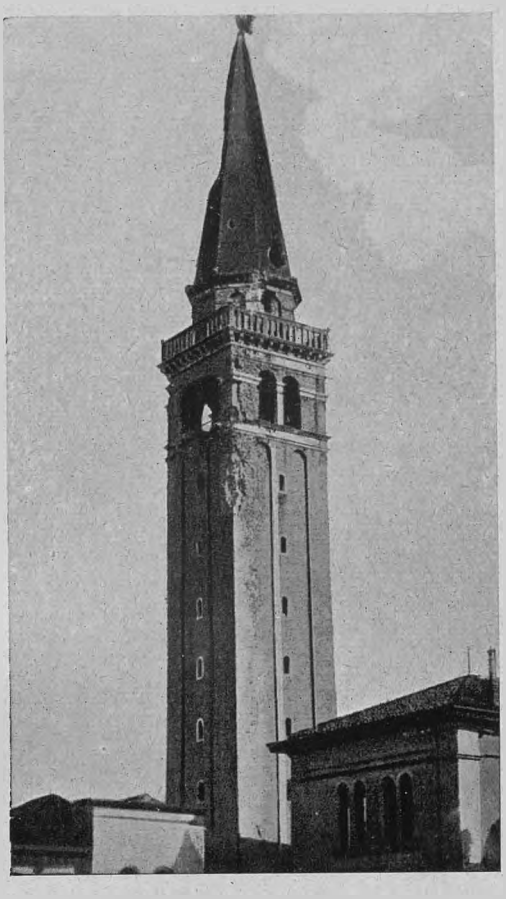
La battaglia di Sacile del 1809.

Del periodo napoleonico c'è una battaglia che s'intitola da Sacile: quella del 16 aprile 1809, fra il Vicerè Eugenio di Beauharnais con 45.000 uomini dell'esercito d'Italia e lo Arciduca Giovanni d'Austria con 70.000 uomini dell'armata imperiale.

Mentre sul Danubio le sorti volgevano favorevoli al Bonaparte, la situazione in Italia era tutta a vantaggio degli austriaci. L'Arciduca Giovanni scendendo dalla Carniola attraverso il Predil era riuscito, il 10 aprile, a raggiungere l'alto Isonzo, donde per Caporetto e Cividale s'era congiunto, ad Udine, colle colonne fatte istradare dalla Pontebbana.

Il principe Eugenio, che non si aspettava una così rapida discesa, si trovò a dover fronteggiare il nemico avendo le otto divisioni sparse un po' dappertutto, da Osoppo sino all'Adige. Ciononostante decise di affrontare l'avversario colle cinque divisioni che era riuscito a riunire in tutta fretta.

Il 15 aprile i francesi e gli italiani del corpo d'esercito vicereale erano respinti da Pordenone: Eugenio di Beauharnais venne così a trovarsi in una situazione oltremodo critica, con un fiume profondo e di difficile guado alle spalle. Non c'erano che due vie da scegliere: o tentare la ritirata dalla par-



IL CAMPANILE DEL DUOMO, LESIONATO DAL CANNONE: IL 31 OTTOBRE 1918 FU CONTROBATTUTO A FUCILATE DAI NOSTRI CH'ERAN SALITI SUL VICINO CAMPANILE DI SAN GREGORIO.

te di Polcenigo, superando la Livenza alle sorgenti, o muovere alla controffensiva, coprendo ad ogni buon conto i ponti di Sacile. Egli si attenne al secondo partito.

L'indomani 16 aprile si combattè sei ore tra Fontanafredda e Brugnera, con esito propizio agli austriaci. Verso sera le truppe del vicerè, minacciate d'aggiramento dalla cavalleria imperiale, iniziarono il ripiegamento: la ritirata divenne disastrosa allorchè al ponte di Brugnera un generale francese ordinò di tagliare il solo passaggio che rimaneva sul fiume, mentre una divisione napoleonica, la Severoli, tutta composta di italiani, stava effettuando il trasbordo. Tremila fra morti e feriti e altrettanti prigionieri costituiscono il bilancio di quella battaglia, dopo la quale Napoleone infuriato avrebbe minacciato di togliere al Beauharnais il comando dell'esercito d'Italia.

Due gloriosi episodi.

Sacile tornò a far parlare di sè nella storia delle operazioni il 7 novembre 1917 e il 31 ottobre 1918. I due fatti d'armi ebbero identici scopi e caratteri. Nel primo furono i nostri che, fatti saltare i ponti, tentarono di trattenere gli austro-tedeschi per alcune ore: nel secondo furono i resti «di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo» che per un giorno tennero in iscacco fanti britannici e bersaglieri italiani.

Gli inglesi, risalendo da Conegliano lo stradale napoleonico, giunsero nelle prime ore del mattino all'ingresso di Sacile: e qui trovarono il nemico saldamente trincerato dietro una barricata di tronchi abbattuti. Disponeva anche di un pezzo d'artiglieria. Con quattro colpi bene aggiustati il pezzo fu mandato colle ruote all'aria e la barricata fu demolita: allora inglesi e italiani infilarono di corsa il *borgo,* mentre dalle case uscivano gli abitanti con lacrime di gioia agli occhi. Ma al ponte delle Castagne, che immette nella piazza, gli inseguitori dovettero arrestarsi. Gli austriaci erano riusciti a far saltare la passerella di legno che avevano costruito al posto del ponte da noi demolito: e dai tetti della piazza tenevano sotto il fuoco delle mitragliatrici i passaggi.

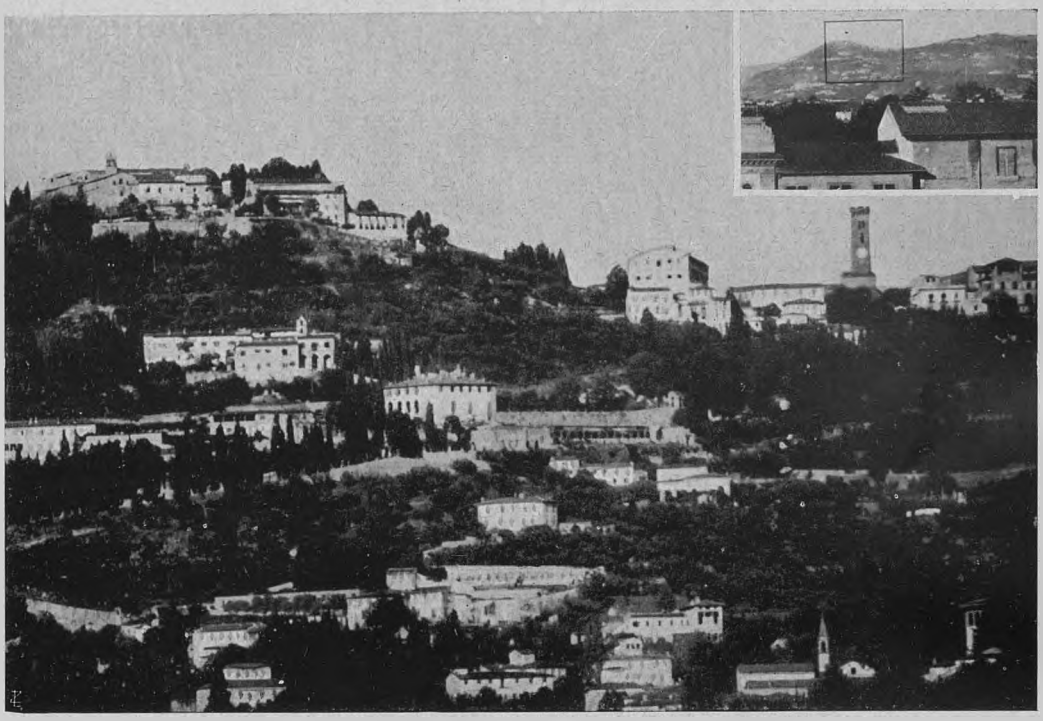
Per tutto il pomeriggio continuarono i tentativi di forzare il fiume, ma fu giocoforza attendere la notte. Servendosi di materassi requisiti nelle camere e gettati nel groviglio delle travature, gli inglesi e i bersaglieri riuscirono finalmente a scavalcare il ponte e a penetrare nella Piazza. Gli austriaci furono inseguiti nelle case, catturati sui tetti, scovati nelle cantine. Quindi la marcia riprese verso Udine.

Alle guerre dell'indipendenza la città ha dato fior di soldati: c'è in Piazza, sotto la Loggia, una lapide che tramanda alla riconoscenza i nomi di quelli caduti sino al '66. Essa porta un'iscrizione le cui parole finali non si leggono senza meditare. «Deh voi sì concordi — nel morir per la Patria — insegnateci a vivere almeno — concordi per essa».

Il monito non potrebbe esser più suggestivo. Sacile, che di tante guerre conobbe gli orrori, ha creato la formula più espressiva per riassumere il sacro impegno dei vivi.

CESCO TOMASELLI.

(Fot. appositamente eseguite da E. Fiorioli della Lena, Venezia. - Riproduzione vietata).



VEDUTA DEL COLLE DI FIESOLE DALL'OSSERVATORIO ASTRONOMICO DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE DI FIRENZE (DISTANZA IN LINEA D'ARIA km. 4.150).

La fotografia in alto a destra è presa con obbiettivo normale, la seconda è stata presa dallo stesso punto con teleobbiettivo nel cui campo è rimasta la parte che nella fotografia normale è racchiusa da un quadrato.

COSE, LUOGHI, MONDI FOTOGRAFATI A DISTANZA

Quando si vuole fotografare ed avere colla fotografia un risultato tale che, chi guarda la positiva, abbia un'impressione simile a quella che normalmente della stessa cosa si ha con la visione distinta, occorre che la macchina fotografica porti un obbiettivo, con una distanza focale uguale alla distanza della visione distinta, cioè di circa 25 cm.

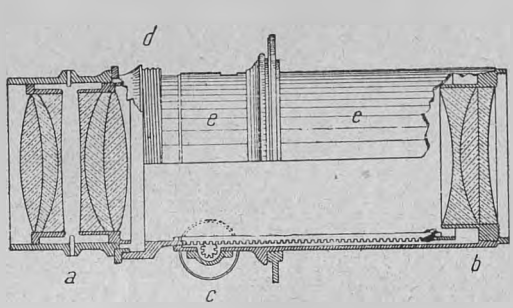
Ne consegue, che per avere di un dato panorama un'immagine a volta a volta più grande, occorrerebbe impiegare obbiettivi a fuoco sempre più lungo. Ma ciò, buono in teoria, sarebbe di imbarazzante se non impossibile attuazione pratica, per le enormi dimensioni che verrebbe ad assumere l'apparecchio, e anche perchè non risolverebbe con i voluti requisiti il problema.

Di questo si occuparono il La Marmora, il De Candia, il Laussedat, e lo risolsero studiosi come il Dallmayer, il Miethe e lo Steinheil, che idearono il teleobbiettivo.

Il teleobbiettivo, sul quale si fonda tutta la telefotografia (basato sul principio del Dallmayer, e come lo ha costruito il prof. Roster, sul campione del quale, con l'oculata assistenza del colonnello Tardivo, sono stati eseguiti gli apparati in uso presso il nostro esercito) si compone (fig. in alto di pag. 903) di un elemento *anteriore positivo,* costituito da una lente o da un sistema di lenti (*a*) a foco corto, e di un elemento *posteriore negativo,* costituito da una lente o da un sistema di lenti divergenti (*b*).

I due elementi sono montati all'estremità di due tubi scorrenti uno entro l'altro, mediante un regolo dentato.

L'elemento positivo (fig. in basso di pagina 903), dà l'ordinaria fotografia, piccola, che rappresenta il terreno in lontananza



SCHEMA DI UN TELEOBBIETTIVO.

a - elemento anteriore positivo.
b - » posteriore negativo.
c - vite a cremagliera per avvicinare o allontanare i due sistemi.
d - vite d'incastro.
e - frammento del tubo esterno.

(*m n*), e l'immagine della posa fotografata viene ripresa dall'elemento posteriore, che la restituisce rovesciata e ingrandita (*N M* e *N' M'*), ottenendo l'ingrandimento con lo spostare per mezzo dell'allungamento della camera, il piano su cui deve formarsi l'immagine data da tale combinazione.

Un elemento positivo (*a*) darebbe di *m n* solo la immagine *n' m'* oppure *N M*. Inserendo dietro di esso l'elemento negativo (*b*) la immagine può raggiungere le dimensioni fino a *N' M'*.

Ponendo esattamente a foco sul vetro spulito l'immagine così ottenuta, si potrà impressionare la lastra che verrà introdotta al luogo del vetro smerigliato.

La telefotografia che si osserverà sul vetro spulito, varierà in ragione di diversi elementi; alcuni di carattere tecnico meccanico, altri di carattere generale, come la luce, le condizioni di ambiente, lo stato atmosferico. Nel primo caso è da tener conto che la messa a foco dell'immagine ingrandita, dipende dalla distanza che separa i due sistemi: l'anteriore e il posteriore.

Più il foco dell'elemento positivo è lungo, più i due sistemi debbono essere allontanati. Dovranno essere sempre allontanati, quanto maggiormente è corto il foco dell'elemento negativo, perchè per ragione inversa aumenta quello dell'elemento positivo. Se invece allunghiamo la camera oscura per ottenere un maggiore ingrandimento, i due sistemi dovranno essere ravvicinati. In merito poi al paesaggio da fotografare, è da osservarsi che gli elementi dovranno essere allontanati quanto più il soggetto è vicino. Tale spostamento si eseguisce con apposita vite a cremagliera, che fa scorrere i due sistemi entro un unico tubo esterno.

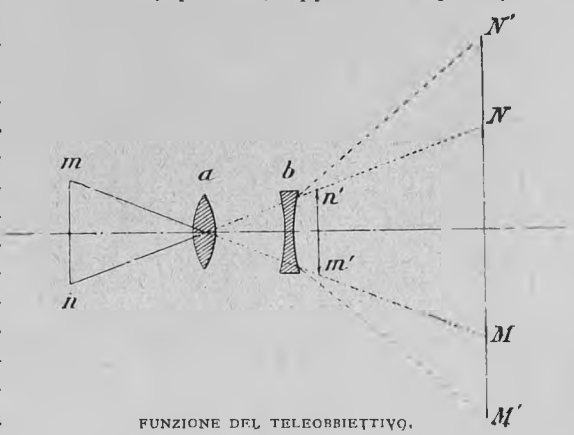
La bontà di una telefotografia, eseguite tutte le operazioni meccaniche di messa a posto, dipende anche da condizioni fisiche. Una prova nitida, e possiamo dire artistica, richiede, specie quando si opera a grandi distanze, atmosfera limpida, luce favorevole, in modo che si presentino i rilievi formati dalle ombre, e poca umidità nell'aria. Così in condizioni favorevoli, si ottengono magnifici risultati anche a una distanza di 20 km.

Le applicazioni di tale sistema? Molte, svariate, adatte per gli scopi più diversi, turistici, militari, scientifici.

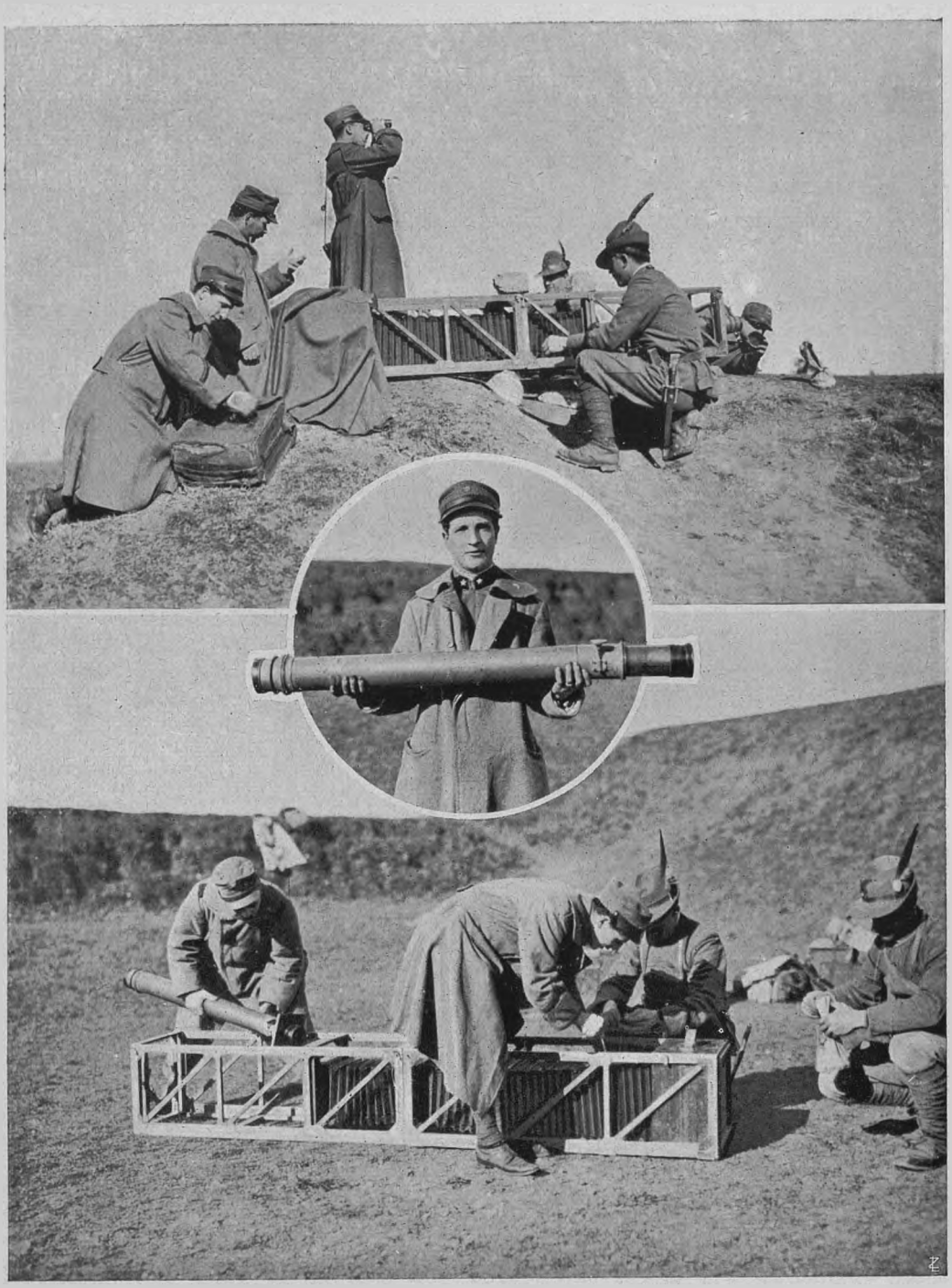
Già anche i turisti possono a loro agio fare della telefotografia applicando il teleobbiettivo ai loro apparecchi, che di massima sono suscettibili di allungamento. Ciò non è per ora molto in uso, ma quando tale applicazione sarà più comoda e generalizzata, allora saranno appagati anche i desideri oggi insoddisfatti del forte alpinista, che dalla vetta raggiunta abbraccia i più sconfinati orizzonti.

La telefotografia vera e propria richiede una certa complessità di mezzi per la mole degli strumenti, e per le necessità logistiche, che obbligano a fare una vera, per quanto piccola spedizione fotografica, coi suoi attendamenti, tali da costituire un « camping » vero e proprio. Le necessità logistiche, aumentano in proporzione del terreno che si vuole fotografare, e del punto di stazione dove ci si vuol porre. In Italia la telefotografia, intesa nel senso più classico e puramente tecnico, data la natura del terreno, è essenzialmente « alpina ».

Essa ha, per ora, applicazione più spe-



FUNZIONE DEL TELEOBBIETTIVO.



Al centro: un teleobbiettivo. - *In basso:* l'apparato telefotografico durante il montaggio. - *In alto:* l'apparato in funzione durante la presa di una telefotografia.

cialmente di carattere militare, con prevalenza nelle zone di confine. Già rese enormi servizi nella guerra, che per il suo carattere di posizione richiedeva una indagine ed un'analisi del terreno assai accurata e minuziosa, tale da rilevare o definire trincee,

ricoveri, osservatori, batterie, depositi, e quant'altro del genere. La telefotografia può anche servire a documentare i particolari artistici che non siano a troppo comoda portata dello amatore, come cupole e altri elementi architettonici di monumenti, che non si potrebbero fotografare da conveniente distanza.

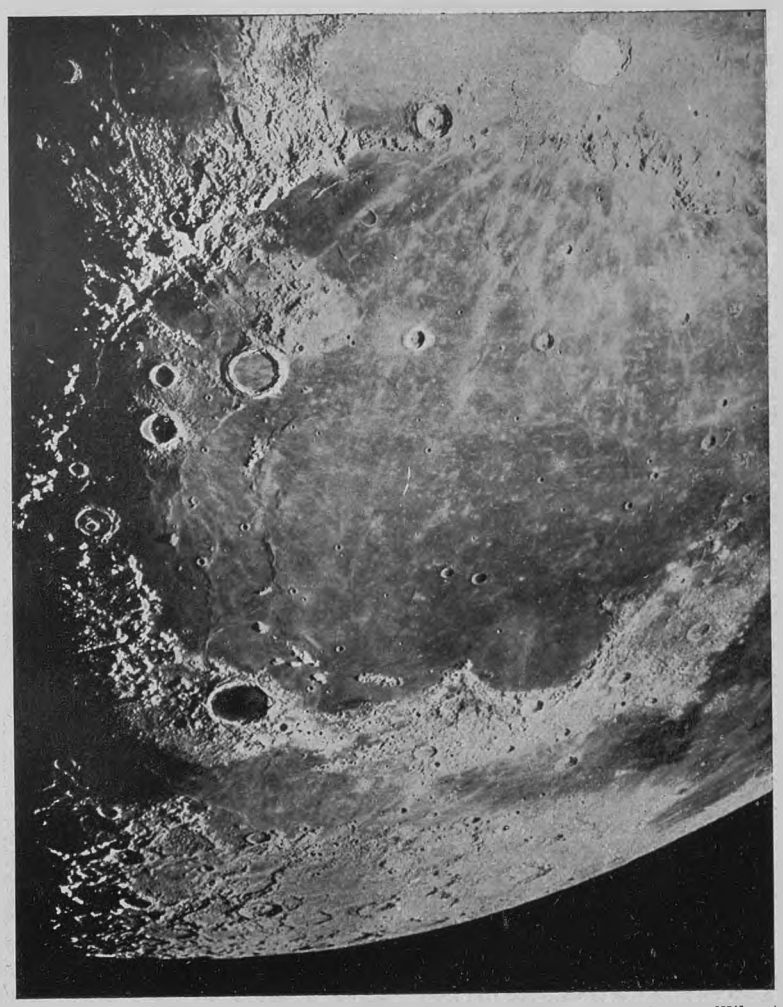
Può servire per fotografare alcuni episodi di vita animale, nei casi in cui la ferocia delle bestie non permetta l'avvicinarsi del fotografo..., o in quelli nei quali, per la timidezza dei fotografandi, come nel caso degli uccelli, l'operatore rischierebbe facilmente di rimanere senza soggetto.

⁂

Ora, qualunque sia il soggetto telefotografato, ne risulterà un ingrandimento, il cui valore si misura a diametri: p. es. 15, 20, 25 diametri, e la cui valutazione si potrà riferire in confronto all'immagine piccola ottenuta col solo elemento positivo, o in confronto alla grandezza apparente del soggetto, come l'apprezzano i nostri occhi, oppure in confronto alla grandezza di una immagine data da un obbiettivo la cui lunghezza focale sia uguale all'allungamento della camera.

Nel primo caso sapremo di quanti diametri sarà il nostro ingrandimento, col dividere la misura lineare dell'ingrandimento, per la misura lineare della piccola immagine; misure prese su punti ben definiti e comuni. Per il secondo caso, dobbiamo ricordare che la distanza della visione distinta è cm. 25. Se il nostro teleobbiettivo ha una distanza focale di 20 cm. e un particolare, p. es. una casa, misurata dalla fotografia dell'elemento positivo risulta di 4 mm., la formula $\frac{4 \times 250}{200} = \text{mm. } 5$, darà l'altezza della casa sull'immagine ottenuta in egual condizioni, con un obbiettivo di 25 cm. di distanza focale. Allora se su l'ingrandimento la casa misurerà 62 mm., si avrà che il valore dell'ingrandimento in diametri, rispetto alla grandezza apparente del soggetto, sarà dato da $\frac{62}{5} = 12{,}40$.

Se poi si vuol sapere il valore dell'ingrandimento nel modo indicato dal terzo meto-



(fot. Oss. M. Wilson)

Fotografia della Luna presa dall'osservatorio di Monte Wilson (California) col 100 pollici (riflettore con lo specchio di m. 2.50 di diametro) distanza focale eguale a m. 40.

do, non si farà che seguire il secondo metodo, sostituendo al valore di 25 cm. il valore dell'allungamento della camera. Il primo metodo è il più semplice e quello che meglio appaga l'occhio col confronto delle due immagini.

Infine, qualunque sia il genere delle applicazioni telefotografiche che si vogliono trattare, occorre avere una grande cautela nel mettere esattamente a foco una immagine data dal teleobbiettivo. Si pensi che l'immagine è scarsamente illuminata rispetto al suo ingrandimento e che il foco è compreso in limiti molto ristretti. Maggiore è l'ingrandimento, e maggiore è la difficoltà della messa a foco.

Il foco si ottiene allontanando o avvicinando con la vite a cremagliera, i due elementi: positivo e negativo. In pratica ciò richiede tempo, e l'uso di speciali tabelle, che aiutano la messa a posto, per evitare più lunghi tentativi, che possano far perdere le buone condizioni climatiche, di luce, ecc. di cui è stato fatto cenno.

Aiuterà meglio l'uso di un vetro trasparente, che si sostituisce al vetro spulito, dopo che questo avrà servito per inquadrare il soggetto. Sul vetro trasparente sono incisi, nella parte che sta nell'interno della camera, dei tratti finissimi fatti con una punta di diamante. Allora sulla faccia esterna del vetro si applica una speciale lente colla quale si osservano i tratti, che verranno posti perfettamente a foco, mediante lo spostamento dei due elementi del teleobbiettivo.

Dopo di che, introdotta la lastra sensibile, si posa.

***

Uno dei campi di sfruttamento scientifico della fotografia a distanza, destinata a tentare di conoscere le vie dell'iguoto, è l'astronomico. Fin già dall'invenzione del dagherrotipo, Arago fece intravedere alla Accademia delle scienze di Parigi, i servizi mirabili che la fotografia avrebbe portato all'astronomia.

Ormai, con l'aiuto di innumerevoli fotografie della vôlta celeste, si è potuto costituire la « carta fotografica del cielo ».



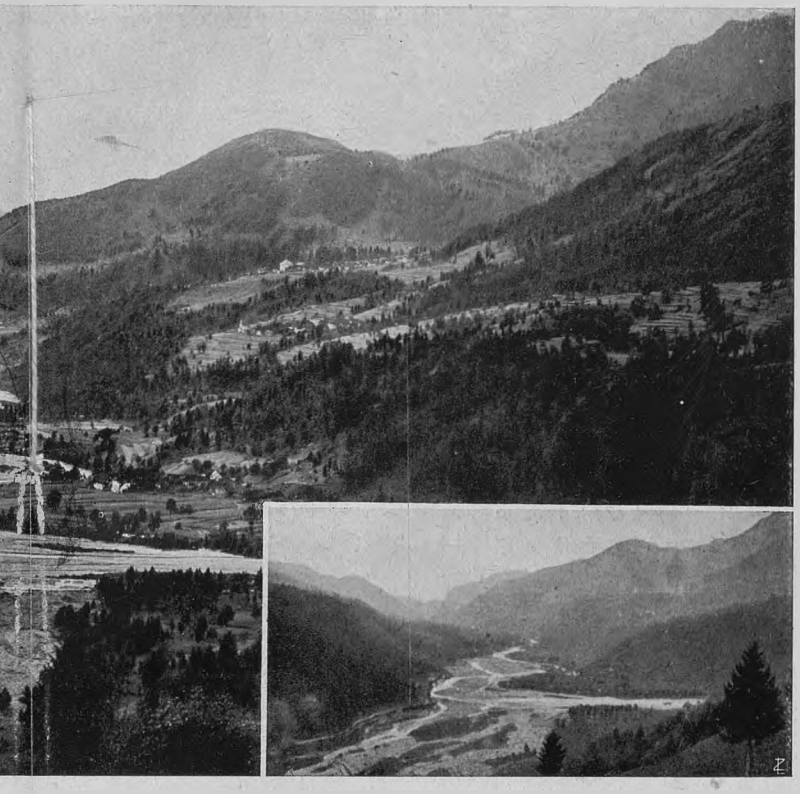
LA VALLATA DEL DEGANO DA QUOTA
La fotografia in basso a destra è presa con un obbiettivo normale, la grande è p

Per eseguire la fotografia celeste, non si usa la telefotografia propriamente detta, perchè, varcato il campo di limiti ristretti, occorre affrontare l'incommensurabilità degli spazi: si usano speciali strumenti a foco molto lungo.

Tutti i grandi osservatori astronomici hanno oggi i cosiddetti « equatoriali fotografici » che, in genere, sono composti di due tubi paralleli, riuniti sul medesimo supporto a movimento di orologeria, uno dei quali costituisce l'obbiettivo fotografico colla camera fotografica di presa, l'altro l'obbiettivo visuale con l'oculare micrometrico per le osservazioni dirette. Sono di due sistemi: rifrangente e riflettore.

Il sistema rifrangente ha l'obbiettivo all'estremità superiore del tubo e il cristallo

amplificatore (o oculare) all'estremità inferiore. Il sistema riflettore, che è il più usato, è disposto in modo quasi inverso, cioè con l'oculare all'estremità superiore, e, all'estremità in basso del tubo, uno specchio concavo o riflettore, che riflette dalla sua superficie argentata e di grande lucentezza, i raggi della luce e quindi le immagini.



719 A NORD-OVEST DI COMEGLIANS (CARNIA).
resa dallo stesso punto col telecobbiettivo. Si osservi la ben diversa nitidezza di particolari.

Quando si fa la fotografia astronomica, la lastra si pone al posto dell'oculare, e rimane impressionata dal soggetto riflesso dallo specchio.

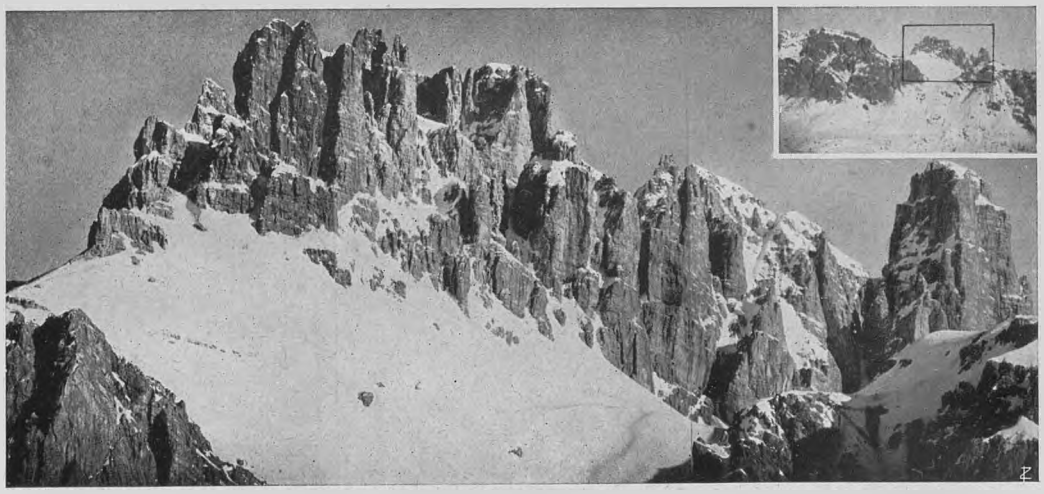
L'astronomo, coll'aiuto della macchina fotografica adattata ai suoi poderosi canocchiali prende anzitutto un'immagine d'insieme della porzione del cielo che vuole studiare, poi su quest'immagine, con degli apparati micrometrici di precisione, studia gli astri e prende le misure precise per conoscerne la posizione e i diversi movimenti.

Nelle lastre fotografiche da adoperarsi è impressionata sulla gelatina una quadrettatura geometrica, che serve a facilitare le misure micrometriche riferite ad una stella fissa, la cui immagine sia fotografata sulla lastra e della quale si conoscano, per calcoli precedenti, i valori.

La lastra sensibile fu definita da Jaussen la retina dello scienziato ed ha sul nostro occhio tre superiorità. Vede cioè più lontano, vede meglio, e conserva fedelmente la traccia delle impressioni, ciò che è il miglior vantaggio per l'astronomia, poichè essa, a seconda dei vari casi, può confermare o rettificare precedenti osservazioni del nostro occhio, e anzi lo aiuta nel suo sforzo. Così oltre l'applicazione già importantissima, di fissare le forme degli astri e di renderceli meglio conosciuti, la fotografia celeste è un ausilio potente alla ricerca di nuovi mondi, in quanto una lastra esposta lungamente può carpire luci di astri ancora ignoti quando la loro luminosità sia inferiore alla visibilità dei telescopi più potenti.

La fotografia celeste, che riporta l'immagine di mondi aggirantisi nell'universo, a distanze inimmaginabili da noi, ha potuto far conoscere non solo nuove stelle, ma ci ha reso la forma esatta delle nebulose, troppo fantasticamente disegnate pel passato, dagli osservatori di un tempo; ha potuto con serie lunga e minuziosa di misure, stabilire la vera distanza della terra dal sole, ha studiato le protuberanze e le macchie solari, ha fornito il catalogo delle stelle, catalogo che per ora comprende oltre 500.000 astri, il cui studio permette di presupporre l'esistenza di un miliardo di mondi.

Non solo, ma grazie alla fotografia che ha vinto le distanze, si è potuto eseguire la spettrofotoscopia astronomica, cioè si è potuto fotografare, su una speciale lastra sensibile, gli spettri degli astri ossia la decomposizione dei colori della luce che essi emanano, raccolta a mezzo di prismi, secondo una fascia di gamme diverse, e quindi analizzare la composizione stessa degli astri fotografati.



GRUPPO DEL GRANDE LAGAZUOI VISTO DA QUOTA 2350 DEL NUVOLAU ALLA DISTANZA DI 4 km. IN LINEA D'ARIA.
La fotografia in alto a destra è quella presa con obbiettivo normale; l'altra è una telefotografia del tratto racchiuso con linea nera nella fotografia normale.

Così si è scoperto l'*helium* nel sole, il *nebulium* nelle nebulose, il *coronium* nella corona solare; si è potuto avere notizie sull'atmosfera dei pianeti ed infine i dettagli della costruzione del sole, che all'osservatorio di Meudon è fotografato tutti i giorni, tempo permettendolo, a fine di sempre meglio conoscere la sua attività.

Infine sarà possibile eseguire anche una relativa topografia cosmica per mezzo della stereoscopia. Fotografando allo stesso istante un astro da due punti lontani della terra, e ciò è possibile con l'ausilio della radio telegrafia, si avranno due vedute identiche dirette all'infinito, collegate da una base lineare conosciuta, che misura la parallasse lineare e sottende la parallasse angolare formata dall'incontro delle visuali dirette all'astro preso in esame, che osservato allo stereocomparatore si vedrà in plastica e sospeso nello spazio.

Ma poichè gli astri con legge eterna si muovono, collegati fra loro, occorrerà che la fotogrammetria celeste segua rigide norme astronomiche. Così si potrebbe fotografare la luna, utilizzandone il movimento di *librazione* eseguendo due fotografie a epoche diverse convenientemente scelte. Saturno potrebbe essere fotografato a tre anni di intervallo e Giove con due fotografie a 25 anni di distanza fra loro.

E il nuovo mappatore, l'occhio e la mente fissi nell'oculare, varcando idealmente i confini terrestri, sentirà la meraviglia e la ebbrezza della nuova missione.

CESARE CASAMORATA.

COMPLETATE LA RACCOLTA DELL'ATLANTE STRADALE

Vi sono molti Soci che, per essersi iscritti al Touring in questi ultimi anni, non possiedono la raccolta completa dell'*Atlante Stradale al 300.000*, la miglior carta turistica d'Italia. L'acquisto dei cinque fascicoli distribuiti gratuitamente ai Soci negli anni dal 1920 al 1924 importa L. 6 per ciascun fascicolo, più, per le spese di spedizione, L. 2 (Estero L. 2,50).

L'elenco dei fogli che formano ogni fascicolo è il seguente:

I - 1. Aosta-Losanna; 2. Domodossola-Sempione; 3. Como-Gottardo; 9. Susa-Monviso; 10. Torino-Vercelli; 11. Milano-Alessandria; 16. Nizza-Cuneo; Imperia-Savona.

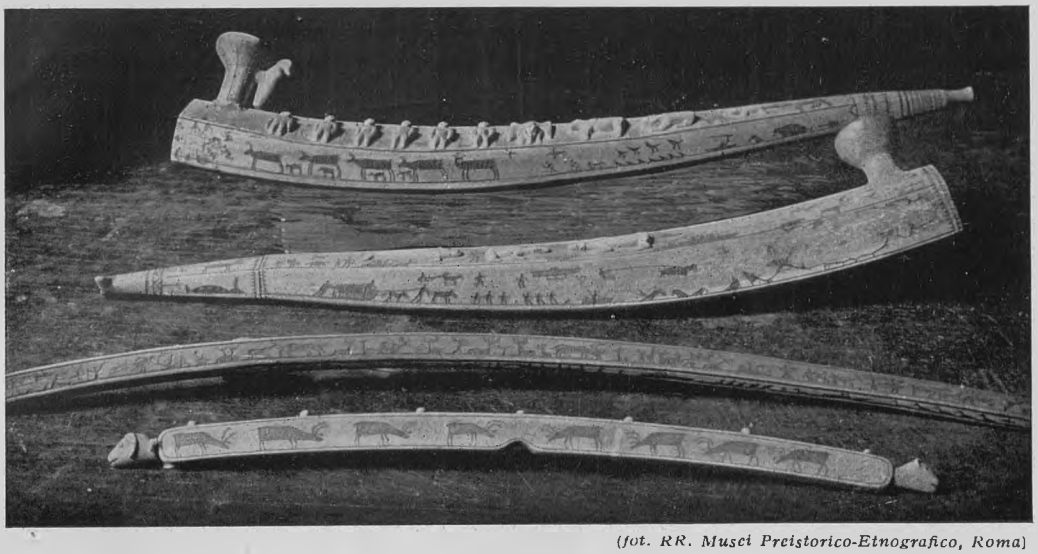
II. - 12. Brescia-Parma; 13. Verona-Reggio-Emilia; 14. Venezia-Ferrara; 18. Genova-Chiavari; 19. Pisa-Spezia; 20. Firenze-Bologna; 21. Ravenna-S. Marino; 22. Rimini-Pesaro.

III. - 4. Bergamo-Sondrio; 5. Trento-Bolzano; 6. Belluno-Cortina; 7. Udine-Tolmezzo; 8. Trieste-Gorizia; 15. Istria-Fiume; 5 bis e 6 bis. Merano-Brennero; 23 Livorno-Grosseto.

IV. - 24. Siena-M. Amiata; 25. Perugia-Spoleto; 26. Ancona-Ascoli; 27. Civitavecchia-Orbetello; 28. Roma-Viterbo; 29. Aquila-Avezzano; 30. Chieti-Sulmona; 31 San Severo-Gargano.

V. - 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Potenza; 35. Barletta-Matera; 36. Bari-Taranto; 37. Brindisi-Lecce; 38. Cilento-Lagonegro; 39. Castrovillari-Sibari.

Il VI fascicolo viene gratuitamente distribuito ai Soci del 1925.



(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)
LAVORI IN OSSO DEGLI ESCHIMESI.

CON GLI ARTISTI PRIMITIVI DEL « COLLEGIO ROMANO »

A i lettori de *Le Vie d'Italia* non deve spiacere di salire le scale del vecchio palazzo dei Gesuiti in Roma, e compiere una passeggiata lungo le vetrine del *Museo Preistorico-Etnografico,* il più antico dei musei romani, la tanto lodata creazione del venerando Luigi Pigorini, la quale sta per festeggiare il suo felice cinquantenario.

Non spiacerà pensandosi che, sebbene l'Italia non abbia affatto seguíto l'esempio di altri grandi paesi, i quali in questi ultimi tempi sono stati presi quasi da una manía di « selvaggismo », pure, senza bisogno di ricorrere ai musei etnografici di Londra, Berlino, Parigi, Vienna, ecc., anche nella nostra Roma possiamo con agio contemplare una ricca raccolta del « materiale » così caro oltr'Alpe!



VASSOIO IN ARGILLITE DEGLI HAIDA.

Ma niente trattazioni più o meno sistematiche, che sarebbero fuori di posto in una dilettosa *Rivista* come questa. Chi voglia, può ricorrere al recente libro tedesco di Herb. Kühn (L'Arte dei Primitivi): una vera storia dell'arte « selvaggia » che ci mancava; opera egregia per meriti scientifici, e in cui, ragionevolmente e con utilità, sono considerate comparativamente tanto le arti dei popoli preistorici scomparsi, quanto quelle dei « naturali » viventi.

Niente, dunque, trattazioni sistematiche o teoriche; neppure come preliminare. Faremo una rapida corsa lungo un chilometro di vetrine, con qualche « fermata » più istruttiva; tenendo inoltre presen-

te che, per amore di brevità e... per non stancarci, guarderemo per ora soltanto i « primitivi » viventi, senza considerare le arti preistoriche del nostro mondo europeo e di quello americano.

⁂

Sala prima e seconda dell'interminabile Museo. Non ci fermiamo? Vi sono cose bellissime, rilucenti, aggraziate. È vera arte, sì. Ma, leggete: ...India, Birmania, Cina, Giappone.... Come fare? Non possiamo prendere per « incivile » tutta questa gente; è un mondo artistico superiore. E lo sapete bene. Procediamo dunque: ecco, incomincia il nostro regno, in una lunga galleria, piena di luce, e ariosa. Ecco qua tutta l'America (l'*indiana*, s'intende), dalle regioni polari alla Terra del Fuoco; ecco i nostri primitivi che incominciano. Sono *Lapponi, Eschimesi, Ciutci:* sono anche artisti, infantili sia pure. La loro specialità è la scultura in osso, è l'incisione ravvivata da tinta nera; hanno pipe eleganti, tutte istoriate di nere figurette schematizzate di animali e d'uomini, hanno pupattoline da gioco con minuscoli vestiti di pelliccia; hanno modellini di slitte con gli animali che tirano, scolpiti a tutto tondo e al minuto. Sembran trastulli di bimbi. Ecco qua tutta una serie zoologica di rozze figure, piccine, tratte ingenuamente dalla dura materia. È questa l'arte scultoria che ci sorprende, se l'accostiamo alle opere dei preistorici cacciatori della renna. Rivivono, essi, realmente nelle figure degli Eschimesi e dei Ciutci; ma questi non hanno la sorprendente scioltezza e vivacità degli antichi; non hanno le loro stupende pitture che, nel buio delle caverne, mostrano valentie di chiaroscuro, di linee, di scorci, che ci fanno rimanere perplessi e dubbiosi.

Proseguiamo. Ecco le varie tribù indiane dell'America settentrionale e meridionale, con la loro vita multicolore, con i loro fiammeggianti ornamenti di piume, le loro vesti piene di delicatezze cromàtiche in vaghe linee d'ornato. Possono fare invidia ai decoratori tèssili nostrani!



(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

ORNAMENTO PER CANOTTO DELLE IS. TROBRIAND (PAPUASIA).

Alcune tribù hanno una più spiccata personalità nel campo artistico; primi gli *Haida,* viventi nell'arcipelago della Regina Carlotta, eccellenti nella scultura e nell'incisione. Ne possediamo due capolavori: una pipa totèmica di argillite nera, che ha un complicato intreccio di fantastici animali, e un grande vassoio della stessa materia, nel cui fondo nero lucente campeggiano opposte due identiche figure totèmiche dell'Orca, della *skana*, tracciate con espertissima mano e con fine lavoro.

Trasportiamoci al centro dell'America meridionale, tra le insidiose foreste brasiliane e l'acque del Rio Paraguay; incontriamo nel Gran Ciaco un popolo « ornatista » per eccellenza: i *Caduvei,* il cui nome risveglia una memoria per noi dolorosa.



(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)

ORNAMENTO INTAGLIATO E DIPINTO PER PRORA DI CANOTTO (N. IRLANDA).

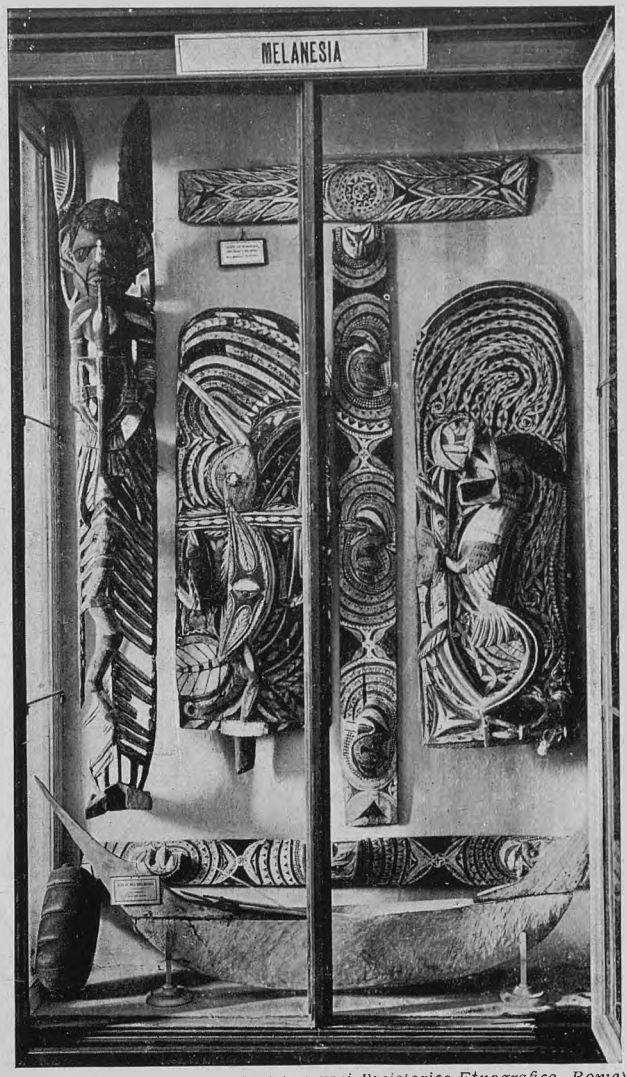
Là morì, vittima del suo stesso amore, un ardito nostro esploratore, artista e studioso, Guido Boggiani.

I Caduvei sono « decoratori » nati. Il loro talento si rivela completo nelle molte stoviglie incise e dipinte portateci dallo sfortunato pioniere.

Piatti, scodelle, vasi di varia forma, hanno impareggiabili ornati in cui l'incisione è completata armonicamente dal colore. Questi semi-selvaggi dimostrano, nelle complicate figure geometrizzanti, una sapiente elaborazione di forme e un vago equilibrio di linee. Le loro figure hanno impronta originale; e invano si è cercato un qualche riscontro con i prodotti europei per trovare una ragione d'influenza per contatti. Se mai, in quest'arte pittorica caduvea, che si esplica anche sui corpi viventi delle donne con tatuaggi ripetenti analoghi motivi, sembra rivivere (o sopravvivere?) lo spirito dell'antica arte peruviana.

⁂

La frammentata terra oceànica è quella che può in sommo grado deliziarci con la sua arte assumente le forme più bizzarre che mente umana possa imaginare, dal fantastico al grottesco, dall'armonico al mostruoso: forme sinuose che traggon vita dalla flessuosità del rèttile, forme uncinate o adunche che imitano ed elaborano il becco di uccelli prediletti, originali e complessi intrecci che hanno dell'arabesco, pazienti opere di traforo, smerlettature; virtuosità, non cervellòtiche, ricavate dalla dura compagine del legno con semplicissimi mezzi, ma con mano sicura. Accanto a siffatte composizioni decorative, destinate ad abbellire armi, capanne, battelli, utensili vari, non mancano opere di tutto tondo, idoli o feticci; spesseggiano le maschere guerresche e cerimoniali, anch'esse improntate dallo stesso spirito bizzarro e complicato. Ma le più ardite stilizzazioni e le più stravaganti architetture di motivi si ritrovano in quelle decorazioni: sugli scudi, nelle pesanti clave, nei fastigi o cornici di abitazioni, nei timoni e nelle prore e in altre parti dei canotti, nelle spatole da *bètel,* e così via.



(*Fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma*)
SCULTURE DIPINTE DELL'ARCIPELAGO DI BISMARCK (NUOVA IRLANDA).

Oltrepassato il ponte d'isole che unisce al continente asiatico le vere terre oceaniche, l'Indonesia o Malesia, dove i prodotti artistici hanno finezze ed eleganze e vivacità che ci riportano al luminoso mondo asiano, oltrepassata l'isola degli impenetrabili misteri arborei, *Borneo,* dove gli spietati « cacciatori

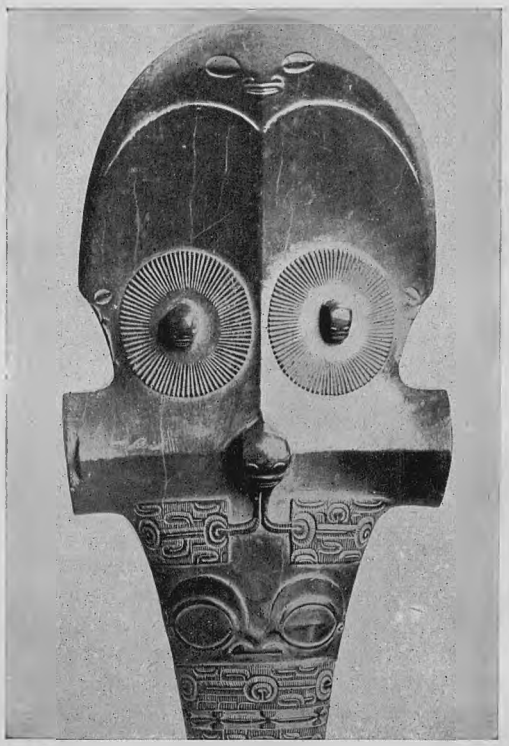


(*fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma*)
MASCHERA DA BALLO (TALOWA)
DELLA NUOVA BRETAGNA.

di teste », *Caiani* e *Daiacchi,* sembran quasi che stemperino la ferocia nella delicata armonia dei loro ornati; tocchiamo le terre di Papuasia, la *Nuova Guinea,* la grande isola pur cara a noi italiani, per i pionieri di civiltà che la penetrarono: il D'Albertis navigante con inaudito coraggio per primo sulle malfide acque del Flai, il Loria aggirantesi con sagace amore per i pittoreschi villaggi su palafitte.

Ecco scudi dipinti, scudi con un immancabile emblema totèmico inspirato dal mare, ecco maschere dalla strana sàgoma puntuta e con più strane appendici, idoli dallo sguardo di gufo; ecco le eleganti spatole d'ebano per le zucche piene di *bètel,* dai manichi scolpiti o intagliati con veri arabeschi, con intrecci di linee flessuose in figure piene di gusto, che rendono questi modesti utensili degli invidiabili... tagliacarte! Ma più vistose sono le sculture ornamentali per case e per battelli. I tratti umani, stilizzati, si fondono colle apparenze bestiali in mezzo alle più svariate combinazioni geometriche. Sono schemi complessi, ma scaturiti da una elaborazione facile, spontanea attuazione di un prepotente senso inspiratore: li incontrerete dappertutto, allontanandovi dalle terre papuane, li ritroverete in varietà di aspetti dalle *isole Marchesi* alla *Nuova Zelanda,* alle lontane *Hawai,* alla sperduta isola di *Pasqua.* Riconoscerete una potente e multiforme anima estetica che trae, forse, dalla lucente mobilità del mare, dalle lussureggianti sàgome arboree, dai pittoreschi aspetti delle terre, la sua impronta più originale. Noterete anche, come nel ravvivare il rilievo per mezzo della pittura, tre sieno i colori fondamentali usati: il *rosso,* il *bianco* e il *nero.* E non mancano evidenti particolarità di « stili ».

Peccato, che nel nostro Museo non abbondino le assai vaghe sculture dei Maori, espertissimi nell'intaglio e nel traforo. Ma una prora navale e un delizioso *korupe,* o architrave di porta, con tre strane figure tridàttili dagli occhi di madreperla, bastino a indicare quest'arte neozelandese delicata e affascinante, tutta fondata sulla serpentina volùta del moko, il motivo dominante che era anche eternato con solchi cruenti sul viso severo di quei forti guerrieri. E



CLAVA DELLE ISOLE MARCHESI.

la ricchezza delle collezioni di Papuasia, Melanesia e Polinesia, ci compensi con la vista anche di rari prodotti.

Ecco i vivaci artisti dell'*Arcipelago di Bismarck* (Nuova Irlanda, Nuova Bretagna, ecc.) magnificamente presenti con i loro idoli bianchi e grotteschi, con le loro grandiose maschere da balli o per cerimonie funebri, crestate o dalle finte capellature lanose, o a foggia di stranissimi elmetti: tutte mostruose e complicate architetture ornamentali, variopinte, in cui i tratti umani hanno subìto inimitabili deformazioni. Eccoli ancora, con i legni decorativi per capanne e per canotti, superbi lavori d'intaglio dove la figura umana e quella animalesca si avvicendano fantasticamente elaborando: ardui lavori d'intaglio, in verità, resi più efficaci con l'aggiunta dei noti colori fondamentali della « tavolozza » oceanica.



GRANDE ASCIA CERIMONIALE DELLA NUOVA IRLANDA.

E unica forse nelle collezioni europee, certo rarissima, è una vistosa e grande ascia cerimoniale da portarsi a spalla in danze, composta di una piccola accetta di quarzite inserita in un grandioso manico scolpito e dipinto. Guardate che singolare fantastico insieme: un rettile, il *varanus,* incornicia da un lato la parte più importante del manico che ha una grottesca faccia umana, dall'aperta bocca dentata e sormontata da corna, tra le quali spiega le ali un « bucerotide », mentre al mento aguzzo si attacca un più piccolo viso, nel cui collo appunto è inserita l'arme di pietra. Di fronte a tali solenni manifestazioni, devon farci sorridere di compatimento certi sterili e insinceri sforzi di nostri sedicenti rivoluzionari!

Altro oggetto assai raro e bellissimo, è una grande e pesante clava di lucido legno nerastro, dalla sagoma elegante, e ornata quant'altre mai con delicati intrecci e con testoline umane sporgenti; il tutto ha l'aspetto di un irreale viso da cui sembra emanare non so che vago sguardo fascinatore. È opera di bellissimi « campioni » della razza polinesiana, dei *Marchesani,* geniali scultori e maestri sapienti di tatuaggi.

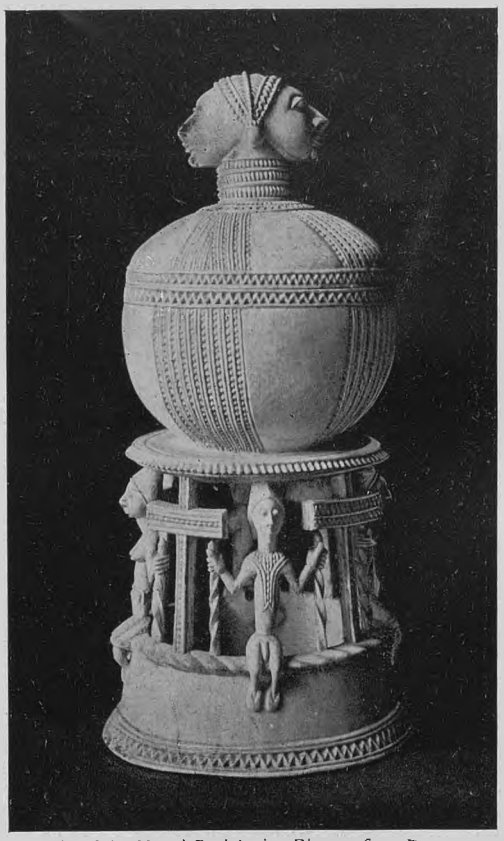
E che dire delle preziose *asce di Mangaia,* introvabili ormai, munite di alti e monumentali manichi (a guisa di colonna, cilindrici, piramidali, fenestrati), tutti coperti di un fittissimo e finissimo lavoro d'intaglio, avente per base la semplice figura del *tiki,* che è una curiosa semplificazione delle linee fondamentali della figura umana?... Non le loderemo per quella lor minuta e laboriosissima decorazione, che ha pure un suo fine simbolico, essendo queste asce monumentali collegate al culto degli antenati; non le ammireremo osservando che tanto lavoro veniva eseguito per mezzo di un semplice osso tagliente o con un modestissimo dente di pescecane; ma sopra tutto rallegriamoci pensando che cosiffatti « cimeli » di una piccola isola dell'*arcipelago di Cook,* possesso inglese, sieno qui

nel nostro Museo italiano in numero doppio di quello esistente al «British Museum». Per un felicissimo caso; e, ciò che più importa, sono infalsificabili!

Tutta questa vita fantastatica, brulicante tra i gorghi oceanici, s'infrange scomparendo sulle spiagge dell'Isola-continente, dell'*Australia* selvaggia, dove infantili pittori indigeni hanno lasciato memoria di sè sulle pareti rocciose con stranissime figure umane «aureolate» e prive tutte di bocca!... Ma è logico che non le ritroviate nelle vetrine tra i «bumerang» e le altre rozze cose. Passiamo dunque oltre; ci chiama con le sue attrattive l'Africa misteriosa.

***

Culla nei più antichi tempi di una delle arti più solenni e affascinanti, ancora imperante sulle sponde del maestoso fiume fecondatore, di cui la terra è «dono», l'*Africa* ci presenta una fioritura artistica assai degna di attenzione e *più umana*. Non fosse altro perchè l'impiego della «figura umana» è predominante nelle concezioni artistiche che si accentrano verso le acque fluenti dell'altro più grande fiume africano, il Congo.



(fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma)
CALICE DI AVORIO DI BENIN.

Sembra quasi che una millenaria tradizione abbia continuato a fiorire; a meno che non sia meglio scorgere una rinascita, considerando che fra i monumenti egizi e le opere dei «negri», a noi vicine nel tempo, intercedono secoli e secoli di fitta tenebra. Ma sorvoliamo sugli ardui problemi.

Fatta astrazione dalle regioni settentrionali e orientali del grande continente, nelle quali civiltà estranee o superiori hanno da tempo impresso segni durevoli del loro influsso, la nostra attenzione si concentra nella zona equatoriale, nei paesi dell'occidente bagnati dall'Atlantico. È qui che la fiamma divina dell'arte ha pallidi ma sicuri bagliori, e anche vivide luci.

L'amplissimo arco disegnato dalle coste sul Golfo di Guinea è terra feconda; il grande bacino del *Congo* è centro radioso dell'arte africana.

Arte sopra tutto scultoria, in cui è sovrana la figura umana, in cui il *legno* è materia prediletta, come prediletto è il «minuto».

Infatti, non grandi volumi statuari prevalgono; rari sono i «feticci» che s'accostino alla grandezza naturale; ma è una vera folla di *statuette*, e non sempre idoli, di piccole dimensioni, talvolta di piccolissime addirittura.

Seguono per importanza le *maschere*, da cerimonia, religiose, guerresche, ora povere con i semplici e desolati incavi, ora ricche e complesse, secondo il genio diverso dei diversi foggiatori; poi vengono altre opere, stipiti, architravi, coppe e bicchieri, cucchiai, bastoni e scettri, poggiateste, tamburi, strumenti musicali, un'infinità di altri oggetti lignei adorni di sculture e di incisioni.

I Congolesi, nella loro impressionante varietà di tribù e sottotribù, tengono il primato; la razza Bantu è proprio l'incolpabile causa della «passione» europea pel «selvaggismo» artistico, da quando i post-impressionisti francesi *scoprirono* in essa il segreto supremo dell'arte, esaltando oltre il ragionevole e fino all'assurdo gli ingenui prodotti di quella primitiva mentalità artistica. E l'edificante spettacolo ha avuto come finale la fabbricazione dei «falsi».



(*fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma*)

Da sinistra a destra: FETICCIO DA ESORCISMI DEI MAIOMBE (BASSO CONGO) - DEA DELLA FECONDITÀ DEI BALUBA (CONGO) DEA-MADRE ALLATTANTE DEI MAIOMBE (B. CONGO) - SCULTURA DEI MAIOMBE.

Scherzi della moda! Ma non soltanto il Congo, che è doviziosamente rappresentato nelle nostre vetrine, tiene il primato.

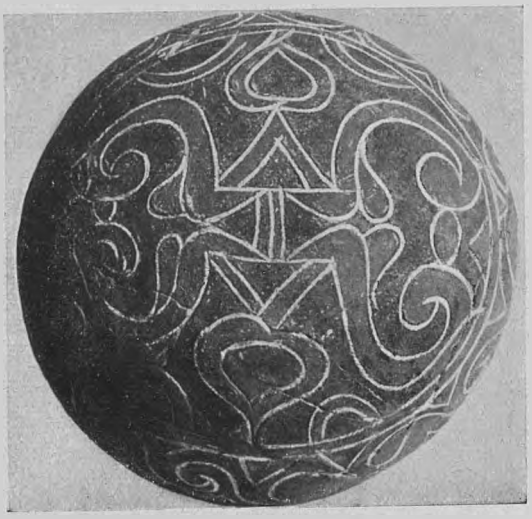
Sulle sponde del *Niger* è pur fiorita rigogliosa un'arte magnifica: presso i negri di Benin, distrutti nel 1897 dagli Inglesi per ragioni... di civiltà. E nell'Africa meridionale vivono tribù di poveri selvaggi, che forse un tempo formarono la popolazione più notevole, certo più antica, del continente nero; i quali mostrano un innato senso artistico, che contrasta con la loro miseranda vita di cacciatori e pastori. Sono i *Boscimani,* dalla piccola statura e dalla pelle di color chiaro, coriaceo, disegnatori e pittori sopra tutto di animali. La loro arte è semplice, sommaria ma vivace, quasi «impressionista»; i loro dipinti su pareti rocciose ricordano quelli preistorici scoperti nelle caverne della Francia meridionale e della Spagna, della età «maddaleniana».



(*fot. RR. Musei Preistorico-Etnografico, Roma*)

SCULTURE CONGOLESI (MAIOMBE-CASSAI, ECC.).

Conosciutissimo, perchè riprodotto in tanti manuali, è il «qua-



TERRECOTTE DEI CADUVEI.

dro » figurante una lotta fra Boscimani e Cafri attorno un branco di bovini, in cui sembra esistere un intento commemorativo, orgoglioso; data la piccolezza dei « rossi » Boscimani resistenti contro i « neri » Cafri predatori, dall'alta smisurata statura. Possediamo qualche frammento di parete rocciosa con figure dipinte da questi primitivissimi artisti; più degno di nota quello con un rosso-bianco bovino.

Ma *Benin* ebbe « bronzisti » e scultori d'avori di primissimo ordine, che perfezionarono tecnicamente l'instintiva forza creatrice al contatto con i Portoghesi nel XV e XVI secolo. Purtroppo, nel nostro Museo non possiamo mostrare le ricchezze del britannico! Non abbiamo fin solo dei perfetti « bronzi » usciti dalle mani di questi negri; contentiamoci di pochi ma autentici avori: due eleganti cucchiai, un corno, un calice caratteristico. Non so se bastino a darci un'idea dello straordinario valore di quest'arte « massacrata », che ha raggiunto nell'inimitabile sorriso della « fanciulla dai coralli » del Museo Britannico altezze, se non « celliniane », certo difficilmente conquistabili.

Il Congo ci conforti con la sua ricchezza, qui presente. E non solo le sculture ci attestino la istintiva tendenza di questi negri; anche i tessuti variopinti e ricamati, le armi ferree dalle fogge eleganti attirano il nostro occhio. Lo spirito decoratore, che sta al sommo in tutte le arti primitive, ha qui movimenti assai pregevoli.

Tra le opere statuarie non fermiamoci troppo con i grossolani « feticci da esorcismi », brutti in fondo con quei loro chiodi (ce n'è uno che è inattesa manifestazione di teutonici gusti recenti, monumento « hindemburgiano » dei Maiombe!); ma contempliamo le piccole figure dalle levigate superficie, gli idoletti della feconda dea della natura in pose significanti e con riscontri in ben note antichità, le dee madri allattanti, altre statuette che possiamo dire « di genere » e più vicine alla vita reale.

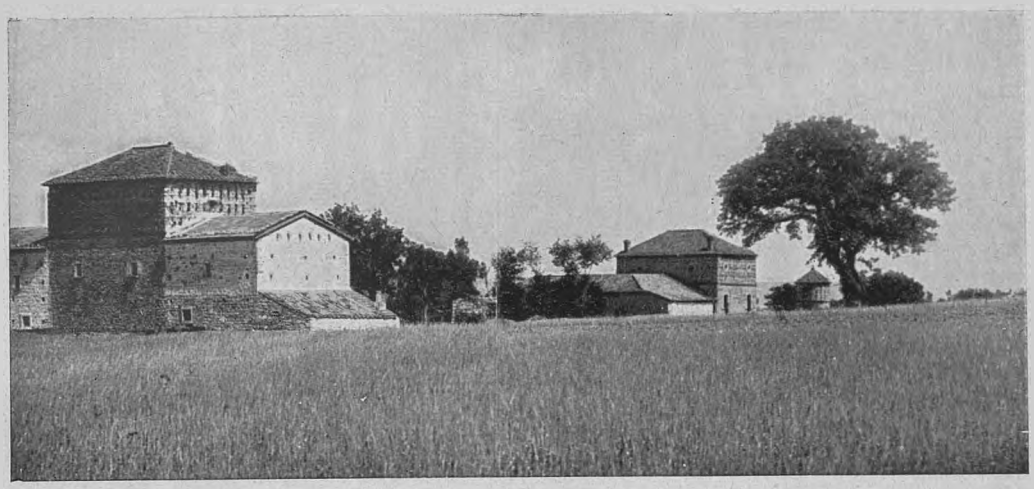
Vedete espressioni naturalistiche, talvolta egregie come in molti lavori dei *Maiombe;* vedete elaborazioni formali in caratteristiche stilizzazioni come in alcuni ammirevoli prodotti dei *Balùba;* vedete infine particolari sensibilità manifestate in sintesi strane, in curiosi sviluppi, in esagerate determinazioni di linee e di piani e di volumi; vedete insomma anche quanto è dote comune di ogni « primitivismo ». Ma vi sono impronte originali, in questa arte africana, assolutamente spontanea, fatta con semplici mezzi, e che la civiltà europea, anzichè migliorare, ha avvilito e inaridito fino alla morte.

⁂

Mi rincresce di terminare quasi con una nota malinconica! Ma non è colpa mia. Consoliamoci, in caso, con un po' di « morale ».

Questa corsa, innanzi a vetrine, e con così brevi fermate, non è certo adeguata visione; ma è bastevole a farci intendere parecchie verità. È un brutto rischio, in materia d'arte, compiacersi di dogmatiche sistemazioni, di filosofiche costrizioni; chè, l'arte, non sappiamo dove cominci e tanto meno dove finisca. All'infuori del nostro, c'è tutto un mondo artistico con tanti stati d'animo, validi quanto i nostri. Se gettiamo lungi da noi tutti i capestri o i ceppi che la logica umana ha architettati, vediamo che l'arte è veramente un dono divino, uno spirituale fiore che sboccia e aulisce in piena libertà, anelante la sua perfezione oltre *ragionati* confini.

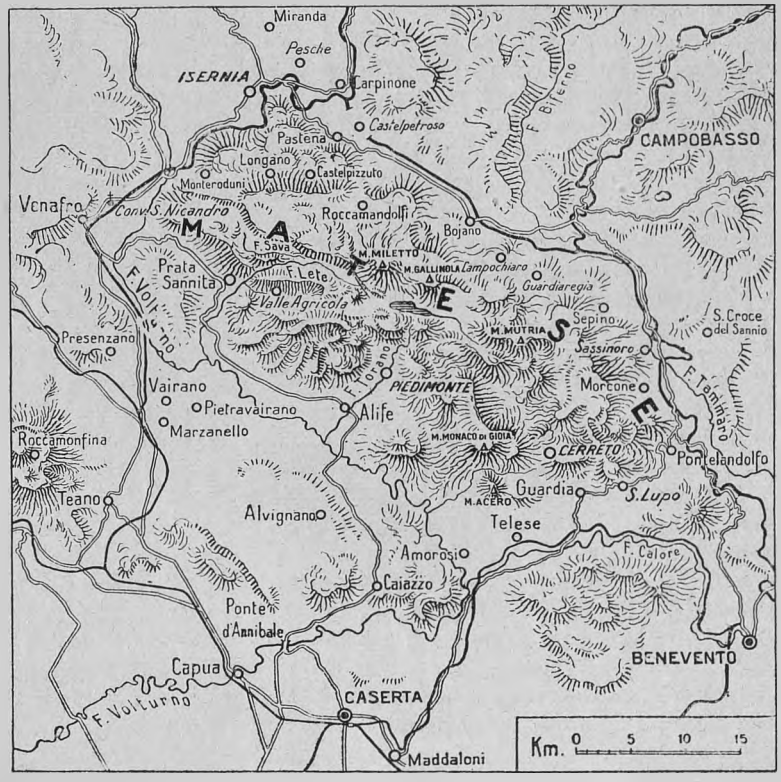
UGO ANTONIELLI.



TIPICHE CASE DI CONTADINI NELLA ZONA PROSSIMA A BENEVENTO.

ATTORNO AL MATESE

QUANDO, viaggiando tra Roma e Napoli, siamo ormai al termine di quella specie di grande corridoio che ha a destra i monti dei Volsci, ed a sinistra quelli della Ciociaria, — quei monti della Ciociaria, ai quali si affacciano, di mezzo al fianco o di sopra alle sommità delle propaggini minori, i paesotti che sembrano guardarci passare un po' arcigni e un poco anche minacciosi, — e, finito il corridoio, il Garigliano se ne sfugge a destra, tra monte e monte, verso il mare non lontano, il paesaggio cambia carattere. Sulla destra, oltre il Garigliano, non si continuano più gli aspri monti dei Volsci, un po' nudi, un po' grigi, anche rotti in qualche parete precipitosa: nella quale la inclinazione dei potenti banchi di calcare è tracciata dalle strisce di macchia verde, che si disegnano regolar-



LA REGIONE DEL MATESE.

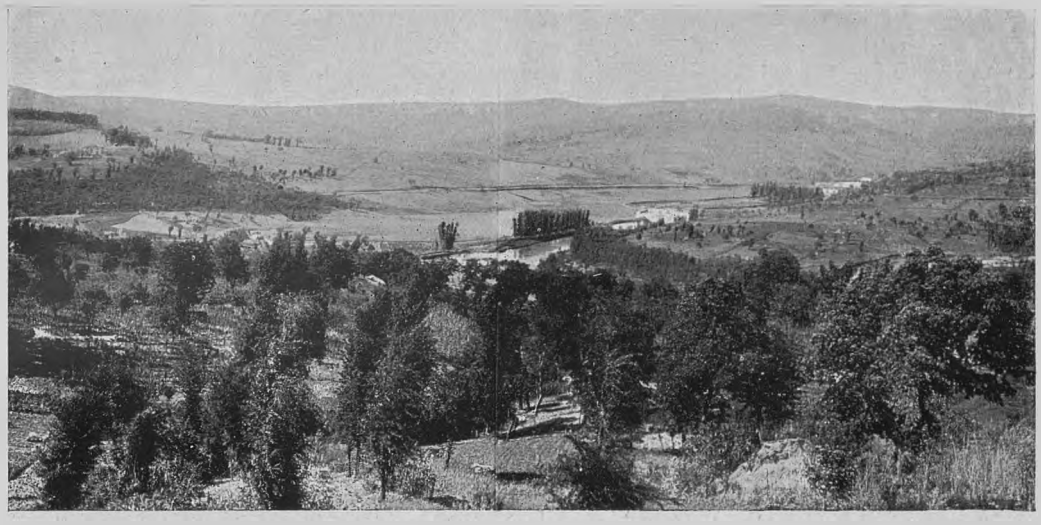


SAN LUPO, A MEZZO L'ESTREMO FIANCO ORIENTALE DEL MATESE.

mente dritte e sottili e parallele. Adesso succede, da questa parte, il grande cono vulcanico di Roccamonfina, il quale però appare assai più depresso di quanto in realtà non sia, e tutto cupamente verdeggiante. Ed a sinistra, i monti della Ciociaria sembrano interrompersi, terminare quasi ad un tratto, lasciando, prima che nuovi rilievi si alzino, una specie di lacuna per la quale l'occhio può spingersi più addentro alle terre alte della Campania. Questo è lo sfocio, per il quale un tempo il Volturno dovette aprirsi il suo corso verso la pianura, prima che le eruzioni di Roccamonfina non lo costringessero a cercare altrove e più lontano la sua via d'uscita. E lo sfocio pare difeso, di qua e di là, da due paesi forti: a sinistra, è Presenzano che si appoggia tutto sulle più basse falde rocciose; a destra è Vairano, addensato intorno ad un piccolo rilievo che sorge quasi dal piano, e sulla vetta ha una massiccia rocca, rafforzata agli angoli da bei torrioni merlati. Ma tra queste prime quinte, nel fondo dello sfocio, dietro qualche poggiata minore e verdeggiante, si vede levarsi una potente massa montuosa: quello è il Matese. Nelle giornate limpide se ne distingue il fianco precipitoso e, in questo, una linea dritta, chiara, che segna la cattura delle acque del Lete; e in alto si vedono affacciarsi come delle strane valli rimaste sospese, là su, tra crestoni allungati di roccia; e dalla massiccia sommità quasi spianata, non è impossibile veder levarsi anche la cresta suprema, quella del Miletto (2050 m.). Spesso, però, una corona di nubi incornicia e nasconde i fastigi del monte e può far fantasticare, vedendone i fianchi erti, di altezze ben maggiori della realtà.

Si corre ancora verso la meta. Muta ancora il paesaggio: a destra il gran cono vulcanico di Roccamonfina si spenge nella livellata pianura della Campania; a sinistra, si leva una serie, non più di monti, ma di poggiarelli nudi e rocciosi, che sembran quasi riarsi. Una lacuna, anche in essi; ed anche questa pare guardata da paesetti in posizione salda ed eminente: Marzanello, tutto raccolto attorno alla vecchia torre sulla cima di un poggiarello; più in là, Pietravairano, pittorescamente adagiato, come in agguato, nella insellatura di due poggi allungati. E nello sfondo, ecco di nuovo masse alte e potenti di monti, compatte, erte nei fianchi, uniformi nelle sommità. Ancora del Matese.

Poi la montagna sparisce, e chi suole godersi le visioni che il paesaggio sempre mu-



UNIFORMITÀ DELLE POGGIATE DELL'ALTA VALLE DEL TAMMARO.

tevole offre in questa nostra Italia maravigliosa, attenderà di scoprire al suo primo apparire il classico profilo del Vesuvio impennacchiato del suo bel fumacchio.

Il Matese, se lo si vuol veder meglio, bisogna andarselo a cercare. E per andarlo a cercare, si può uscire dalla bella ed opulenta pianura di Terra di Lavoro, attraversando per la caratteristica Valle di Maddaloni la serie di poggiatelle nude e rocciose che chiude la pianura verso la Campania interna. Si raggiunge il Volturno ad Amorosi.

Tipica montagna veramente, il Matese, tra quelle della Campania: le quali sembra non si colleghino mai a costituire delle catene continue, ma sorgono più o meno indipendenti l'una dall'altra, e non già in corrispondenza della linea dello spartiacque principale che divide le acque della Penisola verso il Tirreno e l'Adriatico, ma tutte quante più esterne: e, rispetto ad esse, lo spartiacque raggiunge sempre elevazioni minori.

L'alto bacino del Volturno con la sua profonda infossatura limita nettamente il Matese verso Ovest da Isernia giù sino a Venafro; verso Sud la grande valle dello stesso fiume nel suo corso medio fino ad Amorosi; ad Est il Calore; a Nord gli alti bacini del Tàmmaro e del Biferno.

Il Volturno, dunque, ed il Calore suo affluente limitano ed isolano, nettamente, il Matese su tre lati con una continuità di ampie e profonde docce vallive. Solo sul quarto lato questo isolamento può sembrare che sia meno netto e completo, perchè dall'alto bacino del Volturno si deve passare a quello del Biferno, e poi all'altro del Tàmmaro, per raggiungere infine nuovamente il Calore. Ma si guardi: la insellatura più elevata è solo tra i primi due di questi fiumi; ma, comunque, la sua altezza relativa non supera i duecento metri rispetto alle vicine piane vallive. E tra Biferno e Tàmmaro lo spartiacque è si tenue, che correndo dall'uno all'altro, nemmeno ci si accorge dove sia veramente la inversione delle acque: tutto il fianco settentrionale del Matese cade, realmente, sopra un unico grande e diritto avvallamento, anche se questo mandi le sue acque al lontano mare per due fiumi diversi. E infine: lo stesso Tàmmaro è affluente del Calore; per cui, a rigor di termini la sua doccia valliva, anche se descrive giri un po' tortuosi, direttamente si continua in quella che si affossa ad Oriente del Matese.

È questo isolamento quasi completo, quasi perfetto, per una cintura di profonde ed ampie valli quasi continua, in mezzo ad un paesaggio che non raggiunge più, altrove nelle vicinanze, e neppure avvicina l'altezza alla quale si inalza il Matese, — è questo isolamento che dà alla montagna quella certa imponenza per la quale essa si fa osservare, anche quando la si veda, solo di sfuggita, per le brevi lacune che hanno i poggi più esterni della Campania.

E non il solo isolamento. Anche la massiccia compattezza dei fianchi. Non bisogna



CARPINONE, IN QUEL DI ISERNIA.

tanto guardare alla rappresentazione che ne dànno le carte: esse mostrano, infatti, valli e valloni che si irradiano giro giro dalla potente massa della montagna; ma chi sappia leggere le carte con una certa tale sottigliezza di interpretazione, capirà che sono valli e valloni di carattere veramente speciale: tali cioè, da non alterare o diminuire la compattezza dei fianchi, erti come muraglie. E chi guardi, poi, ed osservi, direttamente, la montagna, vedrà quali sieno questi caratteri, anche se gli parranno talora quasi anormali.

Si può imaginare il massiccio del Matese come una gigantesca cupola rocciosa; una cupola, però, non regolare: un po' allungata, ed anche un po' schiacciata alla sommità. Bisogna un po' astrarre dalle concezioni convenzionali e un po' anche scolastiche, di montagne che hanno una cresta principale, dalla quale se ne partono lateralmente altre secondarie, e da queste altre via via minori, determinando così il chiaro reticolo vallivo.

Ciò che colpisce, quando si vede il Matese, è, invece, la compattezza quasi integra dei fianchi, e lo spianamento quasi regolare della sua grande groppa: una gigantesca cupola, soltanto un po' allungata ed anche come schiacciata nella sommità, come ho già detto. E se si osserva la tenace saldezza della sua ossatura rocciosa e la si paragona all'aspetto tenero dei terreni affioranti giro giro, vien fatto di pensare che questi ammantassero, un tempo, uniformemente, almeno tutte le falde della montagna, e che poi le acque con il loro diuturno lavorìo abbiano affossato le profonde docce vallive nei terreni teneri al contatto della grande cupola compatta, senza riuscire, contemporaneamente, ad intaccare questa del pari. Pare così, ma anche è così in realtà.

Molti infatti sono i valloni che scendono giro giro giù pel fianco erto del Matese. Ben pochi però lo intaccano un po' profondamente. Nessuno sembra penetrare un po' addentro nella massa possente della montagna. Ma se ci vien vaghezza, — e ne vale la pena, — di salire su per il fianco fino a raggiungere la grande groppa pianeggiante, si vedrà che essa, sì, ha delle valli. Strane valli, dal fondo a dolcissima pendenza, spesso con tratti a pendenza invertita, ampie abbastanza, limitate da mediocri creste rocciose. Ma quasi sempre non hanno acqua che scorra nel loro fondo; e se le percorriamo fino a raggiungere il margine della grande cupola rocciosa, si vede che esse terminano come al-



IL PICCOLO MONASTERO DI S. NICANDRO.

l'improvviso in alto, su ben in alto, del ripido fianco del monte. Sembrano valli come morte: giacchè non portan acqua e terminano così sospese rispetto ai fondi delle attuali valli, ben vive, che limitano tutto attorno il Matese.

Sembrano valli morte, e valli morte sono di fatti. Dobbiamo soltanto imaginare il tempo, umanamente lontano, nel quale tutte le falde della montagna erano ammantate dai teneri terreni che anche adesso vi si addossano in sottili lembi. Allora si formarono quelle valli che hanno adesso una apparenza così strana e anòmala, ma che allora continuavano il loro corso su la superficie dei terreni morbidi che ammantavano e nascondevano la grande cupola saldamente rocciosa. E l'acqua, allora, vi scorreva.

Ma poi, in seguito di tempo, si escavarono le profonde docce vallive che oggi circondano il Matese: nella massa, ben più salda e resistente, di questo, la erosione non potè essere altrettanto intensa e veloce; e i tronchi delle vecchie valli rimasero come sospesi, là su, ed anche come morti. Perchè, anche, come morti? Perchè le acque, via via che procedeva l'affossamento delle grandi docce vallive periferiche, preferivano, per raggiungerne il fondo, le vie sotterranee, aperte e facili, nella massa calcarea della montagna. E sono quelle infatti che alimentano le grosse polle gorgoglianti, giro giro, a varia altezza, dalle falde del Matese.

E giriamo, tutto attorno alla montagna, se non la si vuol salire. Per salirla sono soltanto piccole e faticose mulattiere, e non vi sono paesi fuor che ai piedi dei fianchi: chi voglia non limitarsi ad una rapida corsa di traverso alla massiccia cupola rocciosa, ma osservarne le valli morte ed il lago e le creste estreme del Miletto ed i circhi che si affossano sul suo versante di Settentrione, dovrebbe forse provare l'esperienza di un bivacco all'agghiaccio. Meglio, per i più, correre per le belle strade che cingono, quasi, tutta la montagna, svolgendosi come un nastro candido e sinuoso in mezzo al verdeggiare degli ampi fondi delle valli.

Siamo giunti al Volturno presso Amorosi, là dove esso riceve le acque del Calore: sta davanti a noi la massa del Matese, del quale la lunga cresta del M. Monaco di Gioia (1331 m.), suo avamposto estremo, sembra strapiombare sul piano con la sua grande e selvaggia parete di roccia nuda; sul davanti, il M. Acero (733 m.), conico, isolato, sembra una sentinella ancora più avanzata. Ma abbandoniamo il Volturno pel Calore: di là del fiume, proprio nel piano, spunta appena, fra gli alberi dei campi, il campanile di Amorosi; poco oltre, al margine delle prime tenui pendici, ecco Telese, un po' dispersa tra il verde, attorno alle sue sorgenti salutifere.

Noi potremmo risalire il Calore per un tratto men breve; ma appena oltrepassatolo,



MONTI DEL MATESE DALLA PIANA DEL BIFERNO.

saliamo su per la strada che con piccoli lacci e curve e svolte ci fa subito salire su per l'estremo fianco meridionale del Matese: questa via ci dà una vista più dominatrice ed è più istruttiva: ci mostrerà come era la montagna prima che si affossassero le grandi valli che adesso tutta la circondano. Rapida salita: fondo densamente alberato, fianchi tutti a colture, boschi di olivi in basso, più in alto vigne sopra tutto, poi rada macchia, infine le sommità pianeggianti, brulle o del tutto nude e rocciose.

Ma appena raggiunto Guardia Sanframondi (428 m.), che si distende, tutta compatta nel suo abitato, giù per il pendìo, la salita è terminata. Ora si corre di traverso al fianco, al limite tra le colture e la macchia, dominando dall'alto la bella valle del Calore: dal suo sfocio nel Volturno fino all'ampia bassura di Benevento. Pare di correre lungo una balconata che si affacci sul pendìo alberato della valle: in basso, il fiume divaga con i suoi meandri quasi regolari tra una sponda e l'altra. Anche un paesetto, — è San Lupo, — pare affacciarsi alla balconata; e lo protegge lo svelto campanile sormontato dalla bella cupoletta tutta rilucente nelle sue ceramiche varicolori.

Ma ecco che ci avviciniamo, rapidamente, allo spartiacque verso il Tàmmaro. Attenti, chè qui, per poco che si sappia riconoscere i tratti, — direi quasi fisionomici, — pei quali un paesaggio può differire da un altro, qui veramente si deve vedere, subito, tratti speciali. Il Matese, qui non precipita più con il solito fianco rudemente aspro od



MODESTIA DEL GRUPPO DEL

anche soltanto erto: no, qui ad esso si attacca, abbastanza in alto, una gran superficie regolare, uniforme, solo dolcemente inclinata e spoglia, completamente d'alberi.

Alle linee rotte e verticali dei monti, si vedono succedere, qui, in contrasto pieno, linee uniformi e piatte di specie di altipiani; al grigio degli olivi ed al cupo delle macchie, il verde chiaro dei grani giovani o il giallo delle messi mature.

E quando siamo giunti su lo spartiacque, presso il paesello di Pontelandolfo (488 m.), allora quelle superfici regolari, pianeggianti, si vedono stendersi quasi all'infinito, chè non si scorge l'angusto affossarsi, in esse, delle valli: stendersi quasi all'infinito, giacchè nessun maggior rilievo se ne alza nem-



meno là dove è il displuvio, non lontano, dell'Appennino. E qui, vicino a noi, esse si attaccano al Matese, le cui sommità nude si rialzano appena come lievi groppe rocciose. Ebbene, così doveva apparire il Matese d'ogni intorno, prima che si affossassero le valli attuali che lo circondano isolandolo. Così: tenui groppe rocciose, con le sue dolci docce vallive, che ora sono rimaste come tronchi morti e senz'acqua.

Ma di là di Pontelandolfo caliamo giù nell'ampia valle del Tàmmaro, così stranamente difforme: da un lato ritorna nella sua completezza il fianco erto e roccioso del Matese, dall'altro si stendono, sinchè lontana giunge la vista, le solite superfici piane, livellate. Pendici a grano, per lo più; qua e là macchie d'alberi, nel fondo o dove il pendìo è maggiore, nei bassi fianchi; qualche casa dispersa: di quelle tipiche case del Beneventano, che hanno una parte mediana più rialzata e nella parte superiore i muri tutti sforacchiati in serie regolari per dar passaggio all'aria ed ai piccioni; ma spesso i fori hanno perduto il loro ufficio originario, e son sostituiti da serie regolari di semplici rientranze nella muratura. E nei campi si affrettano al lavoro uomini e donne nel caratteristico costume. Caratteristico, però, specialmente nelle donne: cioce ai piedi, sottana azzurra un po' goffa a tante piccole pieghe, grembiale a righe di rosso vivace, corpetto scuro ampiamente scollato e senza maniche, di sotto al quale sboffa la camicia candida, una pezzuola bianca piegata sulla testa. Spesso li incontriamo sulla strada a gruppi: quasi tutti sopra i somarelli, sovente in due sullo stesso animale. Quanto ci sentiamo lontani, qui, dalla città popolosa, che uniforma tutto e tutti! E quanto lontani da noi anche i paesetti che si affacciano dal margine delle superficie pianeggianti, — ecco da questa parte S. Croce del Sannio, — o si raccolgono su qualche asperità del Matese: come Sassinoro e Morcone. Ci guardano da lontano, con una cert'aria di solitudine sdegnosa. Pittorescamente bello Morcone, sopra tutti. Se corriamo lungo la strada, giù, nel fondo della valle, esso ci appare come adagiato, con le sue case fitte fitte, sul pendio del monte; ma se abbiamo invece preferito la via più alta che lo raggiunge, lo vedremo da prima di profilo con l'abitato bian-



MATESE, VISTO DA PONTELANDOLFO.



MORCONE, DEGRADANTE SUL SUO SPUNTONE DI ROCCIA.



S. NICANDRO, PRESSO VENAFRO.

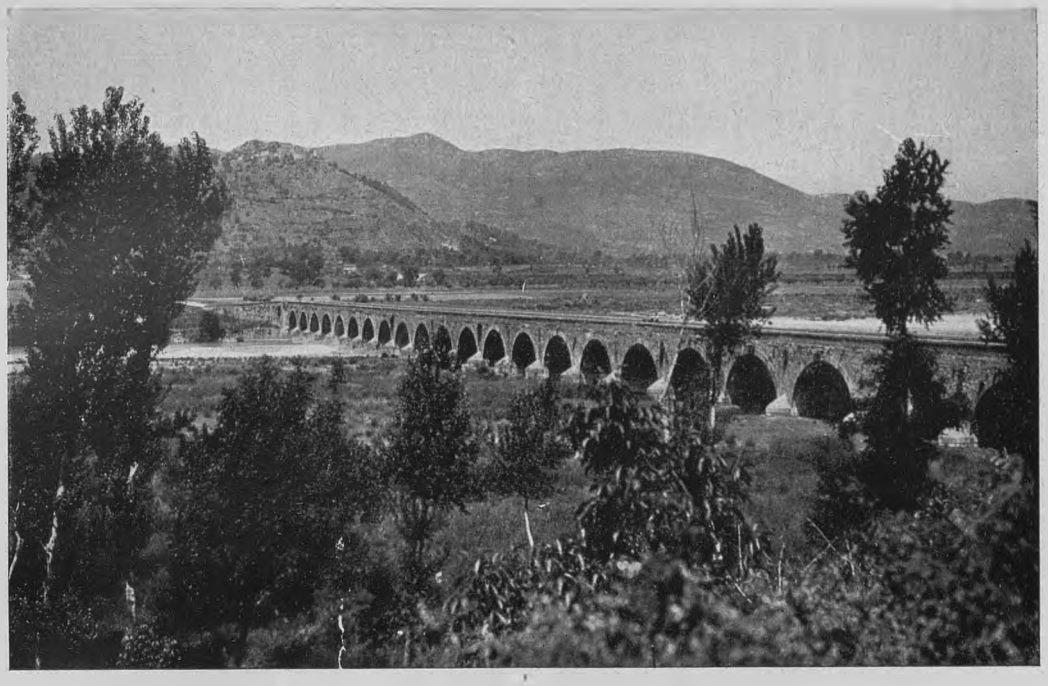
cheggiante in discesa e coronato dai ruderi grigiastri di una vecchia rocca; bisogna però giungergli vicino, per scorgere che Morcone si distende soltanto sul pendio di uno spuntone di roccia nettamente staccato dal prossimo fianco della montagna: lo distacca una piccola gola tagliata giù di netto, con pareti incisive, nei massicci banchi di calcare.

Ma il Matese, pure, richiama sempre la nostra attenzione. La bella doccia valliva del Tàmmaro, dopo la breve stretta sotto Sassinoro, si fa ancora più ampia: gran piana folta di biade nel suo fondo; la sua ampiezza ci permette di dominare sempre più la montagna. E la montagna mostra un vallone, e allo sfocio di questo è un paese, Sepino. Ma pel vallone si vede, nel suo fondo, dilungarsi un'alta sottile schiena di monte, che precipita con un pendio ertissimo, tutto però cupo di macchia: è il M. Mutria (1822 m.). Più oltre, per un altro vallone — profondo, selvaggio, vera gola tagliata a gran colpi — ecco una grande groppa rocciosa, grigiastra, fino a tarda stagione chiazzata di neve: è il M. Gallìnola (1922 m.).

Ma siamo ormai al termine della valle del Tàmmaro. Bisogna però saperlo: l'ampio avvallamento continua ancora, ugualmente ampio e diritto, alla base della montagna; vediamo nel suo fondo solo lievissime ondulazioni del terreno. Tante bastano: di là non corre più il Tàmmaro, ma già il Biferno.

Altri valloni, che sembrano gole selvagge, dal fianco del Matese; ed ad ogni loro sfocio un paese; oltre Sepino, ecco Guardiaregia, ecco Campochiaro: bei nomi, sonoramente feudali, come Castelpetroso, Roccamondolfi, Longano, Castelpizzuto, Monteroduni, sparsi sui fianchi della montagna, in questa sua estremità settentrionale, tra la piana del Biferno e l'alto bacino del Volturno.

Ma da l' una all' altro è breve e facile il passaggio: per il tenue colle di Pàstena, segnato da una chiesetta sacra alla Madonna Addolorata: dietro si abbandona la vista delle groppe culminanti del Matese con la estrema breve cresta rocciosa del Miletto; davanti, si apre un paesaggio completamente nuovo, di piccoli bacini quasi in gradinata, fondi di antichi laghi, come insegna anche la toponomastica paesana. Villaggi pittoreschi da ogni parte: Carpinone, sopra un rilievo limitato da un'ansa infossata del torrente; Pesche, quasi aggrappato al pendio, sotto una precipitosa parete di roccia nuda; Miranda, però, più pittoresco certamente fra tutti quanti, perchè raccolto sopra uno spuntone roccioso che sorge quasi isolato da una specie di circo inciso nel fianco di un monte poco più lontano. Paesaggio, non ampiamente aperto: i piccoli bacini, i mediocri ripiani sono tutti serrati tra i monti opposti; e da una parte sono sempre i fianchi del Matese, la grande cupola massiccia. Anche



IL PONTE DAI 25 ARCHI, SUL VOLTURNO.

Isernia ne appare quasi serrata, e si distende lunga e sottile, in discesa, giù per un crestoncello tra due torrenti affossati, che poco oltre si uniscono.

Ma pur che si oltrepassi la città, il paesaggio si allarga, si allarga sempre più; e appena giunti al ponte dei 25 archi, dove un gran ventaglio di fiumi e di valli concorre nel Volturno, allora ritroviamo la tipica ampia e profonda doccia valliva, dalla quale si inalza con rinnovata imponenza la montagna del Matese. Ed è da questa parte che si vedon sboccare in alto, su, del suo fianco, le più tipiche tra le vecchie valli morte incise con tenui forme nelle sue groppe superiori: belle, sopra tutte, quelle del Sava e del Lete e la Valle Agricola, che sboccano sopra Prata Sannita.

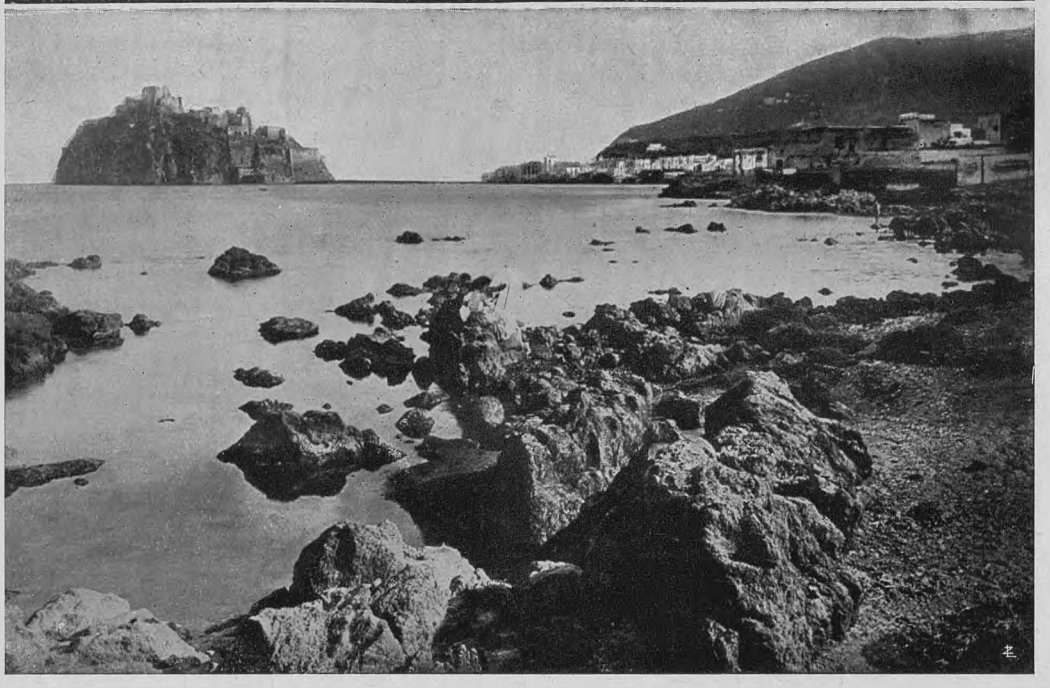
La bella valle, intanto, distende le sue piane livellate, uniformi, smeraldine di campi e di foraggi: grandiosa veramente, in tutte le sue linee. Quanta grazia ha, in essa, il monastero di S. Nicandro, con lo svelto porticato, la colonna anteriore sormontata dalla croce, e i bei pini solitari!

Lasciamo pure Venafro; forse ci può attirare, fuori del paese, quello strano gruppo circolare di case, racchiudenti la grande aia comune, sorte sopra il perimetro di un anfiteatro romano. Ma noi, quando giriamo fra i monti della Campania interna, non cerchiamo tanto tracce dell'arte e della storia umane: ne conosciamo già troppe da altre regioni che ne son più doviziose. Qui cerchiamo sopra tutto di interpretare e di ammirare l'arte onde gli agenti naturali hanno modellato questi mirabili paesaggi, e la storia della terra che nel paesaggio ha lasciato le sue stimmate parlanti a chi sappia ascoltare il loro muto linguaggio.

E via giù per il Volturno, giù per la grande piana di Alife: il Matese precipita sempre, da ogni parte, con la sua gran muraglia; valli morte e sospese, anche qui, dietro a Piedimonte, che si arricchisce delle grosse polle del Torano. Poi passiamo, nuovamente, la mediocre serie di poggi e di colline, che chiudono la Campania interna verso la pianura della Terra di Lavoro: bei ruderi di un castello sopra ad Alvignano; massiccia rocca dominante Cajazzo. Siamo al Ponte di Annibale, e siamo presso a Capua. Il Matese è sparito, dietro di noi. Addio bellezze agresti o rudi della natura quasi intatta, e della gente ancora primitiva: si ritorna sulle chiare vie della storia.

GIOTTO DAINELLI.





Stazioni balneari italiane. — Pubblichiamo volentieri due belle fotografie favoriteci dalla « Associazione per l'incremento del Comune d'Ischia » che tanto fa per l'abbellimento e la propaganda di quella bellissima isola.

Ecco, nella fotografia superiore, il Porto d'Ischia, antico cratere di vulcano spento, per secoli vivaio di squisiti pesci, nel 1854 Ferdinando II di Borbone lo trasformò in porto e da allora assicurò la ricchezza dell'isola. Oggi dà il nome alla frequentata stazione balneare isolana.

Il Castello d'Ischia, illustrato nella fotografia inferiore, classica reggia di Alcinoo di omerica memoria, venne convertito in fortezza da Gerone di Siracusa nel 474 a. C. Quivi, il 1509, Ferrante d'Avalos s'impalmò a Vittoria Colonna. Nel 1859 fu penitenziario politico; ora è nido di rondini ed elemento di suggestiva bellezza nel paesaggio isolano.

LA "DIRETTISSIMA„ BOLOGNA-FIRENZE

MENTRE si stanno discutendo i progetti di nuove ferrovie direttissime elettriche nell'Italia settentrionale, non è fuor di luogo parlare dei lavori che fervono per portare a termine una « direttissima » che riuscirà pei criteri di costruzione di importanza grandiosa: la Bologna-Firenze.

Riconosciuta la insufficienza della esistente linea Bologna-Porretta-Pistoia-Firenze alle esigenze del servizio ferroviario presente e futuro — dato che costituisce la principale linea riunente l'Italia settentrionale alla centrale —, venne decisa fin dal 1908 la costruzione di una nuova linea più diretta tra Bologna e Firenze: ma fu soltanto dopo che, nel 1913, le conclusioni di una Commissione riferite in Parlamento fecero tacere alcune vivaci obbiezioni mosse al tracciato prescelto, che poterono iniziarsi i lavori, davvero imponenti: tutta la linea sarà a doppio binario, a trazione elettrica, ed avrà la caratteristica importantissima di una scarsa pendenza, nonostante attraversi la dorsale principale dell'Appenino. Ciò si è ottenuto con una grandiosa galleria di valico che raggiungerà la ragguardevole lunghezza di 18.510 metri (la galleria internazionale del Sempione — la maggiore delle transalpine — misura metri 19.803): in tal guisa il punto più alto della linea sarà a 322 m. sul mare (nella galleria dell'Appennino) mentre il punto più alto della attuale linea porrettana è di 615 metri (Pracchia). Ma anche il percorso risulterà assai abbreviato poichè di contro ai chilometri 131,800 della Bologna-Pistoia-Firenze staranno i 97,350 della « direttissima » Bologna-Firenze, comodamente superabili in un'ora e mezza da un treno elettrico. Notevolissimo è poi il numero di gallerie, ponti, viadotti, cavalcavia che si succedono l'un l'altro, evitando su tutto il percorso ogni passaggio a livello, anche su strade campestri, ciò che conferisce ai lavori particolare imponenza.



TRACCIATO DELLA «DIRETTISSIMA» BOLOGNA-FIRENZE.

Il tracciato.

La linea parte da Bologna staccandosi da quella per Ancona circa 2 km. a levante della stazione ferroviaria (nella quale sono in corso grandi lavori di ampliamento), e piegando verso mezzogiorno: attraversa i sobborghi della città mantenendosi su di un alto terrapieno e passando con begli archi sopra alle importanti carrozzabili per Ravenna e per Rimini (via Emilia), oltrecchè alle numerose strade comunali. A San Ruffillo (km. 6) è la prima stazione, al di là della quale la linea, che ha raggiunto il torrentello Savena, lo at-

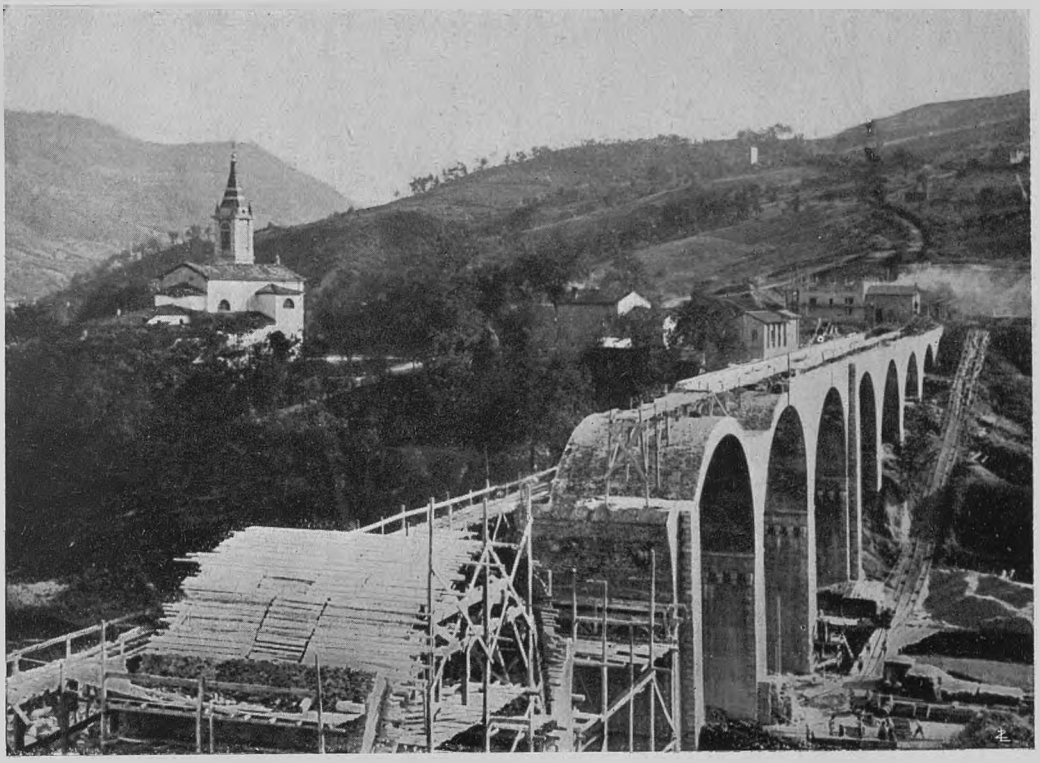


SASSO - PONTE SUL RENO PER LA FERROVIA DI SERVIZIO CHE RISALE LA VAL DI SETTA.

traversa su di un ponte e poi ne segue il corso, risalendo fino a Pianoro lungo la riva destra, incrociando tre volte la strada nazionale per Firenze, sempre con grandiosi soprapassaggi. Raggiunta dopo breve galleria la stazione di Pianoro (km. 15 circa), attraversa nuovamente il fiume su di un altro bel ponte ed entra quindi nella prima grande galleria, quella sotto Monte Adone, lunga 7155 metri. All' uscita da questa sbocca in Val di Setta (affluente del Reno) raggiungendo dopo altra breve galleria la stazione di Vado (km. 26 circa). Subito dopo con un grandioso ponte ad archi passa sopra l'abitato di Vado, la strada provinciale ed il Setta, portandosi sulla sinistra di questo e risalendo tra un succedersi di gallerie e specialmente di ponti viadotti sui numerosi rii che attraversa: costruzioni imponenti che suscitano particolarmente in questo tratto l'ammirazione di chi li osserva, procedendo sulla strada provinciale che corre parallela sull'altra riva del torrente. A Pian di Setta, dopo un bel ponte sul Rio Farnetola, la linea entra in una galleria di 3049 m., all'uscita attraversa il torrente Brasimone e dopo un'altra breve galleria (m. 519) raggiunge la stazione di Castiglione de' Pepoli (il paese dista 15 km. circa) a 41 km. da Bologna. Subito si inizia la grande galleria dell'Appennino, lunga metri 18.510, che tocca a 5 km. dall'inizio il punto più alto della linea (m. 322 s. m.). Lo sbocco della galleria è a Vernio, nella Valle del Bisenzio, lungo cui la ferrovia discende con altri numerosi manufatti (per quanto di aspetto meno imponente di quelli del versante bolognese), raggiungendo la nuova stazione di Prato ed allacciandosi alla linea Pistoia-Firenze.

Sviluppo e stato attuale dei lavori.

La « direttissima » misura nel tratto da costruirsi, cioè da Bologna a Prato km. 81, e lungo tutta la linea fervono finalmente i lavori. Infatti essi, cominciati prima della grande guerra, vennero allora completamente sospesi. Si era sino a tal epoca lavorato soprattutto nel primo tronco Bologna-Pianoro, e si erano inoltre già costruite due apposite linee ferroviarie di servizio, a scartamento ridotto, destinate al trasporto rapido ed economico della grande quantità di materiale necessario alla costruzione della « direttissima »: l'una partendo dalla stazione di Sasso sulla Bologna-Porretta risale la



PIAN DI SETTA - PONTE DELLA « DIRETTISSIMA » SUL RIO FARNETOLA (L'IMBOCCO NORD DELLA GALLERIA DI PIAN DI SETTA È SUBITO AL DI LÀ, VELATO DAL FUMO DELL'OFFICINA).

valle del Setta sino all'imbocco nord nella grande galleria di valico (pressi di Lagaro), l'altra da Prato raggiunge lungo il Bisenzio la imboccatura sud della galleria stessa. Le due linee costituiscono già di per sè un lavoro non indifferente, specialmente la prima che comprende varie gallerie e ponti, due dei quali davvero importanti sul Reno di fronte a Sasso e sul Setta a Vado, aventi carattere di costruzioni stabili. Lungo il Setta a monte di Vado e lungo il Bisenzio dette ferrovie di servizio a chi percorra queste valli sono ben visibili come linee parallele — più basse e più modeste — a quella in costruzione, sovrastante di alcuni metri, che sarà la grande linea: e se quando questa sarà in efficienza potranno essere demolite, è però speranza degli abitanti le zone intermedie che il tratto di circa 10 km. tra Sasso e Vado sia mantenuto come utile linea in servizio locale.

Nel dopo guerra per le condizioni del momento (agitazioni operaie e difficoltà finanziarie) i lavori furono ripresi stentatamente, sino all'estate 1923 in cui riebbero l'impulso necessario per compiere l'opera in un settennio: poichè si ha l'intendimento di condurre a termine pel 1930 la costruzione della sede stradale e dipendenze.

Ecco lo stato attuale dei lavori (primavera 1925): il tronco Bologna-Pianoro è pressochè compiuto; nel tronco Pianoro-Castiglione il lavoro procede alacremente e ne è già eseguita una parte notevole, compresi i grandi ponti sulla sinistra del Setta, mentre è iniziato il grandioso ponte di Vado. Per le due gallerie maggiori del tronco lo stato di avanzamento attuale è — in cifre tonde — il seguente:

Galleria di Monte Adone - Imbocco Nord (Pianoro) Avanzamento m. 2800.

Galleria di Monte Adone - Imbocco Sud (Vado) Avanzamento m. 1700.

Galleria di Pian di Setta - Solo all'imbocco Nord Avanzamento m. 1050.

Per la grande galleria dell'Appennino, che è parte preponderante del tronco Castiglione-Vernio (km. 18.510 su 21.460) l'avanzamento ha raggiunto m. 2500 all'imbocco Nord e metri 3000 all'imbocco Sud. Ma per



PIANORO - PONTE DELLA « DIRETTISSIMA » SUL SAVENA.

sollecitare i lavori di questa si è compiuta un'altra importante opera: il traforo di due pozzi abbinati inclinati nella località Cà di Landino, a metà circa della galleria, per permettere anche di là l'attacco nei due sensi, che ha già raggiunto alcune centinaia di metri. Il cantiere di tali pozzi sarà collegato con una ferrovia aerea al cantiere posto all'imbocco Nord della galleria ove giunge il binario di servizio da Sasso.

Infine nel tronco Vernio-Prato è già eseguita una buona metà dei lavori, compresa la parte preponderante delle opere d'arte.

È dunque a sperare che nessuna difficoltà venga a frapporsi sicchè l'opera possa compiersi nel termine progettato, mutando finalmente in realtà la sospirata celerità di comunicazioni tra Bologna e Firenze.

Elettrificazione.

La « direttissima » sarà a trazione elettrica: e poichè oltre ad essa sarà elettrificata anche la esistente linea Bologna-Pistoia, le Ferrovie dello Stato hanno provveduto a costruire delle centrali elettriche proprie nell'Appennino bolognese.

Nella valle della Limentra orientale, affluente di destra del Reno, si è iniziata la costruzione di due vasti laghi artificiali. Lo sbarramento pel lago superiore sta sorgendo presso Suviana (ed è già stata costruita una bella strada apposita che risale la valle da Riola sino a questo punto, allacciandosi alla strada esistente Castel di Casio-Porretta, il secondo, più a valle, presso Castrola, utilizzerà le acque uscite dalla centrale superiore. Ma per avere a disposizione una maggior quantità d'acqua (visto che nella sola Limentra orientale non se ne raccoglie a sufficienza), è stato sbarrato il Reno a Molino del Pallone e la Limentra occidentale a Pàvana — qui con una grandiosa diga i cui lavori sono già molto avanzati —, portando con una galleria le acque del Reno da Molino del Pallone a Pàvana e con una seconda queste al lago di Suviana.

Anche pel compimento di quest'opera occorreranno alcuni anni, ma è evidente l'importanza che avrà quando sarà portata a termine.

Sin d'ora intanto il turista che percorre le valli dell'Appennino bolognese ha campo di ammirare, insieme colle bellezze naturali — e non certo piccole — che il paesaggio offre, un insieme di imponenti opere del lavoro umano che raddoppia l'interesse dei luoghi.

Dott. PIETRO MAINOLDI.

VITA DEL TOURING

Un nuovo servizio del Touring: l'affiliamento dei rivenditori di « Fotografie locali ».

Da più parti ci era stata fatta presente la opportunità che il nostro Sodalizio si interessasse affinchè ai turisti fosse possibile, durante le loro peregrinazioni in Italia, acquistare *sul posto* fotografie d'arte, di paesaggio, di costumi, che le maggiori case fotografiche italiane hanno predisposto e che a quelle località o agli immediati dintorni si riferiscono.

L'interesse di acquistare fotografie del genere non è soltanto legato al ricordo che attraverso quelle fotografie può essere assicurato in modo più duraturo e costituire quindi una inesauribile fonte di propaganda turistica. (Nè si dica che tale acquisto possa esser fatto poi da lontano per mezzo di cataloghi; tutti sanno quale valore abbia l'occasione che, quasi sempre, funge anche da tentazione).

L'acquistare sul posto le fotografie giova anche alla migliore conoscenza della località visitata. Vi sono monumenti, punti panoramici, particolari etnografici, che il turista ricercherà solo se avrà su di lui agito quel potente richiamo che è la visione di una bella fotografia illustrante il monumento, il paesaggio o il costume. Noi sappiamo quale valore di richiamo abbiano le nostre guide, con le loro segnalazioni, descrizioni, raccomandazioni; ma in molti casi e per molti turisti la spinta decisiva non può venire che dalla fotografia.

Vi sono poi dei casi in cui la fotografia diviene addirittura un mezzo per poter meglio studiare ed apprezzare un'opera d'arte. Chi non s'è trovato ad imprecare perchè una tela, posta in condizioni di luce sfavorevoli, non poteva essere ammirata in tutti i suoi particolari ed a benedire l'intervento di una riproduzione fotografica che gli consentiva di rintracciare nella penombra i tratti caratteristici della composizione o del disegno? E quante volte non ci siamo valsi non solo del canocchiale ma anche della riproduzione fotografica per poter meglio godere un affresco posto su un'altissima vôlta, lontana dagli occhi nostri?

Infine le fotografie riproducenti dei « particolari » di opere d'arte consentono di studiare assai bene alcune figure o alcuni elementi di paesaggio sui quali la nostra attenzione difficilmente verrebbe attratta, se non ci fossero profferti dinnanzi agli occhi in grandezza naturale od anche maggiore del vero.

Tutte queste ragioni ci hanno indotto a considerare l'opportunità che un'azione di propaganda fosse iniziata al fine di indurre i rivenditori di fotografie locali a mantenere sempre al corrente le serie da essi avute in deposito dalle principali Case editrici di fotografie, ed a cercare di estendere il numero di tali rivenditori, promuovendo nel contempo il sorgere, in centri minori, di Ditte fotografiche capaci di riprodurre degnamente le bellezze di storia, d'arte, di natura ed etnografiche della località e dei suoi immediati dintorni.

Siamo stati assai aiutati in questa nostra opera dalla Casa editrice Alinari di Firenze, che è certo la più cospicua del genere in Italia, e che, dopo avere inviato apposite circolari di sollecitazione alle 130 Ditte che hanno in deposito per la vendita serie di fotografie Alinari, Ditte sparse a un dipresso in ogni parte d'Italia, ci ha proposto l'istituzione di una nuova branca dei nostri servizi di affiliamento comprendente appunto i *Rivenditori di fotografie locali*. L'espressione dice chiaramente ciò che a noi interessa promuovere: non si tratta di pretendere che, ad esempio, sia possibile a Siena acquistare fotografie di Perugia o trovare in altri luoghi che non siano quello in cui ha sede la Casa madre delle serie complete di fotografie da tale Casa editrice prodotte, bensì di assicurare la possibilità al turista che si rechi a Siena di poter acquistare tutte le fotografie che ciascuna di quelle Case (Alinari, Brogi, Anderson, ecc., ecc.) ha predisposto ad illustrazione di Siena e di quelle località che vengono visitate facendo capo a Siena.

E' nato così il servizio di *affiliamento dei Rivenditori di fotografie locali*. Il nome di questi sarà, come al solito, pubblicato in *Rivista* e nell'*Annuario Generale* con particolare segno di raccomandazione, mentre nelle nostre *Guide*, sia in edizione italiana che straniera, saranno indicati questi preziosi recapiti ai quali il turista potrà rivolgersi per ottenere del materiale fotografico di ricordo e di studio.

Nel patto di affiliamento il Touring ha posto le seguenti clausole:

1° L'obbligo da parte dei rivenditori di mantenersi sempre forniti di quelle fotografie riguardanti la località in cui risiedono e gli immediati dintorni, loro affidate per la vendita da Case nazionali o regionali o locali;

2° Di sottomettere, per l'approvazione, un campione di proprie fotografie che eventualmente si intendano esitare e che si riferiscano beninteso ai monumenti, al paesaggio ed ai costumi della località e degli immediati dintorni;

3° Di accordare ai Soci del T. C. I. uno sconto non inferiore al 4 % sulle fotografie che il rivenditore ha in deposito e non inferiore all'8 % per quelle di propria produzione;

4° Di tenere esposta la speciale targa che il Touring ha predisposto e che reca la scritta (a lettere bianche su fondo rosso) « *Fotografie locali* ».

Il lavoro per l'affiliamento di queste Ditte è già iniziato e prosegue alacremente. Noi speriamo che i nostri Soci, e soprattutto i Capi Consoli ed i Consoli, ci aiuteranno a rendere sempre più vasta la rete di questi nuovi affi-

Acquistate una provvista di Gargoyle Mobiloil per il vostro Garage privato!

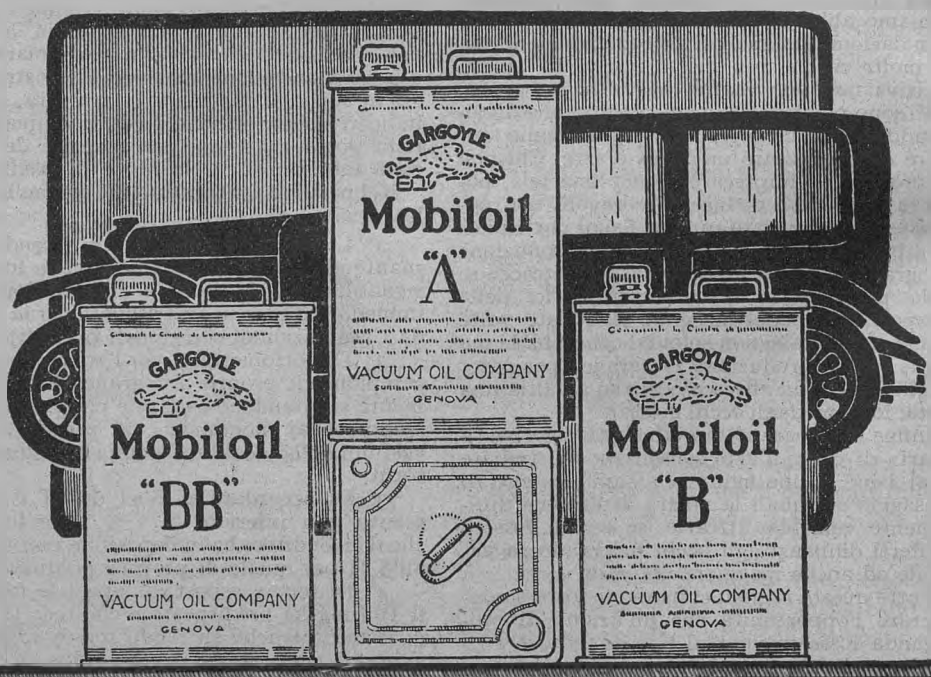
Fornitevi del quantitativo occorrentevi per l'intera stagione: vi assicurerete così, ininterrottamente, la massima protezione ed il massimo rendimento della vostra automobile.

Altri vantaggi:

Convenienza e comodità;

Sicurezza di avere sempre il lubrificante appropriato;

Economia.



VACUUM OIL COMPANY . S. A. I.

liamenti, segnalandoci fotografi locali veramente meritevoli di ottenere la targa del Touring e incitando Ditte locali a farsi depositarie di fotografie delle maggiori Case nazionali.

Il Touring assicura alle Ditte una giusta clamanza e non richiede da esse in cambio se non un trattamento di favore per i propri Soci e l'assicurazione di compiere con scrupolo questo servizio di grande importanza per lo sviluppo del movimento turistico in Italia.

L'art. 19 dello Statuto.

Per il rinnovarsi di un desiderio di chiarimenti in materia delicata, ovvio col crescere così rapido del Touring, nella falange dei nuovi Soci, massime di quelli sparsi nei centri più piccoli, crediamo opportuno di ripubblicare tal quale, non essendovi motivi di variazioni, il trafiletto che già vide la luce ne Le Vie d'Italia *del marzo 1923, pag. 319 e nel* Foglietto d'informazioni *dell'aprile 1923, pag. 22:*

Con scarsa frequenza, ma pur di tanto in tanto, si sente chiedere, specialmente da nuovi Soci che non hanno ancora fatto l'abitudine alla fisionomia particolarissima del Consiglio del Touring: hanno emolumenti o comunque riconoscimenti materiali i membri del Consiglio?

A questi Soci è certamente sfuggito il primo periodo dell'art. 19 dello Statuto che dice nettamente, riferendosi al Consiglio: **tutte le cariche sono gratuite**.

Ma è d'uopo aggiungere che certo in pochi Sodalizi l'interpretazione di questo articolo, comune a tanti di essi, è sempre stata fatta con altrettanta rigidità.

Nessuna indennità per nessun motivo fu mai data in forma diretta o indiretta ad alcun membro di Consiglio per qualsiasi sua prestazione. Nè medaglie di presenza, nè spese di rappresentanza o altre. Tutte le prestazioni, anche speciali, sono rigorosamente gratuite: quelle dei legali che fanno parte del Consiglio, i quali dànno pareri professionali o conducono numerosissime pratiche o anche patrocinano qualche causa pel Touring; quelle dei Consiglieri che si assumono prestazioni speciali pur gravose, come la direzione della *Rivista*, quella dell'*Annuario Generale*, quella dell'*Annuario dell'Automobilismo*, del Personale e della Contabilità, della Tesoreria e della parte automobilistica, del Corpo Consolare, ed altre temporanee o permanenti.

Totalmente disinteressate sono pure le prestazioni del Presidente, per la redazione di guide e carte e di ogni altra sua pubblicazione come la collaborazione a *Le Vie d'Italia* ed i relativi viaggi, pei quali non viene corrisposta alcuna diaria nè altra qualsiasi spesa. Anche la proprietà letteraria di tutte indistintamente le opere pubblicate dal Touring, molte delle quali costituiscono un insieme librario formidabile, è presa dal Sodalizio per sè e non dai membri di Consiglio, autori o direttori, e s'intende, sempre senza alcun compenso.

Per ciò che riguarda *Le Vie d'Italia* si può notare che in generale gli articoli sono retribuiti. Solo i membri del Consiglio hanno un privilegio, gelosamente conservato: quello di darli a titolo gratuito.

Nè soltanto la prestazione è gratuita in tutta l'estensione del termine, ma molti membri del Consiglio dànno oltre il loro tempo anche partecipazioni materiali del proprio, nelle forme più svariate. Uniça eccezione è qualche caso in cui si deve inviare un Membro di Consiglio per un incarico specifico di rappresentanza. Per questi incarichi (brevissimi) qualche volta, ma solo qualche volta, per esempio quando si verificò la necessità di un abboccamento personale all'estero, furono rimborsate alcune spese vive strettissimamente calcolate.

Un altro uso finora sempre praticato è che i Membri di Consiglio che fecero parte delle Gite Nazionali del Touring (Sicilia, Tripolitania, Venezia Tridentina e Giulia, Sardegna, Cirenaica, Toscana, Abruzzo, ecc.) pagarono integralmente la loro quota di gitanti, sebbene investiti della qualità di rappresentanti ufficiali.

Vogliamo dare un ultimo colpo di pennello a questa fisionomia. Il Sodalizio si è fatta una sede. Lo studio di un certo numero di aree nude dove la città le presentava, la compera, il progetto, la direzione dei lavori di costruzione del palazzo e le liquidazioni, furono opera gratuita di un tecnico, Membro del Consiglio. Ed anche numerosi sono i versamenti di migliaia o di decine di migliaia di lire di singoli membri di Consiglio, per destinarle a scopi speciali per i quali il Touring non avrebbe potuto votare fondi, o poteva desiderare un aumento degli assegnati.

Anche i Sindaci prestano gratuitamente la loro attiva opera di controllo amministrativo. Questa è, a titolo di informazione pei Soci più recenti del Touring che possono ignorarla, la applicazione e lo sviluppo (ci pare che si possa chiamare così) dell'articolo 19 dello Statuto.

Le nostre scuole alberghiere.

Come i Soci sanno, il Touring si occupa da tempo molto attivamente della istruzione professionale degli addetti d'albergo e ciò in intima collaborazione coll'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche. Se quest'ultimo ha, con le scuole direttamente organizzate (Civitavecchia) o con quelle controllate e sussidiate (Montecatini, Rapallo e Torino), cercato di risolvere soprattutto il problema del miglioramento del personale di concetto degli alberghi, il Touring invece ha dedicato la propria attività esclusivamente a quel personale che potrebbe chiamarsi « di truppa », cioè agli apprendisti, intendano essi dedicarsi ai servizi di porta, a quelli di sala o a quelli di cucina.

Il programma del Touring, che fu potuto completare grazie al cospicuo intervento dell'E.N.I.T. e della Sezione lombarda dell'Associazione Italiana Albergatori comprende un biennio di *corso preparatorio* che si rivolge ad allievi frequentanti il corso popolare (6ª e 7ª) nelle scuole di Milano, Como ed Arona, ed un biennio di *corso professionale*, al quale sono ammessi gli allievi che frequentarono con pro-

Per Voi!

FIAT 509 è la vettura che risponde favorevolmente a tutti i quesiti:

1. Quanto costa?
2. Quanto consuma?
3. Quanto durerà?
4. A quanto potrò rivenderla dopo un certo numero d'anni?

La distinzione della linea, le proporzioni ben studiate, fanno della 509 una delle più belle vetture nei suoi quattro differenti tipi: torpedo 4 posti, spider, cabriolet, berlina 4 posti. Le sue doti di comodità e sicurezza sono pari a quelle d'una poderosa vettura di gran lusso.

Se desiderate una sollecita consegna firmate oggi stesso il contratto. In ogni regione d'Italia nel raggio di qualche chilometro trovasi una Sede od un Concessionario della FIAT.

FIAT 509

OGNI VETTURA FIAT VALE PIÙ DI QUANTO COSTA

fitto il corso preparatorio e, a cura della Sezione lombarda dell'A.I.A. trovano collocamento come apprendisti presso gli alberghi di Milano.

Nell'anno scolastico recentemente chiuso funzionarono in modo del tutto soddisfacente, i corsi preparatorî di Milano (Scuola di via Ruffini), di Como (Scuola di via Brambilla) e di Arona. Per quest'ultima località, nonostante le scarse disponibilità finanziarie di quel comune, fu possibile ugualmente svolgere il corso grazie al cospicuo contributo dato dagli albergatori di Pallanza, Stresa, Baveno, Cannero ed Arona tra i quali esercitò una benemerita opera di propaganda il Cav. Filippo Meroni, proprietario dell'Hôtel Metropole di Pallanza.

La *scuola professionale*, che ha sede nei locali semi-sotterranei di via Ruffini, potè pure con tutta regolarità svolgere il proprio programma, consistente non solo negli insegnamenti di coltura generale o di lingue (francese e inglese) ma anche in lezioni teorico-pratiche di tecnica alberghiera, di cucina, ecc., inframmezzati da numerose visite ad impianti ed istituzioni interessanti l'albergo.

Nel venturo anno si svolgerà regolarmente il secondo corso della scuola professionale ed i varî corsi preparatorî, mentre gli allievi promossi da questi verranno ammessi al primo corso della scuola professionale. Si sta anche studiando la possibilità di estendere i corsi preparatorî ad altre regioni della provincia di Novara che così largo contingente dà al personale d'albergo.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Le nuove disposizioni per la circolazione automobilistica nel Cantone dei Grigioni.

Il popolo grigionese ha deciso, con una recente votazione, di riammettere l'automobile alla circolazione su un certo numero di strade del Cantone, con le seguenti norme:

Strade aperte alle automobili per trasporto di persone. — Le strade seguenti sono aperte alla circolazione di automobili per trasporto di persone sino ad otto posti:

dal confine cantonale presso il Ponte Tardis (venendo da Ragaz) - Coira - Churwalden - Lenzerheide - Tiefencastel - Oberhalbstein - Julier - Silvaplana - Maloja - confine svizzero presso Castasegna;

Silvaplana - St. Moritz - Celerina - Pontresina e Celerina - Samaden - Pontresina;

Samaden - Zernez - Schuls - Tarasp - confine svizzero (Weinberg);

Coira - Reichenau - Thusis - Spluga - confine svizzero sulla vetta dello Spluga, inoltre Splugà - San Bernardino - confine cantonale presso San Vittore;

strada dell'Oberalp (confine Cantone Uri) e strada del Lucomagno (confine Canton Ticino) - Disentis - Ilanz - Flims - Reichenau;

Thusis - Tiefencastel;

Landquart - Davos-Platz - Flüela - Süs;

Zernez - Passo dell'Ofen - Umbrail - confine svizzero presso Monastero.

Motociclette. — I velocipedi con motore ausiliare, nonchè i motocicli sono ammessi alla circolazione sulle strade suindicate, ma solo per gli abitanti del Canton Grigioni.

Tasse. — Sui veicoli a motore che stazionano nel Cantone vengono percepite le seguenti tasse:

per automobili sino a 8 HP Fr. 150. - Per ogni HP in più di 8 la tassa aumenta di Fr. 20, sino ad un massimo di Fr. 1200;

per motocicli fino a 3 HP Fr. 40. - Per ogni HP in più Fr. 10;

motocicli con side-car pagano un supplemento di Fr. 15;

frazioni sino a 0,5 HP non si contano; frazioni di più di 0,5 HP pagano per un HP intero;

velocipedi con motore ausiliare sino ad 1 HP Fr. 10, da 1 a 2 HP Fr. 15.

La tassa d'entrata, nel Cantone, delle automobili per passeggeri ammonta:

1° per l'entrata e per un soggiorno fino a due giorni a Fr. 10;

2° per l'entrata e l'uscita a varie riprese e per un soggiorno durante un mese a Fr. 40.

Velocità massima. — Per le automobili da passeggeri è consentita una velocità massima: di 12 Km. all'ora nel passaggio di città, villaggi e gruppi di abitati; di 40 Km. all'ora in rasa campagna.

Norme per la circolazione. — Veicoli a motore, altri veicoli di qualsiasi specie, ciclisti, cavalieri e pedoni debbono, incrociandosi o sorpassandosi, lasciarsi reciprocamente ed in tempo utile lo spazio necessario.

E' severamente vietato di ostacolare od impedire o forzarsi il passaggio. A tal riguardo, riservate le disposizioni emanate dalla Direzione generale delle Poste svizzere in merito agli auto-cars postali, che sulle strade alpine hanno il diritto di scansare dal lato verso montagna, valgono le seguenti regole: tenere la destra, incrociare a destra, sorpassare a

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA



Sala da pranzo particolare e salottino di un appartamento della Classe di Lusso del transatlantico «DUILIO», il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana (24.300 tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 20 miglia orarie). — In linea Nord America Express, partirà da Genova per New York il 14 Agosto ed il 16 Settembre (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA.

Proprietari di Garages!

Questa targa esposta all'esterno del vostro Esercizio

farà aumentare la vostra Clientela



Fac-simile della targa che la Soc. An. Lubrificanti Reinach di Milano invia gratuitamente a tutti i Rivenditori di « OLEOBLITZ »

sinistra, prendere possibilmente stretta la curva a destra e sufficientemente larga la curva a sinistra. Sulle strade con marciapiedi laterali (*trottoirs*), i pedoni debbono tenersi su quest'ultimi; attraversando le strade essi debbono prendere la via più breve ed usare la massima precauzione.

I veicoli a motore dovranno rallentare in misura da poter eventualmente fermarsi di colpo nei seguenti casi: traffico intenso, entrando od uscendo in o da case, garage, cortili, a curve od incroci di strade, svoltando in altre strade, in casi di nebbia, foschìa od oscurità, passando a lato di ostacoli di qualsiasi genere, specie nelle vicinanze di ragazzi giuocanti, di mandrie grandi o piccole, di bestiame ombroso, ecc.

Incontrando assembramenti di gente, corteggi, processioni, funerali, ecc., i veicoli dovranno fermarsi oppure, a seconda dei casi, ridurre la velocità in modo da non molestare e da non mettere a repentaglio le persone o gli altri veicoli.

Penalità. — Le contravvenzioni alle disposizioni concernenti la circolazione dei veicoli a motore saranno puniti con multe pecuniarie sino a Fr. 2000; inoltre, in casi di premeditazione o di grave negligenza, verrà ritirato temporaneamente od anche stabilmente il permesso di circolazione.

Le contravvenzioni alle prescrizioni circa la velocità incorrono in una multa sino a Fr. 30. Eguale multa verrà applicata in caso di circolazione senza il relativo permesso.

Le multe vengono raddoppiate in caso di recidiva.

Orario per l'entrata delle automobili nel Cantone. — L'entrata e l'uscita di automobili nel e dal Cantone è vietata, durante il periodo dal 1° giugno al 1° ottobre, dalle ore 9 di sera sino alle 5 del mattino. Dal 1° ottobre al 31 maggio, l'entrata e l'uscita sono permesse solo dalle ore 8 alle 12 antimeridiane e dalle 2 alle 6 pomeridiane. L'entrata dai passaggi alpestri dell'Oberalp, Lucomagno, Spluga e Umbrail è permessa solo dal 1° giugno al 15 ottobre.

Il passaggio dei posti di controllo al confine svizzero è regolato, per quanto riguarda le ore d'entrata, dalle disposizioni vigenti per il controllo doganale e di polizia. Eventuali concessioni speciali sono accordate dal Dipartimento cantonale delle Pubbliche Costruzioni a Coira, il quale è pure competente ad emanare, quando occorra, disposizioni restrittive.

Lo sgravio fiscale della benzina - Un autorevole giudizio.

Nel fascicolo di febbraio degli *Annali dei Lavori Pubblici*, edito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, leggiamo un interessante studio dell'Ing. Ferruccio Vezzani, dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tranvie e Automobili, su « L'automobile, la ferrovia secondaria e la tranvia; loro concorrenza e reciproco campo d'azione ». Ci piace da esso riportare alcune osservazioni che si riferiscono al problema dello sgravio fiscale della benzina.

« Come è noto, la benzina è attualmente tassata in Italia con L. 24 oro al quintale di dazio erariale; più L. 60 al quintale di tassa di vendita, più L. 0,25 al quintale per diritto di statistica, ed infine con un dazio comunale variabile di città in città, che per Roma è ad esempio di L. 7,50 al quintale. Considerando la *lira-oro* al cambio attuale di L. 4,64 ne risulta una somma *per tassa e dazio erariale sulla benzina di* L. 171,61 *al quintale, cioè più che il* 100 % *del costo della benzina* che oggi è in Italia ai depositi costieri di L. 165 al quintale.

« Nessun altro paese ha posto sulla benzina delle tasse così elevate come l'Italia. Negli Stati Uniti d'America, in Inghilterra ed in Danimarca non esiste tassa nè dazio sulla benzina. In Germania la tassa complessiva è di circa L. 40 al quintale, nel Belgio di L. 15, in Francia di circa L. 40, in Spagna di L. 45, ecc.

« L'eccessivo gravame fiscale che in Italia esiste sulla benzina viene a costituire una vera e propria tassa su ciascun trasporto automobilistico. Ad esempio, per un autobus a 24 posti destinato ad un servizio pubblico viaggiatori, la spesa totale per autobus-chilometro che abbiamo calcolato in L. 3,50 si riduce a L. 3 nell'ipotesi che venga tolta ogni tassa sulla benzina, e il costo a *viaggiatore-chilometro* (supponendo sempre del 50 % il coefficiente d'occupazione dei posti disponibili) *si riduce da* L. 0,30 *a* L. 0,25 *a viaggiatore-chilometro.*

« La tassa sulla benzina corrisponde quindi oggi ad un incremento di tariffa sui servizi pubblici automobilistici di ben cinque centesimi a viaggiatore-chilometro, di fronte ad un sussidio governativo (nei casi in cui esso viene corrisposto) di circa due o tre centesimi a viaggiatore-chilometro. Ciò è anche confermato dai dati statistici sulle linee automobilistiche relativi all'anno 1922 pubblicati sulla « Raccolta di dati Statistici » dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili sopra citata.

« Ed infatti, di fronte ad un totale di L. 12.334.472,54 corrisposto dal Ministero dei LL. PP. nell'esercizio 1922-1923 per i sussidi sia ordinari che straordinari ai servizi automobilistici, sta una percorrenza complessiva effettuata in detto anno di 36.934.486 autobus-chilometro, dei quali 22.242.504 per le linee automobilistiche concesse in via definitiva e 14.691.982 per quelle autorizzate in via provvisoria. Supponendo un consumo medio di benzina di kg. 0,300 per autobus-chilometro ne risulta un consumo totale annuo di benzina per i servizi automobilistici di quintali 110.803 e quindi un introito per lo Stato, a titolo di tasse sulla benzina, di L. 19.000.000 circa. Ne consegue che gli attuali sussidi governativi corrisposti ai servizi pubblici automobilistici sono più fittizi che reali.

« Potrebbe obbiettarsi che l'abolizione di ogni tassa e dazio sulla benzina tornerebbe a favore di tutti gli automobilisti, provo-

.... 1921 - 1922 - 1923 - 1924 - 1925 ....

Passano gli anni e resta un dominio incontrastato.

NON SI CORRE SENZA

PIRELLI

NON SI VINCE SENZA

PIRELLI

GRAN PREMIO D'EUROPA 1925

CIRCUITO DI SPA Km. 804.600

1.° ASCARI
2.° CAMPARI
} su **ALFA-ROMEO**

Pirelli Cord

"Il Pneumatico delle Vittorie"

cando un aumento del consumo di un prodotto che in parte può ritenersi di lusso e che l'Italia è obbligata ad importare dall'estero. Crediamo però che non possa più ormai seriamente sostenersi essere l'automobilismo uno sport di lusso.

« Secondo i dati del Touring Club Italiano, il numero degli autoveicoli in circolazione in Italia al 30 giugno 1924 era di 89.363, di cui 61.151 autovetture e 28.212 autocarri. Siamo ancora ben lungi dai 500.000 autoveicoli della Francia, dai 700.000 dell'Inghilterra e dai 18.000.000 circa degli Stati Uniti d'America.

« Supponendo di kg. 0,300 il consumo medio di benzina per autocarro-chilometro e di kg. 0,130 il consumo medio di benzina per autovettura-chilometro, nell'ipotesi che ciascun autocarro e ciascuna autovettura percorra ogni anno 10.000 chilometri, il consumo rispettivo di benzina risulterà di circa 85.000 tonnellate per gli autocarri e di circa 79.000 tonnellate per le autovetture; cioè più del 50 % della benzina consumata annualmente in Italia è impiegata per il trasporto delle merci il cui costo è un fattore importante del costo della vita. Ed anche la residua quota impiegata per le autovetture può considerarsi oggidì destinata, almeno per il 70 %, a trasporti non aventi alcun carattere di lusso, quali quelli dei professionisti, dei commercianti, industriali, ecc., e dei taxis nelle grandi città; trasporti che ridondano tutti a vantaggio dell'economia e della produzione nazionale. Ed il rimanente 30 % è già gravato formidabilmente d'imposte per tasse di circolazione, tasse di lusso, ecc. ».

L'autorevole studioso conclude che l'attuale tassa sulla benzina è ormai un *gravame fiscale antieconomico per tutta la nazione, come sarebbe ad esempio una tassa o un dazio sul carbone*; ed è d'avviso che « l'azione dello Stato — anzichè intervenire con la concessione di sussidi a servizi automobilistici caso per caso — debba preferibilmente limitarsi a provvedimenti di carattere generale, cioè alla *soppressione della tassa e del dazio sulla benzina e sugli altri olî minerali e al miglioramento della manutenzione delle strade ordinarie* ».

Sempre in materia contravvenzionale!

Siamo lieti di potere, grazie alla cortesia dell'Avv. Bottini, Pretore Onorario alla II Pretura Urbana di Milano, riprodurre qui sotto, a vantaggio dei nostri Soci possessori di autocarri, l'estratto di una recente sentenza di assoluzione per contestata infrazione all'art. 20 del R. D. 31 dicembre 1923, N. 3043, circa la mancanza della targa indicante il peso a vuoto e la proprietà dell'autocarro.

« Tre sono le imputazioni che vengono ascritte all'imputato. La prima per la violazione dell'art. 20 R. D. 31 dicembre 1923, N. 3043, per avere circolato con autocarro privo di targa indicante il peso a vuoto e la proprietà. Tale reato non ricorre, trattandosi di autoveicolo, inquantochè l'art. 20, nella prima parte, accenna alla targa portante il nome della Ditta e del Comune di residenza del proprietario, escludendo espressamente dalla norma gli autoveicoli e i veicoli trascinati a braccia. Al capoverso poi impone l'obbligo dell'indicazione del peso a vuoto e della portata, ma colla indicazione « sulla stessa targa » e cioè su quella stessa targa sulla quale deve essere apposto il nome e il cognome del proprietario e il Comune di residenza, dall'obbligo di portare la quale sono esclusi gli autoveicoli.

« Evidente è pertanto che il Legislatore ha voluto accennare soltanto ai veicoli a trazione animale e dall'altra ciò è anche logico, dato che per i veicoli a motore tali indicazioni sono già elencate sulla licenza di circolazione della quale i medesimi devono essere sempre muniti ».

Il 2° Convegno Auto-Motociclistico Nazionale a Verona (2 agosto).

L'Automobile Club e il Moto Club di Verona indicono per il 2 agosto il 2° Convegno Auto-Motociclistico Nazionale.

Possono prendere parte al Convegno tutti gli automobilisti e motociclisti isolati od aggruppati in Società Sportive. Le inscrizioni al Convegno si ricevono presso la sede del Comitato, in Palazzo della Gran Guardia, Verona, e sono stabilite in L. 12 per ogni motociclista e L. 15 per ogni automobilista, da pagarsi anticipatamente. Gli inscritti hanno diritto: *a*) alla artistica medaglia ricordo in bronzo; *b*) all'ingresso gratuito ai monumenti cittadini; *c*) alla sorveglianza e deposito gratuito delle macchine; *d*) al vermouth d'onore; *e*) allo sconto del 10 % negli alberghi che verranno indicati dal Comitato; *f*) all'ingresso gratuito in Arena, per assistere alla rappresentazione di una delle due opere in programma, nella stagione degli spettacoli lirici all'aperto: il *Mosè* di Rossini o la *Gioconda* di Ponchielli.

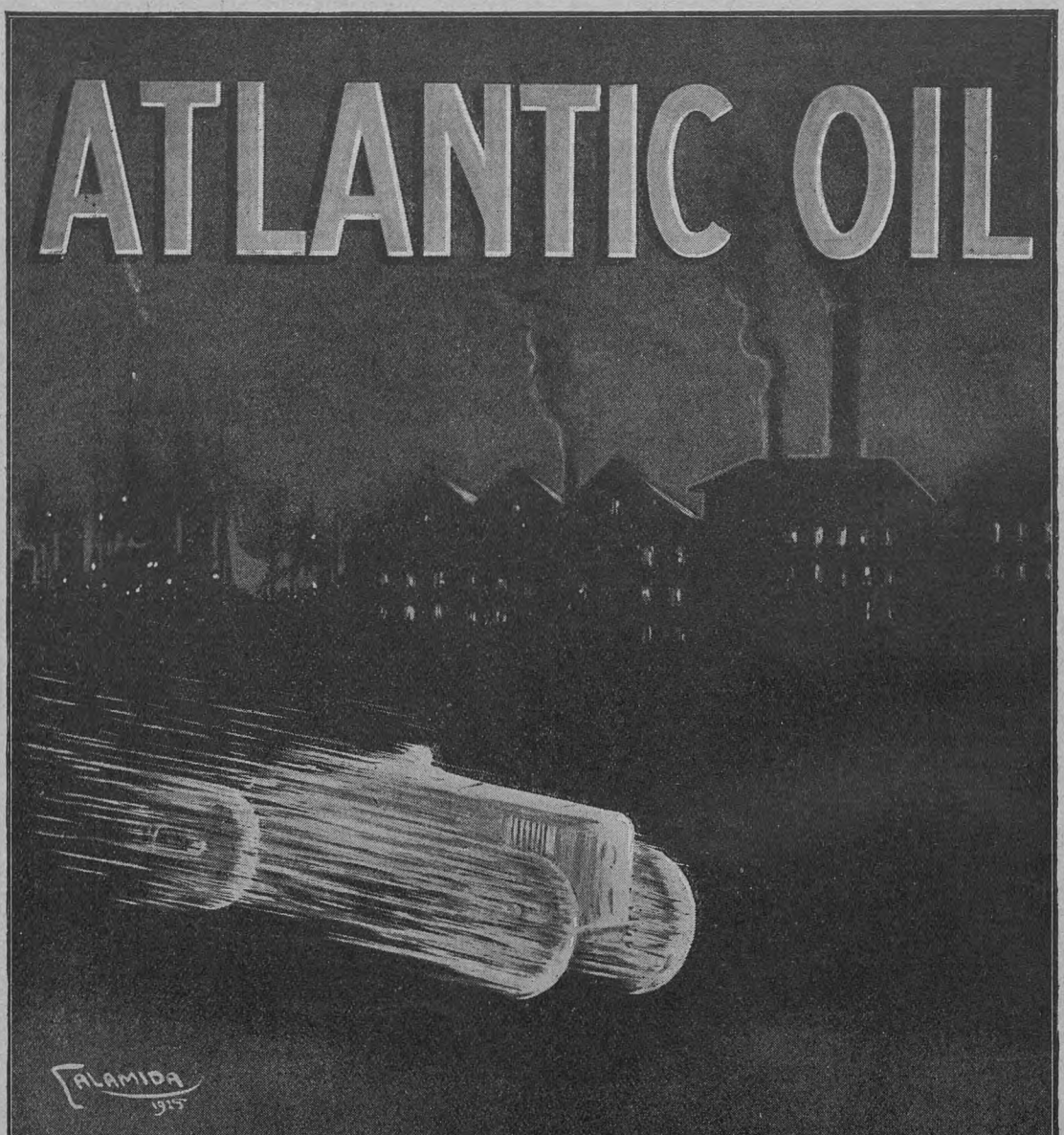
Le Società o Gruppi che intendono concorrere ai premi, dovranno accompagnare la loro adesione con l'importo di L. 25 (con tale importo potranno concorrere ad una o più categorie; i premi stabiliti consistono in medaglie, coppe artistiche, diplomi e oggetti vari, offerte da Case fabbricanti ed Enti pubblici). Le squadre e i gruppi partecipanti al Convegno devono avere un capo, che dovrà dichiarare all'arrivo a quale categoria la sua squadra intenda partecipare. Il giudizio della Giuria è inappellabile; il Convegno si terrà con qualunque tempo.

Un Concorso Nazionale per accessorio atto ad impedire i furti degli autoveicoli.

La Rivista l'*Accessorio* indice un Concorso per un apparecchio applicabile ad autoveicoli, atto ad impedirne il furto. Il Concorso è riservato agli Inventori e Costruttori Italiani.

I Concorrenti dovranno depositare un disegno o una fotografia dell'apparecchio presso l'Automobile Club di Torino (Via XX Set-

ATLANTIC OIL



"IL LUBRIFICANTE CHE LUBRIFICA,,

THE ATLANTIC REFINING COMPANY · PHILADELPHIA U.S.A. · ATLANTIC

ATLANTIC REFINING CO. OF ITALY - GENOVA

tembre, 50) *entro il 26 settembre 1925*, insieme ad una descrizione ed a una istruzione relativa al modo di usarlo. I Concorrenti dovranno poi provvedere a presentare l'apparecchio applicato sull'autoveicolo il giorno che verrà fissato dalla Giuria. Sono esclusi gli apparecchi già in commercio prima del 15 maggio 1925.

La Giuria, nello stabilire la classificazione, terrà conto: *a*) della maggiore garanzia che offre l'apparecchio per la sicurezza contro i furti degli autoveicoli, impedendone l'avviamento, il rimorchio, ecc.; *b*) della sua semplicità e solidità di costruzione, facilità di applicazione, praticità di uso; *c*) del suo minor costo.

Al vincitore del Concorso sarà assegnato un premio di L. 5000. In caso di parità di merito, la Giuria avrà facoltà di suddividere il premio fra più concorrenti. La proprietà industriale dell'apparecchio rimane al concorrente. Gli organizzatori del Concorso e la Giuria non assumono nessuna responsabilità circa la conservazione e la proprietà industriale degli apparecchi concorrenti. Gli apparecchi dovranno essere ritirati entro un mese dalla pubblicazione del deliberato della Giuria.



Il problema del giorno: udire i radioconcerti con poca spesa!

La resistenza od ostacolo che un condensatore oppone al passaggio della corrente alternata è uguale a

$$\frac{1}{6{,}28 \times \text{frequenza della corrente} \times \text{capacità del condensatore}}$$

Portando le armature di un condensatore da 1 millesimo di microfarad al dislivello alternativo (1) di 1 volt di radiofrequenza 1 milione, avremo un passaggio di circa 6 millesimi di ampere di corrente alternata della stessa radiofrequenza. Infatti la resistenza del condensatore è

$$\frac{1}{6{,}28 \times 1 \text{ milione} \times \frac{1}{1 \text{ miliardo}} \text{ di farad}} =$$

$$= \frac{1}{6{,}28 \times \frac{1}{1000}} = \frac{1000}{6{,}28} = \text{circa } 160 \text{ ohm}$$

(1) La corrente è *alternata* quando inverte periodicamente il senso del suo percorso; è *alternata sinoidale* o *sinusoidale* quando il suo andamento, rispetto al tempo, è sinuoso. Quando si dice che un conduttore è percorso da una corrente alternata di *1 milliampere*, si sottintende che l'effetto termico di detta corrente alternata è identico a quello di una corrente continua di un *milliampere*. Tale effetto termico non è che il calore complessivo sviluppato nei numerosissimi urti fra gli elettroni mobili costituenti la corrente e gli elettroni fissi del rigido traliccio del conduttore. È evidente che entro un condensatore, non essendo possibili i percorsi degli elettroni mobili, non vi saranno urti, nè dissipazioni di energia (resistenza apparente o reattanza di un condensatore).

e, per la *legge di Ohm*, la corrente è uguale a

$$\frac{\text{dislivello}}{\text{resistenza}} = \frac{1}{160} = \text{circa } 0{,}006 \text{ ampère},$$

cioè circa 6 millesimi di ampere. Fermo restando tutto il resto, se la frequenza della corrente divien mille invece di un milione, la corrente diventa mille volte più piccola. Bisogna ricordarselo bene: attraverso ai piccoli condensatori che si adoperano nella radio (millesimi o decimillesimi di microfarad), solo le radiofrequenze passano con grande facilità. Non siamo ancora sulla soglia della radiotecnica e già cominciano le difficoltà. E' un fatto che la corrente elettrica continua non passa attraverso ad un condensatore (o ad una sillaba di condensatori) mentre la corrente alternata passa. Perchè? Il tutto sembra dipendere dalla differenza sostanziale che esiste fra gli isolanti (ebanite, aria, mica, ecc.) e i *conduttori* (metalli). Forse il traliccio ideale che costituisce gli isolanti ha le maglie elastiche, anzichè rigide come quelle dei conduttori e, chissà, forse anche più fitte e più regolari di quelle dei conduttori stessi. Quando una ondata, meglio una mezza ondata, *una semionda*, direbbero i radiotecnici, di elettroni, o di corrente elettrica, giunge ad un'armatura del condensatore, il relativo traliccio isolante (mica od aria) vien compresso e deformato così come una membrana da un gas compresso od un fitto cancello da una folla minacciosa; la compressione si propaga fino all'altra armatura del condensatore e si traduce in una forte spinta agli elettroni liberi giacenti sulla stessa. Per la semionda successiva, il fenomeno si ripeterà identicamente, salvo che la spinta e quindi il moto degli elettroni sarà in senso inverso. Più grande è il numero delle spinte in un dato tempo (più grande è la frequenza) e più grande è il numero di elettroni in moto, cioè più corrente percorrerà quel circuito. La resistenza di un condensatore si esprime in *ohm*, proprio come la resistenza di un filo di rame, ma fra l'una e l'altra vi è profonda differenza; la resistenza di un filo di rame o di tungsteno è sinonimo oltre che di ostacolo, anche e soprattutto di sciupìo di energia, che si trasforma in calore (filamenti incandescenti delle lampade elettriche); la resistenza di un condensatore ostacola sì la corrente, ma non la dissipa: è quindi una *resistenza apparente*, o, con parola unica, una *reattanza*.

Con una resistenza ed un condensatore si creano due sillabe molto diffuse nel linguaggio radiotecnico: la prima (*capacità e resistenza in serie*) è particolarmente usata, come vedremo, in collegamento col triodo, nel processo amplificatore delle deboli correnti di antenna; l'altra (*capacità e resistenza in parallelo*) è la sillaba, che deve la sua notorietà al fatto che collegata col triodo, conferisce a questo la facoltà di raddrizzare e quindi rendere acustiche dette correnti.

$$\frac{1}{6{,}28 \times \text{frequenza della corrente} \times \text{capacità del condensatore}}$$

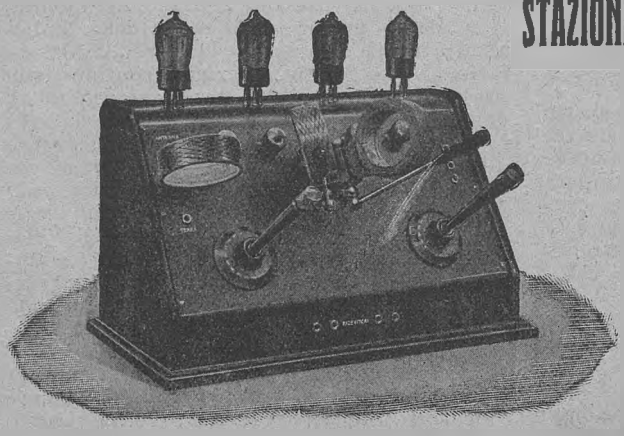
è la *reattanza del condensatore* o *reattanza condensativa*.

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: " SCIENTIA " - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L'apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
" C 5 1 - a cinque "
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

M. GANZINI

MILANO (11) Via Solferino, 25

Apparecchi fotografici

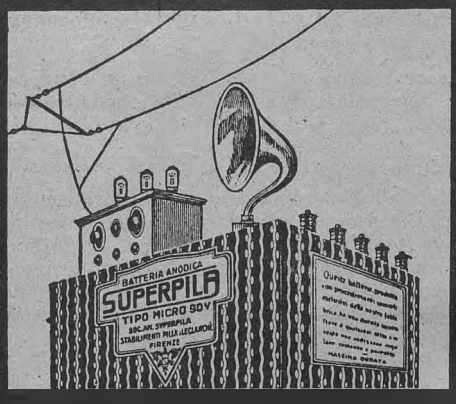
Kodak - Goerz - Certo - Ica
Bentzin - Nettell - Murer ecc.

OCCASIONI FAVOREVOLI

FORNITURE GENERALI
Pellicole - Lastre - Carte
delle migliori marche

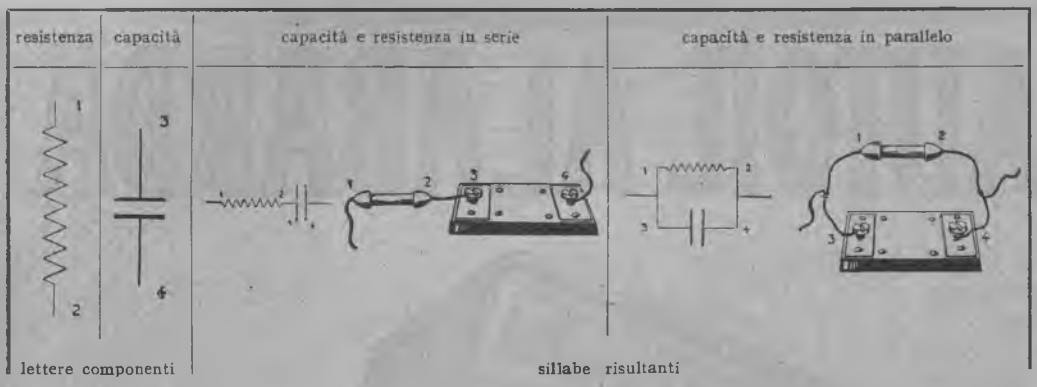
BINOCCOLI ZEISS - GOERZ, ecc.

Lavori di sviluppo e stampa
Listini contro francobollo da cent. 30



SVPERPILA

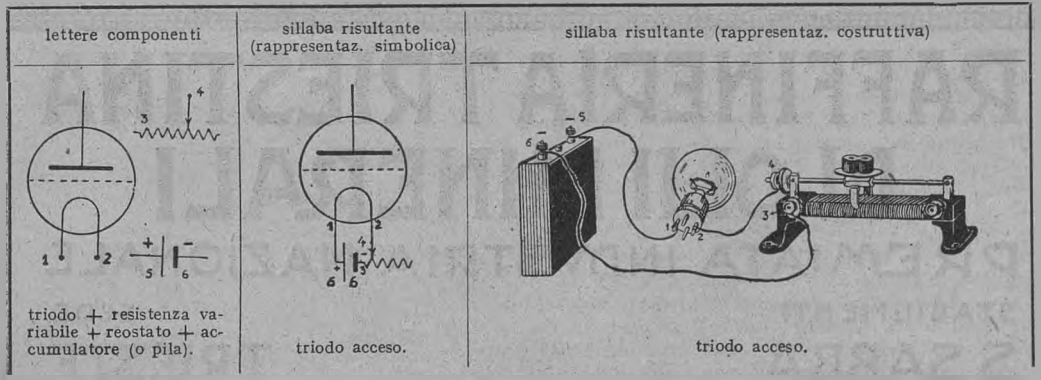
" LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE "
BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI
SOC. AN. SUPERPILA
FIRENZE
CASELLA POSTALE 254
LISTINO GRATIS



La corrente elettrica che percorre i circuiti radiotecnici è quasi sempre una corrente variabile, somma di una corrente continua e di una variabile. Per.... manipolare separatamente le due correnti si inserisce nel circuito la sillaba-bivio capacità-resistenza in parallelo. Tutta la corrente continua passerà allora per la resistenza 1-2; la variabile invece si dividerà, al bivio, in due parti e proprio come l'acqua di fronte ad un bivio di canali irrigui, passerà più corrente variabile là dove l'ostacolo o la resistenza è minore e viceversa. Ma la porzione di corrente variabile che malauguratamente si è arrischiata attraverso alla resistenza ben presto se ne pente, perchè buona parte della sua energia si dissipa in calore; più fortunata è stata l'altra porzione di corrente variabile che ha preso la via del condensatore. Il radiodilettante, anche novellino, queste cose le sa e fa di tutto per rendere agevole alla corrente variabile la via del condensatore, per rendere la *reattanza condensativa* diecine o centinaia di volte più piccola della *resistenza sciupona*; questa corrente variabile è la semente impalpabile del suo radioconcerto quotidiano, semente impalpabile che fruttificherà poi rigogliosamente nel suo triodo, ma che è tanto tenue per ora, da doverla tenere dacconto al massimo. Come il contadino allarga e scava profondo il canale della rete attraverso al quale vuol deviare il maggior quantitativo di acqua, così il radiodilettante cerca di rendere piccola la reattanza del condensatore aumentandone — fin che non intervengono altri guai — la sua capacità (*aumento della superficie affacciata delle lamine – diminuzione dello spessore dell'isolante – collegamento di più capacità in parallelo*). Ma il comportamento degli elettroni liberi attraverso ai due rami del bivio presenta altre notevoli differenze, sulle quali ci riserviamo di ritornare.

Sillaba di particolare importanza che si ritrova in tutti i ricevitori è il *triodo acceso*.

Apparentemente la costituzione di una tal sillaba sembra di straordinaria semplicità; in pratica il radiodilettante la prima volta trova, con sua grande sorpresa, che la sua lampada non si accende, pur avendo costituito il circuito esattamente come in figura. Perchè? Molto spesso perchè il circuito, apparentemente chiuso, è *interrotto* e quindi la corrente (continua) dell'accumulatore (o pila) non circola. Talvolta perchè l'accumulatore è *scarico* (o la pila *esaurita*). Bisogna ricercare il *guasto. Senza fretta!* Sembra molto facile, ma la prima volta riesce difficile. Si fa uso di un *voltmetro* (misuratore di *volt* e segnalatore di corrente elettrica: ve ne sono di tascabili simili ad orologi, che costano circa una trentina di lire) a ciascuno dei due morsetti del quale sia stato attaccato un conduttore: coi due conduttori, rivestiti di gomma se è possibile, coi due capi denudati, si esplora tutto il circuito di accensione, verificandone a con-



AUTOIL ALABARDA



IN HOC SIGNO VINCES

RAFFINERIA TRIESTINA DI OLII MINERALI

PREMIATA INDUSTRIA NAZIONALE

STABILIMENTI S.SABBA

SEDE TRIESTE

tinuità. Si collegano o anche si toccano semplicemente colle punte dei due conduttori del voltmetro i morsetti *5* e *6* e si controlla così se l'accumulatore è carico (se è carico ogni elemento deve segnare almeno due volt; quando si tratti di pile, la relativa tensione normale è quasi sempre segnata sulla pila stessa e va da 1 a 4 volt per elemento). Si tiene poi fisso il conduttore collegato col morsetto *5* e si porta l'altro conduttore del voltmetro a toccare il morsetto *3* e successivamente il morsetto *4* e poi il piolo *2* (un capo del filamento). Ad ogni contatto, la lancetta del voltmetro (un amperometro potrebbe ugualmente servire) deve deviare, altrimenti il circuito è interrotto, e se al contatto *3* devia, ma non al contatto *4*, vuol dire che è il reostato che è interrotto. Infine si applicano i due conduttori del voltmetro ai capi del filamento (pioli *1* e *2*) e si legge la relativa tensione, che per la maggior parte dei triodi di uso più comune è compresa fra i *tre* e i *quattro* volt. Se la tensione letta è inferiore ai tre volt, si sposta il cursore del reostato sino a ottenere la tensione voluta. Spostando il cursore del reostato di figura verso destra, la lampada si va spegnendo. Il salto di tensione di 4 volt fornito dagli accumulatori si ripartisce in due salti, o due gradini, l'uno attraverso il filamento della lampada triodo, l'altro attraverso il reostato. Se, col cursore del reostato come in figura, il salto attraverso il filamento è di 3 volt e ½ (filamento bianco incandescente) e quello attraverso alle spire inserite – *quelle a sinistra* – del reostato, di ½ volt; spostando verso destra il reostato del cursore il gradino di ½ volt diventa più alto, ad esempio, di 1 volt, e l'altro gradino logicamente decrescerà sino a 3 volt. Per la legge di Ohm, la corrente attraverso il filamento diminuirà e così pure l'incandescenza che da bianca si farà rossa.

Ma questo reostato di accensione è proprio necessario? A che serve? Serve a variare l'incandescenza del filamento. A seconda dell'incandescenza il triodo esplica l'una o l'altra delle sue meravigliose qualità.

Mi è capitato una volta di tribolare una buona mezz'ora prima di trovare il guasto. Avevo *tutto* verificato. Fra i pioli *1* e *2* la tensione era di 4 volt esatti; il reostato era tutto disinserito, eppure il triodo... non si voleva accendere. Il filamento del triodo era intatto. Finalmente mi accorsi che uno degli adduttori del filamento si era dissaldato dal piolo là vicino all'isolante dello zoccolo, di modo che io mi ero illuso di applicare la tensione al filamento. E un'altra volta commisi l'errore di stringere sotto il morsetto *4* del reostato il conduttore... rivestito da gomma e cotone. Mi ero dimenticato di denudare i capi dei conduttori di collegamento. Quel triodo che non si voleva accendere, mi aveva fin messo di cattivo umore! E un'altra volta la valvola non si accendeva, perchè uno dei due morsetti non era ben stretto e un'altra volta ancora perchè la molla del cursore del reostato non faceva ben contatto colle spire stesse. Un guaio che può tradursi in moneta sonante lo si ha quando si acquista un reostato che non è adatto pel triodo che si adopera. Per le valvole normali che consumano circa mezzo ampere è consigliabile un reostato da *un paio* di ohm circa; per le valvole conosciute in commercio sotto il nome di *radio-micro* (che consumano 10 volte meno) un reostato da una ventina di ohm circa.

A. B.



I recenti records acquisiti all'Italia. — Nello scorso mese di febbraio ebbero luogo, presso lo Stabilimento della S. A. I. Costruzioni Meccaniche in Marina di Pisa, alcune prove di volo sotto controllo di Commissari dell'Aereo Club, prove che attribuiscono alla Società stessa il possesso di 20 records mondiali per idrovolanti con carico.

L'elenco dei records superati è contenuto nella seguente tabella, nella quale sono anche riportati i risultati delle precedenti prove.

N.°	con carico utile di Kg.		Nazionalità	Performances precedenti	Performances attuali
1	250	veloc. su 100 Km.	*D.*	159 Km/h	173,958
2	250	» » 200 »	*D.*	158 »	172,530
3	250	» » 500 »	*D.*	156 »	171,001
4	500	» » 100 »	*F.*	143 »	173,958
5	500	» » 200 »	*F.*	143 »	172,530
6	500	» » 500 »	—	—	171,001
7	1000	distanza	*S. U.*	400 Km.	507,380
8	1000	veloc. su 100 Km.	*S. U.*	126 »	173,958
9	1000	» » 200 »	*S. U.*	126 »	172,530
10	1000	» » 500 »	—	—	171,001
11	1500	durata	*S. U.*	2h 18'	3h 33' 35''
12	1500	distanza	*S. U.*	100 Km.	507,380
13	1500	altezza	*F.*	2130 m.	3682
14	1500	veloc. su 100 Km.	*S. U.*	110 Km/h	173,958
15	1500	» » 200 »	—	—	172,530
16	1500	» » 500 »	—	—	171,001
17	2000	distanza	*S. U.*	100 Km.	253,690
18	2000	altezza	*S. U.*	1489 m.	3006
19	2000	veloc. su 100 Km.	*S. U.*	110 Km/h	171,954
20	2000	» » 200 »	—	—	170.622

D. = Danimarca; *F.* = Francia; *S.U.* = Stati Uniti.

I voli furono effettuati dal pilota Ing. Guidi; a bordo erano pure il signor Wagner, altro pilota della Ditta ed un motorista. Funzionarono da commissari cronometristi gli Ingegneri Danesi e Teoli per parte dell'Aero Club, e come commissari dell'Aeronautica il Maggiore Rizzoli, comandante dell'Aeroporto di Pisa ed il Comandante di Squadriglia Fucini. Ufficiali dell'Aeronautica e della Marina controllarono i vertici del circuito sul quale si fecero le prove di distanza e percorso e cioè Livorno-Gorgona-Viareggio.

Le prove di quota ebbero luogo a Marina nelle stesse condizioni e con lo stesso apparecchio: le quote furono ricavate misurando la depressione sotto la campana pneumatica descrivendo sulla cartina barografica una curva



COLLEGIO INTERNAZIONALE

FACCHETTI

TREVIGLIO (PRESSO MILANO)

Istituto d'istruzione commerciale dei più ben frequentati in Italia per distinzione e omogeneità di allievi, italiani e stranieri. - Speciale per Commercianti, Industriali, Possidenti, ecc., che intendono formare dei propri figli uomini d'azione e d'iniziativa, preparati a saper un giorno dirigere e far prosperare la propria Azienda. - Si accettano Allievi da qualsiasi Scuola (purchè di ottima condotta e di buone famiglie) e si assegnano alla Classe adatta a seconda dell'istruzione precedente. - Studio pratico delle lingue moderne. - Convitto di 1° ordine. - Programma illustrato a richiesta. - Referenze ovunque delle più distinte Famiglie.

Automobili di Gran Lusso

"MERCEDES"

della

Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

di taratura identica al barogramma della salita, così come prescrive l'art. 134 del regolamento generale della F.A.I

Tutti i voli records furono eseguiti con lo stesso apparecchio tipo *Wal militare*, N. 33 di fabbricazione, con due *Rolls Royce* 360 HP. Tutti i pesi indicati come carichi utili sono interamente costituiti da zavorra inerte e inutilizzabile, così come prescrive l'art. 139 del citato regolamento generale, pesata prima e dopo i voli per controllo. Se al carico utile in luogo di dare l'interpretazione sportiva di zavorra, si desse l'interpretazione comune dei collaudi militari, il carico utile totale di ogni prova sarebbe stato di kg. 2600 all'inizio del volo.

Con le nuove performances la Danimarca perde tre records mondiali, la Francia tre, gli Stati Uniti d'America nove; cinque records sono stabiliti per la prima volta, perchè, per la loro eccezionale difficoltà non erano ancora mai stati concretati. *L'Italia passa in testa a tutte le nazioni detentrici di records per idrovolanti.*

Ciò che però è assai importante far notare si è il fatto che tutti i voli che condussero ai 20 records vennero esclusivamente effettuati con carichi di 1500 kg. o 2000 kg., quindi i records con 250, 500 e 1000 kg. sono stati battuti indirettamente, in quanto, con carico enormemente superiore vennero ottenuti risultati superiori. Quindi nella tabella sopra riportata i dieci primi records sono stati superati indirettamente, i dieci ultimi sono invece superati nelle stesse reali condizioni di carico, e qui il raffronto tra i risultati precedenti e quelli attuali acquista un'importanza di un valore affatto speciale. Con 1500 chili di carico utile l'Ing. Guidi ha raggiunto le brillanti medie di 174 chilometri all'ora su 100 km. e di 171 km.-h. su 500 km.; medie veramente ottime se si considera che la velocità massima del *Wal* è di 186 km.-h. e se si tiene conto della difficoltà del circuito, di cui gran parte va seguìto unicamente con la bussola, e nel quale il pilone della Gorgona necessariamente va girato piuttosto al largo, trattandosi di scoglio isolato a pareti in parte verticali od a strapiombo, alto 250 m. sul mare, attorno al quale i venti creano vortici e « remous » violentissimi.

Con questa condizione di carico, 1500 chili di zavorra, non si erano precedentemente raggiunti che 100 km. di percorso e 110 km.-h. di velocità; il nuovo risultato supera quindi di una volta e mezza il precedente rispetto alla velocità e di ben oltre cinque volte rispetto alla distanza. L'apparecchio detentore del record mondiale, battuto il 25 ottobre dello scorso anno, e quindi recentissimo, è il *PN 7-1* della Marina Nord-Americana, munito di due motori Wright di 535 HP ognuno; la sua velocità su 100 km. risultò di 110 km.-h. Come è stato detto, il *Wal* dispone di due motori di soli 360 HP mentre la velocità su i 100 km. risultò di 173,958.

Ammettendo uno stesso consumo per i due tipi di motori, uguale a 230 grammi per cavallo-ora ed il prezzo della benzina a 4 lire il kg. si ha questo interessante raffronto nel costo della tonnellata-chilometro trasportata con i due tipi di idrovolanti:

	Apparecchio *PN. 7-1*	Apparecchio *Wal*
Consumo orario in peso	246 — kg.	165 — kg.
Consumo a chilometro in peso ..	2, 24 »	0, 95 »
Consumo a tonnellata-chilometro in peso	1, 50 »	0, 63 »
Costo a tonnellata-chilometro ...	6 — lit.	2, 50 lit.
Tempo impiegato al trasporto su 100 chilometri	55'	34'
Autonomia massima riscontrata ufficialmente.....	100 — km.	507 — km.

Il raffronto dei due apparecchi conduce a risultati altamente interessanti: Nel *PN 7-1* il consumo di combustibile è di due volte e mezzo maggiore, mentre la velocità è meno dei due terzi. Se ne può quindi concludere che su di una linea commerciale a traffico costante e continuo, il rendimento di un apparecchio *Wal* è circa 4 volte maggiore del rendimento di un *PN 7-1*. In pratica poi questo rendimento sarebbe ancora maggiore, tenendo conto della maggiore autonomia dimostrata dal *Wal* che implicherebbe minor tempo di scali e di rifornimenti, i quali tutti causano forti perdite di tempo. E' evidente che uno sfruttamento commerciale che diviene possibile con un apparecchio, è irrealizzabile con l'altro.

Le prove di quota hanno anch'esse un valore molto grande: il *Wal* ha semplicemente raddoppiato la quota massima raggiunta con 2000 kg. e quasi raddoppiata quella raggiunta con 1500 kg.

Le condizioni di volo delle prove che portarono a stabilire i records, corrispondono ad un limite massimo, ma sempre normale, delle doti di un apparecchio; sono in altri termini le condizioni massime di carico nel campo dell'impiego normale. Che si fosse ben lungi dal grado di saturazione che si può raggiungere in un volo di record, lo dimostra la grande facilità e rapidità con cui l'apparecchio ha decollato ad ogni prova. I tempi, ufficialmente controllati, delle partenze furono: con 1500 kg. di zavorra 36' e con 2000 kg. 44' corrispondenti quindi ad una lunghezza di flottaggio di 500-550 metri.

Un così potente numero di records mondiali non fu mai conquistato da nessun pilota e da nessuna Casa costruttrice, e soprattutto non diede mai luogo a così importanti risultati tecnici; il fatto, unico nella storia dell'Aeronautica, merita di essere sottolineato col dovuto interesse.

Il collegamento aereo Mosca-Parigi. — Mentre la Compagnia Franco-Rumena studia il progetto di una linea Varsavia-Mosca che, prolungando l'attuale linea Francia-Polonia, assicurerebbe il collegamento diretto in diciannove ore di Parigi con Mosca, una

Il nuovo Ufficio Passeggeri della COSULICH a Trieste (Hôtel de la Ville)

Uffici per la prima classe - Particolari





Arredamento e decorazione dello STUART, Studio di architettura e decorazione in Trieste



Società russo-tedesca ha concluso ultimamente diversi accordi concernenti un progetto sensibilmente analogo. Questi accordi avrebbero avuto luogo fra la « Deruluft » e la Società tedesca « Aero-Lloyd » e fra la « Deruluft » e la « K. L. M. ». La « Deruluft » assicurerebbe la comunicazione da Mosca a Königsberg, l' « Aero-Lloyd » da Berlino ad Amsterdam e la « K. L. M. » da Amsterdam a Parigi. E' bene notare, che questi tronchi esistono già e che la linea Mosca-Parigi sarebbe, in queste condizioni, soltanto una questione di coincidenze.

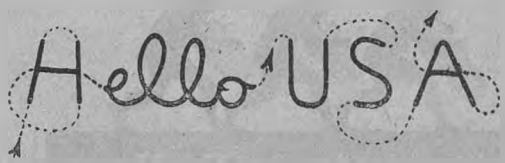
Tali coincidenze si effettuerebbero nel modo seguente. Il velivolo partirebbe da Mosca alle 7 del mattino per arrivare a Königsberg alle 5,15. I viaggiatori raggiungerebbero Berlino per ferrovia, arrivando alla stazione di Friedrichstrasse alle 7,14, ossia sufficientemente in tempo per prendere, allo aerodromo di Staaken, il velivolo dell' « Aero-Lloyd » che parte alle 8,50 per Amsterdam, dove atterra alle 14. Alle ore 15, il velivolo della « K. L. M. » partirebbe coi viaggiatori per Parigi, dove essi arriverebbero verso le 18. Partendo così da Mosca il lunedì mattina, per esempio, si sarebbe a Parigi il martedì sera. Il prezzo di viaggio sarebbe già stato fissato e sarebbe di circa 184 dollari, compreso il viaggio da Königsberg a Berlino in ferrovia e tutti i viaggi intermedî in automobile.

Sembra che il progetto della Franco-Rumena sia più vantaggioso, perchè costerebbe di meno e porterebbe ad un maggior risparmio di tempo.

Parigi-Bruxelles in 1 ora e 11 minuti e Bruxelles-Amsterdam in 49 minuti. — E' stato messo in servizio sulla linea aerea Parigi-Bruxelles-Amsterdam, il *Jabiru-Farman*, munito di quattro motori Hispano-Suiza 180 HP. Questo velivolo ha vinto negli ultimi due anni il Gran Premio dei velivoli da trasporto. Partito dal Bourget alle ore 11 e 26', con due passeggeri e 300 chilogrammi di carico commerciale, esso atterrava a Bruxelles alle 12 e 37', e ripartiva alle ore 13 e 50' per arrivare all'aerodromo di Amsterdam alle 14 e 45'. I 460 chilometri di percorso sono stati dunque coperti in due ore. L'apparecchio fece ritorno al Bourget tra difficoltà atmosferiche che, pur senza recare danni notevoli, sono state sufficienti per arrestare i Fokker delle linee olandesi.

Nuova linea aerea al Congo Belga. — Al Congo Belga è stata aperta una linea aerea fra Leopoldstadt ed Elisabethstadt. La linea è gestita dalla Società Belga di Trasporti aerei la quale ha costruito un aeroplano adatto ai bisogni della linea che sarà regolare. Prima dell'istituzione di detto servizio occorrevano 45 giorni a percorrere le 200 miglia che dividono le due città. Attualmente detta distanza è coperta in 2 giorni ed i velivoli che fanno servizio, sono muniti di una stazione radio che è in comunicazione costante con quelle delle città capolinea a cui possono segnalare in ogni istante gli incidenti di viaggio o gli atterramenti di fortuna.

Come si scrive nel cielo. — Il disegno che pubblichiamo mostra come si « scriva nel cielo » a mezzo di un aeroplano. Le frecce indicano il percorso orizzontale seguito dal velivolo:



l'emissione di fumo corrisponde alla linea continua. Il disegno così ottenuto rappresenta le parole « Hello U. S. A. », scritte nel cielo degli Stati Uniti dagli aviatori della Skywriting Corp. per lanciare la nuova impresa pubblicitaria.

Un aeroplano dipinto in modo curioso. — Il Ministero dell'Aria Inglese ha recentemente compiuti esperimenti con un aeroplano dipinto in modo speciale, allo scopo di stabilire se era possibile, con tale sistema, ad un pilota di aeroplano di trarre in inganno l'avversario dandogli l'impressione di essere più lontano o più vicino di quanto lo fosse realmente. Il colore e la disposizione delle strisce dipinte sull'apparecchio non avevano lo scopo di « camoufler » la macchina nel senso che si è finora inteso, cioè di renderla più o meno visibile; ma quello di abbagliare il pilota avversario e falsare apparentemente le proporzioni dell'aeroplano in modo da rendere il suo giudizio e la mira molto difficili! Avrebbero insomma lo scopo di dare un effetto simile a quello che dànno le false onde che vengono dipinte sulla prua delle navi per trarre l'osservatore in inganno circa la velocità.

L'esperimento fu compiuto con un pilota che era assolutamente all'oscuro del progetto. Egli fu mandato in aria sopra una certa zona con l'istruzione di attendere un altro apparecchio col quale avrebbe dovuto fare degli esercizî di combattimento. Dopo aver atteso per qualche momento egli vide avvicinarsi una cosa che era molto differente da qualsiasi aeroplano prima d'allora veduto. Egli disse di aver avuta l'impressione che il mostro che l'avvicinava, causa le forti striscie nere e gialle, fosse una zebra volante. La schiena pareva piegata, e di mano in mano che si avvicinava il pilota vedeva che un'ala era molto più grande dell'altra.

La truccatura era stata fatta da un noto artista inglese, ed essa alterava apparentemente e violentemente le proporzioni dell'aeroplano; ma, dato che in un combattimento aereo la macchina avversaria è vista per la maggior parte del tempo come una nera « silhouette » contro il cielo, l'ingegnosa trovata non sappiamo quale valore pratico possa avere.

F. P.



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e ARGENTATA

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA
QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) – Piazza Indipendenza, 1 A





SOCIETÀ CERAMICA

RICHARD - GINORI

MILANO

CAPITALE VERSATO L. 15.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie « Christofle »

NEGOZIO DI VENDITA: MILANO - VIA DANTE 5

STABILIMENTI	DEPOSITI
MILANO (Sancristoforo)	MILANO - ROMA
DOCCIA (Sesto Fiorentino)	NAPOLI - FIRENZE
PISA	BOLOGNA - TORINO
MONDOVÌ	GENOVA - LIVORNO
RIFREDI (Firenze)	S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)



L'Albergo in Italia.

Nel numero di giugno abbiamo dato notizia di questa nuova Rivista Mensile del T. C. I. e dell'E.N.I.T. Essa è nel formato de *Le Vie d'Italia*, ha 48 pagine di testo, ed è riccamente illustrata e stampata su carta patinata. I due grandi Enti turistici si sono associati in quest'opera di propaganda tanto necessaria al Paese nostro; lo sviluppo del turismo attraverso un'industria alberghiera accresciuta, rinnovata e migliorata, è all'apice dei loro pensieri. Abbiamo bisogno di un'industria alberghiera più forte e più diffusa, composta non soltanto di grandi e grandissimi alberghi, ma ricca pure di medie e di piccole case. Soltanto a questa condizione il turismo potrà maggiormente svilupparsi. Bisogna insistere su questi concetti e dimostrare a coloro che ne hanno interesse che quella alberghiera è veramente fra le più belle e le più importanti delle nostre industrie. Non è da credere del resto che il nostro Paese in questo campo sia in una stasi assoluta. I miglioramenti non mancano, per quanto non siano ancora nella misura desiderata. Se vi sono i tardi e gli insensibili anche fra gli albergatori, non mancano tuttavia coloro che sentono i tempi nuovi e si rinnovano. Non bisogna mai disperare. Per questo la Rivista *L'Albergo in Italia* (1) non vuol essere una sterile e melanconica espositrice di lamentele e di deficienze, ma intende soprattutto di essere suscitatrice di iniziative sane e pratiche. Tutto quanto viene fatto di buono nel campo alberghiero, è in essa messo in evidenza affinchè gli albergatori siano al corrente dei progressi che avvengono nella loro industria ed il buon esempio possa venire imitato.

Sul numero di giugno de *Le Vie d'Italia* abbiamo esaminato il contenuto dei numeri di aprile e maggio de *L'Albergo in Italia*. Scorriamo ora brevissimamente il contenuto dei numeri di giugno e di luglio.

La relazione sui risultati della *Mostra delle Forniture Alberghiere, organizzata dal T. C. I. alla Fiera Campionaria di Milano*, assorbe due articoli: la partecipazione degli industriali nostri è stata molto ragguardevole e gli albergatori trovano nelle descrizioni ad essi offerte un complesso molto utile di notizie che possono guidarli nei loro acquisti. Uno studio particolare è stato dedicato al Concorso Nazionale di Camere per Alberghi minori indetto dal Touring alla stessa Mostra delle Forniture Alberghiere. Il problema del miglioramento dei piccoli alberghi, come è noto a tutti, è fra quelli che il T. C. I. sente più profondamente: ma non meno intensamente esso è sentito da turisti e viaggiatori che conoscono per esperienza, molto spesso infelice, quali sono le condizioni dei piccoli alberghi dell'Italia tutta. Quando avremo fatto un passo avanti in questo campo, avremo non soltanto rinnovato l'aspetto esterno ed interno di certi ambienti, ma avremo anche trasformate molte mentalità ostinate e refrattarie.

Questo è il concetto del Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi dell'Italia Centrale, che il Touring organizzò nel 1923 e che si ripete quest'anno; questo stesso è il movente che ha spinto il Touring ad organizzare in occasione della Fiera Campionaria di Milano un Concorso Nazionale di camere per alberghi minori.

Nell'articolo pubblicato su *L'Albergo in Italia* si rendono noti i risultati del Concorso e si esaminano nei particolari i prodotti presentati. Attraverso le mostre di sette importanti Ditte si è potuto dimostrare che i nostri piccoli albergatori possono rifornirsi di mobili pratici, decorosi e robusti con una spesa che può oscillare dalle 1400 alle 2000 lire. Come si vede, sono cifre molto modeste, calcolando il deprezzamento della moneta: il rinnovamento è dunque possibile a tutti purchè lo si voglia.

Un articolo, che ha suscitato vivo interesse di curiosità, riguarda *la costruzione di nuovi alberghi in America*: si parla dell'America del Nord e perciò non è il caso di istituire confronti i quali sarebbero, oltre tutto, perfettamente inutili. Quel fortunato Paese ha il primato della ricchezza e il primato della moneta. Può permettersi perciò dei lussi inauditi: ed a leggere l'elenco degli alberghi che continuamente si creano o si trasformano con cifre base di 1000 camere o più per volta, con altrettanti bagni, c'è da rimanere a bocca spalancata.

Ma per ristabilire l'equilibrio, il Dott. Marco Avancini dell' E.N.I.T. ci parla subito dopo di *Roma e dei suoi nuovi alberghi*. Non siamo americani, ma qualche cosa di buono sappiamo fare anche noi. L'articolo illustra il « Plaza » sorto a S. Carlo al Corso a Roma, ambiente nuovissimo, di gran lusso e tale da offrire il più raffinato *comfort;* poi il nuovo « Luxor », casa che si scosta dal carattere di mondanità del « Plaza », ma che per *comfort*, per sfarzo di addobbi, per profusione di tappeti è certamente il primo di Roma, nella sua categoria di albergo d'alloggio e può paragonarsi a molti altri che vanno per la maggiore.

Un altro albergo segnalato è l' « Esperia », anch'esso ricco di tutto ciò che l'ingegnosità umana ha saputo escogitare per aiutare il beato vivere di chi ama essere servito di tutto punto; infine gli alberghi sorti per diretta influenza delle allettanti prospettive giubilari, su cui il dilungarci ci porterebbe troppo lontano. Un altro albergo ancora è stato aperto nel giugno scorso a Roma: è quello che si chiama « La Capitale ». Non ha carattere occasionale, ma permanente ed assicura un ottimo *comfort* a prezzi ragionevoli.

(1) Abbonamento annuo L. 10,10; si accettano ora abbonamenti soltanto da luglio a dicembre, essendo i primi numeri completamente esauriti. – Inviare cartolina vaglia al T. C. I. da L. 5,10.

SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**
(Lago di Como)



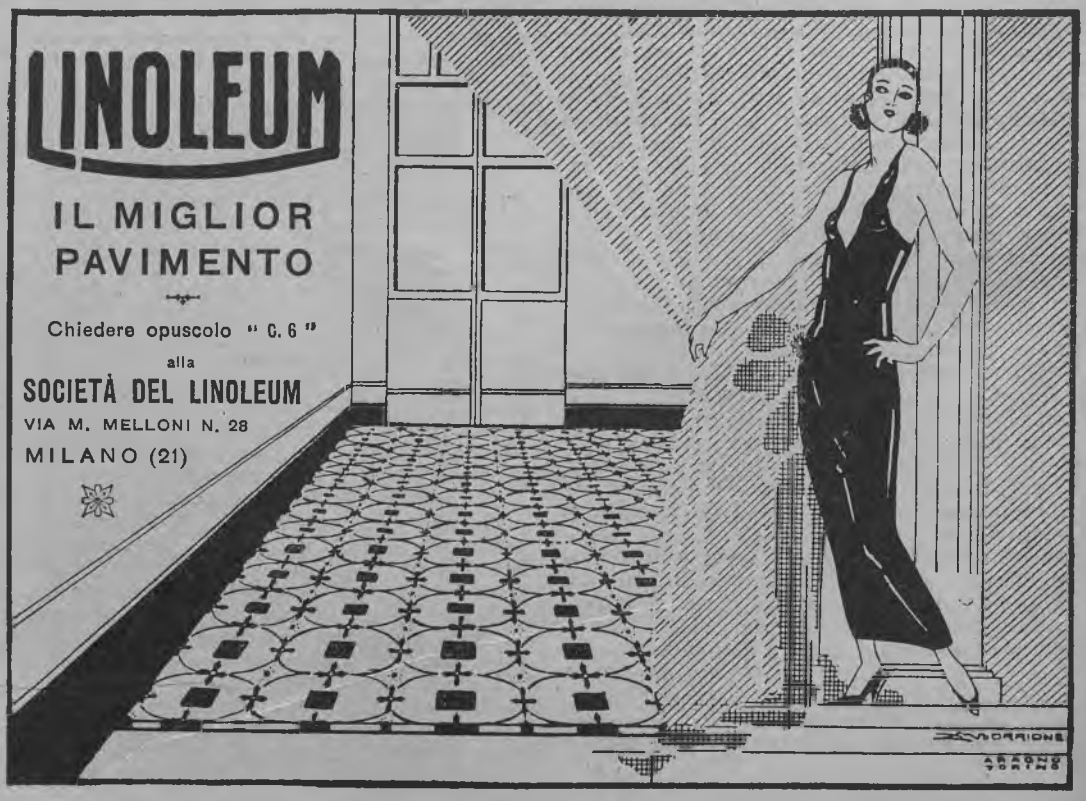
Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti
se volete dare ai vostri salotti l'impronta della
suprema finezza
ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta
Belfiore S. A.
Cernobbio
(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Si eseguiscono addobbi per Restaurants ed Alberghi
Chiedere cataloghi e listino prezzi.

LINOLEUM
IL MIGLIOR PAVIMENTO
Chiedere opuscolo " C. 6 "
alla
SOCIETÀ DEL LINOLEUM
VIA M. MELLONI N. 28
MILANO (21)



Il prof. Pratolongo della R. Scuola Superiore di Agricoltura di Milano, tratta dei *tesori ignorati e negletti dell'enologia italiana*, argomento estremamente importante di cui la Rivista si occuperà spesso anche in avvenire: la tecnica enologica ha conseguito risultati eccellenti, ma avviene purtroppo che nel servizio alberghiero i prodotti ottimi vadano a confondersi con quelli mediocri o addirittura cattivi, con risultati che è dato ad ognuno di immaginare.

Battista Scotti, insegnante nelle scuole professionali e preparatorie alla professione alberghiera del T. C. I., affronta un argomento estremamente importante, quale è quello dell'*insegnamento professionale alberghiero*. Egli illustra, in un primo articolo, le condizioni tradizionali dell'avviamento dei giovani alla professione alberghiera e gli esperimenti fatti dalla Direzione delle Scuole Alberghiere del T. C. I. per l'organizzazione dell'istruzione professionale in questo campo. In un secondo articolo tratta dei criteri e dei modi con cui la Direzione delle Scuole seppe disciplinare ad un tempo il reclutamento del personale e la sua istruzione professionale mediante l'istituzione di una Scuola di avviamento che precede il tirocinio dei giovani negli alberghi e la loro ammissione alla Scuola Professionale. Meditino gli albergatori quegli scritti: si persuaderanno che se vogliono moltiplicare il buon personale, bisogna preparare degli apprendisti capaci.

Un articolo dell'ing. Paolo Stacchini riprende un argomento già iniziato nel numero di maggio, relativo all'*industria dei forestieri nella Liguria Occidentale*. Parla delle strade da Nizza a... Sanremo. E' un confronto esposto con vivezza di forma e con larga documentazione di verità scottanti sulle condizioni delle strade della Riviera francese e di quella finitima italiana, confronto che purtroppo riesce tutto a nostro danno. Una ricca documentazione fotografica rende ancor più suggestivo lo scritto. La cattiva strada è fonte di innumerevoli danni, che si riflettono in modo particolare sui nostri centri di turismo. Auguriamoci che le tristi condizioni delle strade d'Italia possano finalmente mutare!

Il prof. Comm. Guido Ruata, Segretario Generale dell'E.N.I.T., ha voluto riservare a *L'Albergo in Italia* un articolo che non soltanto gli albergatori, ma gli italiani tutti, leggeranno col maggior interesse. S'intitola: *Plancios*, dal nome di una località Alto Atesina nei dintorni di Bressanone, che negli ultimi anni di anteguerra sembrava avviata a grande fama. Il periodo bellico la obbligò a segnare il passo. Le vicende del dopo-guerra non le hanno ancora consentito di riaversi. Il prof. Ruata ne narra la storia. Plancios doveva diventare la sede di un grandioso sanatorio per malati di petto: le costruzioni vennero iniziate dall'Austria, ma non vennero ancora ultimate. Il problema è molto importante tanto sotto l'aspetto filantropico, quanto sotto quello pratico. La deficienza di case di cura adatte e in numero sufficiente, fa sì che molti ammalati di petto sono costretti a recarsi all'estero; altri debbono peregrinare in patria di albergo in albergo, tacendo le loro condizioni di salute, talvolta graditi, altre volte respinti. Tutto questo non giova agli interessi dei nostri luoghi di soggiorno ed a quegli alberghieri.

Il lettore può rendersi conto, da questi fugacissimi esempi, quanto gravi ed importanti siano i problemi che toccano direttamente l'industria alberghiera. Di un altro problema, pure estremamente importante, per quanto non sufficientemente noto, tratta la Rivista: ed è quello della difesa della proprietà commerciale. Basta enunciarlo per sentirne la portata: è avvertito in tutti i Paesi il contrasto che sorge fra il diritto che ha il proprietario di uno stabile di disporne liberamente, senza altro vincolo che quello derivante dai contratti di locazione in corso, e l'interesse del locatario il quale nello stabile stesso abbia creato un'azienda commerciale, la cui sorte è intimamente legata alla permanenza nel locale dov'essa è sorta. Il tema è intimamente connesso con gli interessi dell'industria alberghiera. *L'Albergo in Italia* espone lo stato del problema nel Paese nostro e nella legislazione francese.

A dimostrare infine quanta propaganda viene fatta a favore degli albergatori senza chiedere ad essi il più piccolo sacrificio, sono stati redatti due articoli: uno illustra le bellissime pubblicazioni dell'E.N.I.T. edite di recente, quali il « Petit Calendrier des Evénements artistiques, littéraires, sportifs, économiques en Italie, 1925 », l'opuscolo sui biglietti « Sud des Alpes »; le guidine ricche di fotografie e copiose di notizie su Firenze e sul golfo di Napoli e così via fino ad arrivare al bel volume che s'intitola « Gli Alberghi d'Italia » pubblicato in varie edizioni ed ora nella lingua tedesca. Come i lettori sanno, è un indicatore preziosissimo degli alberghi e dei relativi prezzi, ottimamente concepito e stampato e ampiamente diffuso a cura dell'E.N.I.T., che ha voluto così offrire al mondo del turismo, tradotta nei varî idiomi, la Guida più pratica e forse la più necessaria.

L'altro articolo ha per titolo: *Una formidabile propaganda. La Guida del T. C. I. e gli alberghi italiani*. Era bene, in occasione della distribuzione ai Soci della Guida di Roma, richiamare alla mente degli albergatori qualche dato che potesse servire a valutare l'enorme propaganda fatta loro gratuitamente dal T.C.I.

In una recente seduta il Presidente del Touring, L. V. Bertarelli, ha esposto ai Colleghi di Consiglio i dati relativi allo stato di pubblicazione della Guida d'Italia. In totale il Touring ha pubblicato 3 milioni di Guide. Si sono pubblicati cioè sei volte più volumi di quanti ve ne siano nella Biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele di Roma, la maggiore d'Italia (500.000 volumi) e 9 volte più di quanto ne abbia la milanese Braidense (350.000). Sono cifre – per ripetere una frase corrente – eloquentissime. Di queste tirature fantastiche sono avvantaggiati in grandissima misura gli albergatori, che si trovano gratuitamente elencati i propri alberghi, spesso con

in
Ogni casa
adottate i praticissimi
LETTI DI OTTONE
DALMORTE ACME MILANO
Brevetto CARDINI
signorili, luminosi, inalterabili.
OCCASIONE
CON SOLE LIRE
LETTO ottone tipo RECLAM formato cm. 90×200
205+135
Elastico cm. 90×200 ORIGINALE a rete metallica rinforzata
della Rinomata produzione di OMEGNA
DAL PIÙ RICCO AL PIÙ ECONOMICO
ASSORTIMENTO
letti, lettini, culle, toilettes, comodini ed accessori di ottone in stile
CATALOGO GRATIS.
ALFREDO CARDINI
OMEGNA

VINO DI CHINA
FERRUGINOSO
Serravallo

Indicato a quanti si dedicano allo SPORT
Rinvigorisce
Ristora le forze
Eccita l'appetito
Sapore squisito
In vendita nelle Farmacie
FARMACIA SERRAVALLO - Trieste



Poltrona Frau
TORINO (14) Via Palazzo di Città, 6 bis.

giudizi molto simpatici e molto utili, per attirare la clientela.

Infine il Notiziario. *L'Albergo in Italia* si propone di porre in vista, con la scorta della letteratura mondiale specializzata, tutto quanto può essere utile agli alberghi. Basta leggere i titoli delle notizie contenute nei numeri di giugno e di luglio, per convincersi che questo impegno è largamente mantenuto. Non possiamo ripeterli qui: occorrerebbe troppo spazio: per conoscerli non c'è che abbonarsi alla nuova Rivista ed aiutare a diffonderla. I benefici non potranno mancare.



Conti correnti postali ed assegni (checks) postali.

Da pochi anni l'Amministrazione delle Poste ha messo a disposizione del pubblico il nuovo servizio dei Conti Correnti ed Assegni postali. Le Banche, le loro agenzie e filiali, o comunque qualsiasi stabilimento di credito, le Compagnie di assicurazioni, le Società commerciali, civili e di mutuo soccorso, gli editori i professionisti e gli uomini d'affari, qualsiasi privato, le grandi fabbriche o i grandi magazzini che spediscono le loro merci con pacchi contro assegno, tutti possono giovarsi di questo convenientissimo ed utile servizio.

L'Amministrazione Postale apre un *conto corrente* a chiunque ne faccia richiesta, per iscrivervi: *a credito*: i versamenti fatti dal correntista o da altri correntisti e da terzi a suo vantaggio; e *a debito*: le somme ritirate o fatte ritirare a vista presso l'ufficio dove è tenuto il conto; i pagamenti eseguiti a mezzo degli uffici postali e i trasferimenti di credito su altro conto (bancogiro).

Il conto corrente postale si presta a molte operazioni e consente al correntista di realizzare una considerevole economia per il proprio movimento di cassa, che può così svolgere nel modo più comodo. Meno i falliti e gli interdetti, qualunque persona, ditta, associazione od ente, pubblico o privato, residente in Italia od all'Estero, può richiedere, con domanda da presentare in qualunque ufficio postale, di essere ammesso al servizio e può contemporaneamente fare il primo versamento.

Non sono aperti conti a nomi immaginarî od a pseudonimi. I residenti all'Estero debbono eleggere domicilio nel Regno. Il *correntista*







Il contadino è tranquillo. — Finalmente, e grazie allo *SPIDOLÉINE*, le macchine funzionano bene!

Société Anonyme A. André Fils — Genova

viene informato: del proprio numero del conto corrente e dell'*Ufficio dei Conti* (Roma o Bologna o Trieste o Napoli) presso il quale il conto corrente è aperto; è fornito, previo pagamento del costo, degli stampati occorrenti (bollettini di versamento, assegni o checks di pagamento, assegni per bancogiro, buste, ecc.).

VERSAMENTI. — I versamenti in conto corrente possono essere fatti in qualunque ufficio postale, da chiunque ed a favore di chi risulta correntista, giusta un elenco pubblicato dalla Amministrazione e tenuto a disposizione del pubblico presso qualunque ufficio postale. Si può versare (ogni volta fino a L. 10.000, ma più volte al giorno) in denaro, in cedole di rendita scadute o in titoli che contengano un credito verso la Posta (vaglia) purchè siano esigibili nell'ufficio presso il quale si vuol fare il versamento.

Per ogni versamento si compila un *bollettino di versamento* che viene rilasciato gratuitamente dagli uffici postali e contiene anche nella prima parte (certificato di allibramento), che poi è destinata ad essere rinviata al correntista, uno spazio in bianco, nel quale il mittente può segnalare la natura del versamento.

I *bollettini*, già predisposti, possono essere mandati dai correntisti ai proprî corrispondenti, i quali non hanno che da presentarsi all'ufficio postale con la somma da versare.

Per abbonarsi ad un giornale (correntista), basterà che il lettore si presenti a qualunque ufficio postale col *bollettino* e con l'importo dell'abbonamento, e così i soci di associazioni nazionali che fossero correntiste, per pagare la loro quota di associazione.

Il *correntista* potrà indicare nella intestazione della propria carta da lettere, fatture, note, cataloghi, ecc., vicino al numero del telefono od all'indirizzo telegrafico, *il numero del proprio conto corrente postale* e l'Ufficio dei conti presso il quale il conto corrente è aperto. La tassa di versamento è a carico del richiedente.

Il Belgio e la Svizzera con reciprocità hanno ammesso che gli importi, di effetti o di assegni su pacchi, riscossi invece che rimborsati, vengano a richiesta del mittente versati in conto corrente.

PAGAMENTI. — 1° *Operazioni di bancogiro.* Quando un correntista vuol fare un pagamento ad altro correntista, si serve di un *assegno per bancogiro*, lo riempie, lo firma e lo spedisce in apposita busta chiusa (senza francobollo) al proprio Ufficio dei Conti.

Un correntista, per esempio, che voglia trasferire delle somme ad una *banca* (correntista), perchè questa le investa in operazioni finanziarie o se ne valga per scontare i di lui effetti commerciali od altro, può farlo per mezzo del bancogiro. Il correntista che deve

Ottica **ERNEMANN**

su Apparecchi **ERNEMANN**

Il grande successo:

Obbiettivi Ernon 1:3,5 su apparecchi a tendina dal 4 ½ × 6 al 13 × 18.

Obbiettivo Ernostar 1:2 su Miniatur Klapp per fotografie di notte, in teatro, in interni.



Reflex Miniatur pieghevole 4 ½ × 6.

Apparecchi per pellicole a rotolo.

Apparecchi di ogni genere a lastre e filmpack.

Apparecchi a tendina coperta, i più perfetti ed i più apprezzati, dalla famosa Miniatur alle Klapp 6 ½ × 9 – 9 × 12 – 10 × 15 – 13 × 18.

Klapp tropicali inarrivabili di tutti i formati.

Reflex pieghevoli a semplice e doppio tiraggio.

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:

EZIO & GUIDO KÜHN - MILANO (21), Via Melloni N. 16 (Telegrammi: Kühn-Milano (Telefono 20-040



Perchè

osservando

tutte le vetture che si incontrano

qualunque sia la Marca,

l'Ammortizzatore
di colpi

Hartford

si vede montato

sulla grandissima maggioranza

delle vetture . . . ? ? ?

Perchè ?

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5-2

La lubrificazione perfetta

delle **AUTOMOBILI** si ottiene

usando

il **FILEOIL SUPERVISCOSE**

per i motori

e

l' **AMBROLEUM**

per i cambi di velocità
e differenziali



pagare delle tasse (sugli scambi, di lusso, ecc.) può farlo con bancogiro a favore dell'Ufficio del Registro.

2° *In contanti.* Il correntista può disporre del proprio credito, per far eseguire pagamenti a terzi, sieno o no correntisti.

Così egli può disporre pagamenti a proprio favore e ritirare denaro *a vista* presso l'Ufficio dove ha il conto. Per i pagamenti si usano gli assegni (checks) postali che come quelli per bancogiro vengono forniti dalla Amministrazione.

Gli assegni sono esenti da bollo. — Il correntista può emettere assegni intestati al nome e cognome del beneficiario oppure *assegni al portatore*. Tanto gli uni quanto gli altri sono pagabili *a vista* dall'Ufficio dove è aperto il conto corrente e per i nominativi occorre che il beneficiario provi la propria identità.

Gli assegni pagabili in località che non sia precisamente quella dove vi è l'Ufficio che ha il conto corrente (Roma o Napoli o Trieste o Bologna) sono spediti in apposita busta non affrancata al suddetto Ufficio dei Conti, che a sua volta converte gli assegni in altrettanti *mandati di pagamento* a favore dei beneficiarî, che spedisce agli uffici postali pagatori. La *firma* dell'assegno deve essere sempre autografa e conforme al *fac-simile* depositato presso l'Ufficio dei Conti.

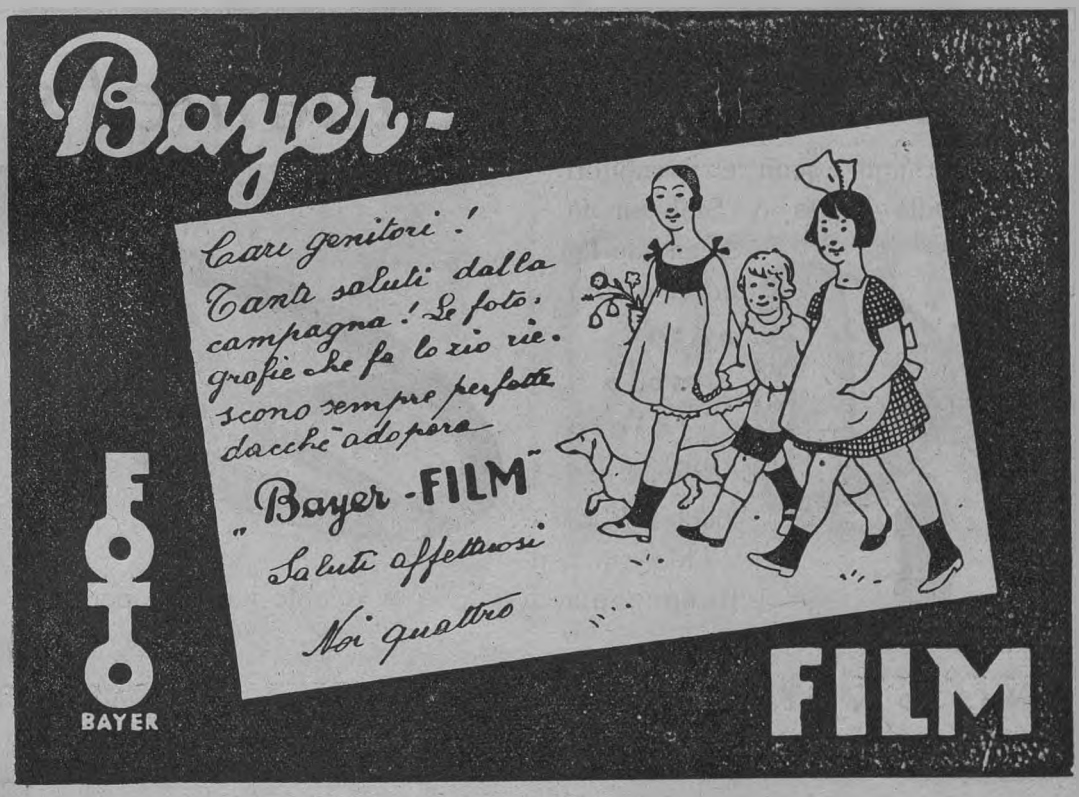
Detti *mandati di pagamento* hanno lo stesso trattamento dei vaglia. Non sono, però, girabili, ma si può delegare una persona a riscuotere e sono pagabili soltanto presso l'Ufficio postale sul quale sono tratti.

I pagamenti a favore dello stesso correntista hanno un limite giornaliero di L. 50.000, quelli a favore di terzi: L. 10.000 al giorno per ogni destinatario. Il correntista, come può eseguire dei versamenti a mezzo telegrafo, può telegraficamente ottenere, a mezzo di un ufficio postale, che dal proprio conto venga prelevata una somma e gli sia trasmessa con vaglia telegrafico, oppure, indicandolo sull'assegno, ottenere che il pagamento al destinatario sia fatto con vaglia telegrafico.

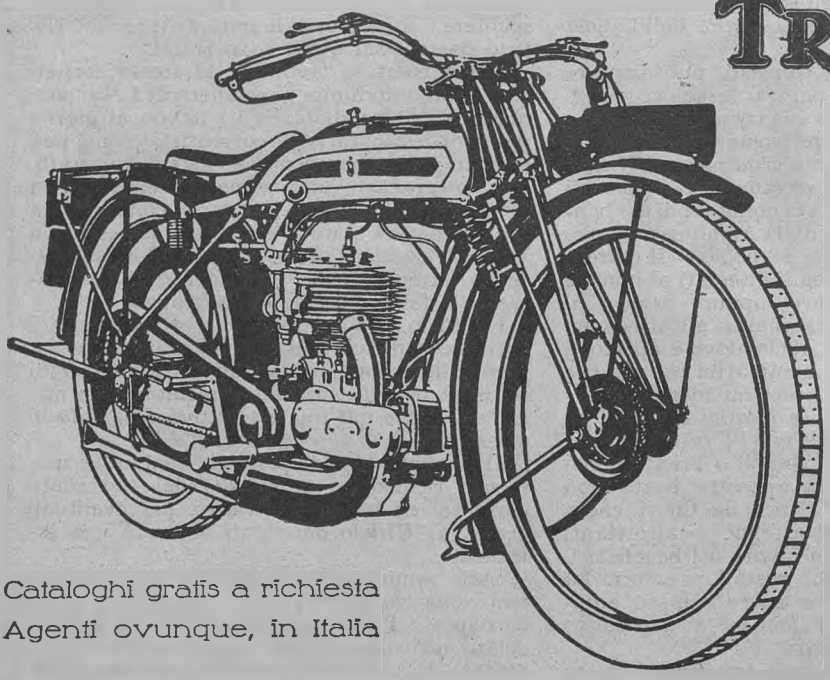
L'Ufficio dei Conti, informa giornalmente il correntista di tutti i versamenti fatti a suo favore, o dei pagamenti eseguiti o disposti. Ogni sei mesi, poi, gli trasmette gratuitamente uno *stato di conto* dal quale risulterà il *credito* in essere.

Il correntista può, però, in qualunque momento richiedere un *estratto* del suo conto corrente, ed inoltrare *reclamo*, per eventuali errori, all'Ufficio dei Conti in busta non affrancata.

Sulle somme versate in conto corrente che *non sono sequestrabili, nè pignorabili*, viene corrisposto l'*interesse annuo del 2,50 %* calcolato mensilmente sul credito minimo presentato dal conto nel corso di ogni mese. Nessun interesse è corrisposto sui crediti inferiori



TRIUMPH



Cataloghi gratis a richiesta
Agenti ovunque, in Italia

Voi potrete cercare in tutto il mondo, ma non troverete una MOTO migliore della 494 c. c. **Triumph.** È questa una macchina eccezionale che può portarvi ovunque senza aver bisogno di nulla.
Ogni nostro agente in Italia, avrà il piacere di potervelo dimostrare.

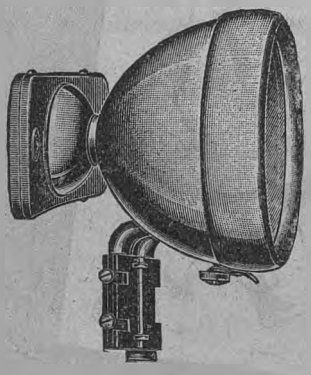
TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (England)

P & H

Chiedete agli agenti e rivenditori della Ditta Weiss & Stabilini la splendida fanaleria per

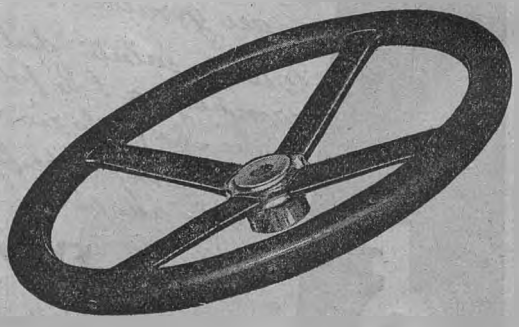
auto
moto
ciclo

della Casa **Powell & Hanmer** Ltd - di Birmingham



Bluemel's

è e rimarrà sempre



il volante ideale e perfetto!

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO
Rappresentanti generali per l'Italia

a L. 100. Sanzioni penali sono comminate per chi trae un assegno sopra un conto non suo o sopra un conto estinto o d'importo superiore al credito esistente.

TASSE. — *Per i versamenti.* Cent. 15 per ogni versamento eseguito dallo stesso correntista o per versamento fatto con titoli postali; per i versamenti eseguiti da terzi: L. 0,20 fino a L. 50; 0,30 fino a L. 100; 0,45 a L. 200; 0,60 a L. 300; 0,75 a L. 400; 0,90 oltre.

Per i pagamenti. (Sono a carico del correntista). Per pagamenti ordinati a favore dello stesso correntista L. 0,15; a favore di terzi, per somme provenienti da bancogiro oppure dopo 5 giorni del deposito: 0,15 fino a L. 25; 0,40 a L. 50; 0,50 a L. 75; 0,60 a L. 100; 0,10 ogni 100 lire successive; per somme non provenienti dal bancogiro o depositate prima di 5 giorni, tasse eguali a quelle dei vaglia. Nessuna tassa si paga pel bancogiro.

***

Vogliamo augurarci che l'Amministrazione Postale provveda a migliorare e semplificare questo utilissimo servizio, specialmente per quanto riguarda i pagamenti, in modo, che le operazioni, si svolgano con la massima sollecitudine. Molto giovamento ed un maggiore sviluppo si potrebbe, intanto, avere se si istituisse, almeno, un Ufficio dei Conti nel Capoluogo di ogni regione *del Regno.*

L'interesse annuo dovrebbe essere aumentato.

Per i turisti e per coloro che debbono viaggiare e non vogliono portare addosso denaro contante, sarebbe bene, poi, che si ripristinassero, le abolite « Lettere di credito ». *Queste lettere postali di credito, erano pagabili* a vista presso qualunque ufficio postale del Regno *ed erano valide per 60 giorni.*

Il correntista poteva chiederle, mercè un assegno a suo favore, al proprio Ufficio dei Conti, indicando il numero delle lettere e l'importo di ciascuna di esse e poteva anche chiedere che fosse lasciata in bianco la designazione del beneficiario per poterle cedere a terze persone.

Il vantaggio e l'utilità, di queste lettere di credito, per i turisti, si può facilmente riscontrare, quando si pensi, che quelle bancarie non sono pagabili se non presso le filiali della banca emittente o di banca corrispondente, mentre le postali erano pagabili in qualunque ufficio postale e cioè anche nei piccoli centri.

Attualmente il servizio appare particolarmente adatto per quanto riguarda i versamenti a correntisti, per i pagamenti ad Uffici di Stato e per le operazioni che si fanno a mezzo uffici postali (effetti da riscuotere, pacchi contro assegno, ecc.).

Tassazione delle cartoline illustrate ripiegate.

Sono le cartoline illustrate di grandi dimensioni, che con una o più ripiegature, si riducono al limite delle cartoline di Stato e che non pesano più di 15 grammi. Quelle con la sola

SALSOMAGGIORE
(Prov. di Parma - 2 ore da Milano)
BAGNI, INALAZIONI, IRRIGAZIONI, FANGHI salsobromoiodici, efficacissimi per
Gotta, Reumatismi, Artriti, ecc.
L'Ufficio Informazioni delle Regie Terme fornisce gratuitamente notizie, tariffe opuscoli, ecc.

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900-TORINO 1911

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

Voigtländer



Apparecchio a pellicole 6 × 9
con doppio anastigmatico 1:6,3

di costruzione perfetta,
solidissima, elegante

= L. 400 =

Acquistabile presso tutti i buoni commercianti!

VOIGTLÄNDER & SOHN — Braunschweig
FONDATA NEL 1756
Rappresentante Generale per l'Italia: CARLO RONZONI - MILANO - Piazza S. Ambrogio, 2

firma dello speditore e la data, debbono affrancarsi con cent. 10; quelle recanti frasi di convenevoli, massimo 5 parole, con cent. 20, e quelle con corrispondenza epistolare, debbono affrancarsi *come le lettere*, centesimi 60. Ricordiamo che la francatura delle cartoline illustrate ordinarie, è: di cent. 10, se scritte con la sola firma e la data; di cent. 20, se scritte con non più di 5 parole di convenevoli e cent. 40, se scritte con corrispondenza epistolare.

Divieto di pubblicità sulle cose di pertinenza dell'Amministrazione Postelegrafica.

Un recente decreto, vieta ogni forma di pubblicità, commerciale, industriale e professionale, negli edifici e sugli stampati, moduli, pubblicazioni, carte, valori e su ogni cosa, in genere, dell'Amministrazione postale, telegrafica e telefonica dello Stato.

Con l'ammenda da L. 50 a L. 1000 è punito chi contravviene a tale divieto. Resta così abrogato il Decreto 8 febbraio 1923 che ammetteva detta pubblicità, e aveva suscitato le giuste lagnanze del pubblico.

Recapito a domicilio delle corrispondenze e pacchi con valore dichiarato.

Il Ministero delle Poste, per aderire a numerose richieste di Case industriali e commerciali, ha disposto, che nelle località e sulle zone in cui il recapito delle raccomandate, assicurate e pacchi, viene eseguito a mezzo di appositi agenti di ruolo, possano normalmente recapitarsi *a domicilio* le assicurate ed i pacchi di valore fino a lire *mille*. Finora il recapito era eseguito, solo per le assicurate e pacchi valore, fino a L. 500.

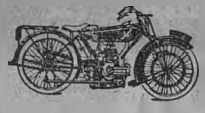
F. S.

FERROVIE

Viaggi delle famiglie alle stazioni balneari e termali.

Anche quest'anno, per favorire il movimento verso le stazioni balneari e termali, sono stati messi in distribuzione *speciali biglietti di andata-ritorno collettivi per famiglie*, i quali offrono una notevole riduzione: mentre la prima persona paga il prezzo a tariffa ordinaria, la seconda paga i tre quarti, le altre pagano ciascuna la metà. Il concetto di famiglia è applicato con una certa larghezza,

PERUGIA
REGINA DE L'UMBRIA VERDE
PALACE HOTEL
VISTA INCANTEVOLE
DIRETTO DAL PROPRIETARIO G. CURTI

RALEIGH
LA "MEDAGLIA D'ORO" DELLE MOTOCICLETTE
Trasmissione a catena, lubrificazione automatica, volante esterno,
Cambio Sturmey Archer a tre velocità, pneumatici Dunlop.
Munita di motore della massima elasticità e resistenza, può percorrere qualunque strada e superare qualsiasi salita.

Rappr. per l'Italia e Colonie:
DITTA ETTORE VEZZONI
DI A. VEZZONI & C.
Via Orti, 4-6 — MILANO

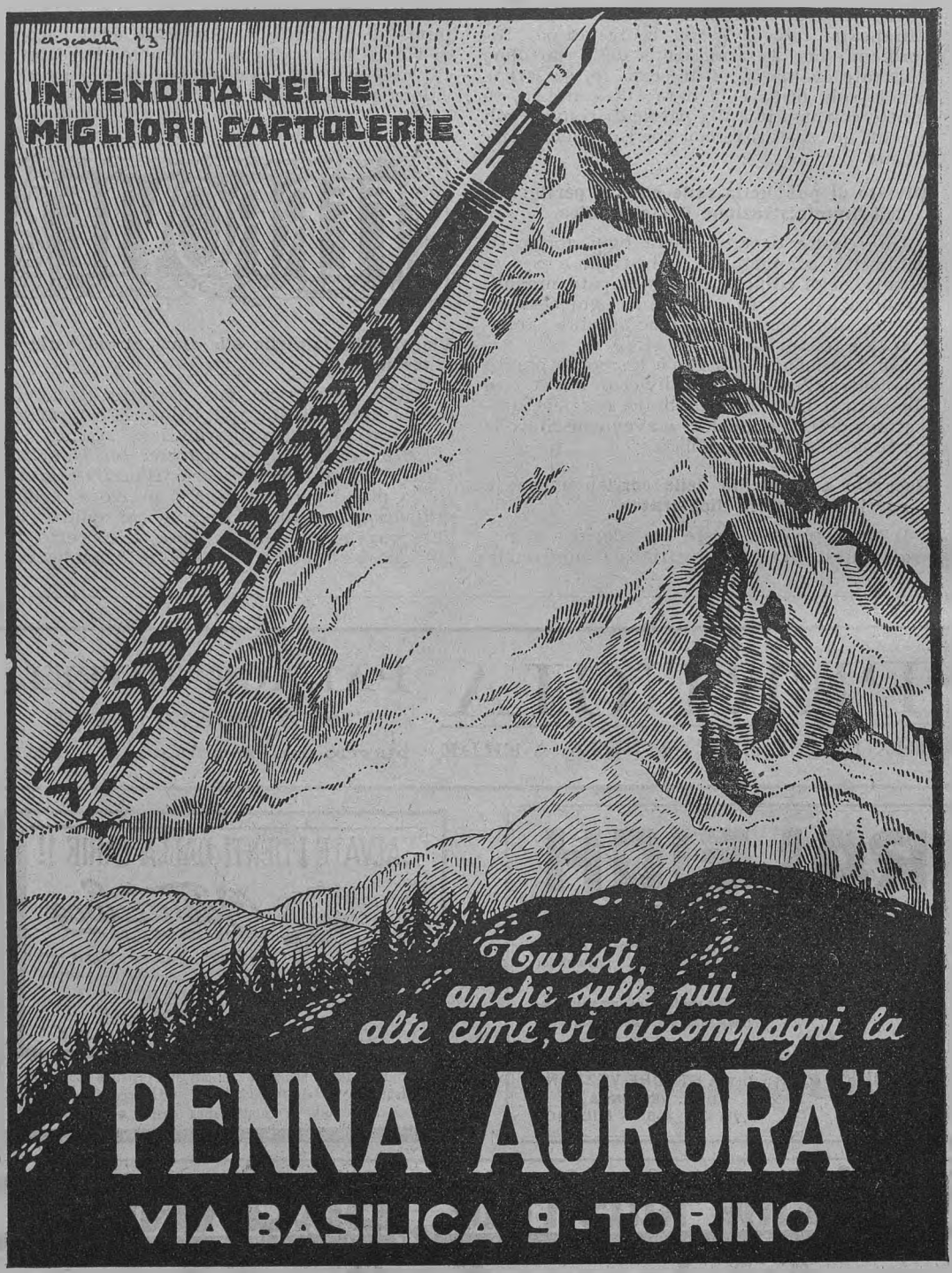
SALVATE I DENTI DALLA CARIE !!

Odontalbos
LANCEROTTO
DENTIFRICIO SCIENTIFICO
A BASE DI SAPONE
IL PIU' EFFICACE
IL PIU' GRADEVOLE
SI VENDE OVUNQUE
Marchio di garanzia che dovete esigere.
Diffidate delle numerose imitazioni. Insistete sul nome autentico "Odontalbos" ed osservate che ogni tubo porti la caratteristica nostra maschera.

Cartoline illustrate „BRUNNER"

le preferite

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA


IN VENDITA NELLE
MIGLIORI CARTOLERIE
Turisti,
anche sulle più
alte cime, vi accompagni la
"PENNA AURORA"
VIA BASILICA 9 - TORINO

inquantochè si considerano come componenti di una famiglia, oltrechè il capo, la moglie e i figli, anche i genitori, i fratelli, le sorelle e i domestici. Questi biglietti vengono rilasciati soltanto per percorrenze non inferiori ai 100 Km., eccezion fatta per le stazioni di transito internazionali, che possono rilasciarli anche per percorrenze inferiori; quest'ultimo provvedimento è stato adottato specialmente per favorire l'afflusso dei forestieri; in particolar modo vi sono interessate la Venezia Giulia e la nostra Riviera di ponente. La validità dei biglietti è di 32 giorni, ma può essere prorogata per un nuovo periodo di 30 verso pagamento di un supplemento di prezzo del 10 %. I biglietti dànno diritto a fermate intermedie nello stesso numero e alle stesse condizioni dei biglietti a tariffa ordinaria. Possono essere rilasciati anche in servizio con le linee complementari sicule (esclusa la Palermo-Corleone-S. Carlo) e con alcune ferrovie secondarie.

L'elenco delle località balneari e termali è stato notevolmente ampliato in confronto degli anni scorsi.

Una questione che si posa è di sapere perchè questi biglietti non siano stati estesi anche alle località climatiche: è da ritenere che l'amministrazione ferroviaria sia stata finora indotta ad escluderle per la soverchia facilità con la quale può essere inteso il nome di stazione climatica e quindi per gli abusi che avrebbero potuto derivare nel senso che le riduzioni avrebbero servito per il traffico ordinario dei viaggiatori, anzichè alimentare un traffico speciale qual'è quello che si determina appunto nella stagione estiva per ragioni di cura e di riposo. E' da augurarsi però che in avvenire sia esteso il servizio anche alle località che hanno spiccato carattere di stazione climatica.

Conferenza internazionale per i biglietti combinabili.

Nei giorni 4 e 5 del mese di giugno si è tenuta a Venezia la conferenza annuale dell'Unione per la emissione dei biglietti combinabili internazionali. E' soddisfacente rilevare dai resoconti dell'Unione come un buon quarto degli incassi della vendita dei tagliandi sia dato dall'Italia, il che dimostra come gli stranieri preferiscano il nostro Paese a qualunque altro come meta di viaggi e di escursioni turistiche. L'Unione dei biglietti combinabili internazionali, alla quale hanno aderito ultimamente la Spagna e la Russia, ha avuto dal 1921, epoca della sua istituzione, ad oggi un crescente sviluppo. Sono numerosissime anche in questi ultimi tempi, le adesioni, oltrechè delle ferrovie, di imprese lacuali, di navigazione e automobilistiche, sicchè è ora possibile combinare in relazione alle esigenze, ai desideri e ai gusti dei turisti i viaggi più compli-

ROYAL MOTOR OIL
Il miglior lubrificante per Auto e Moto
R. GALLIAN & C. - BASILEA
Agenzia Gen. per l'Italia e Deposito: MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443


Ettore Moretti
MILANO - FORO BONAPARTE 12
TENDE DA CAMPO - SACCHI ALPINI


PARAURTI COLONGO
M. BOERIS
Articoli per carrozzerie — Bauli per auto — Cantines — Portafiori — Mascottes — Accendisigari — Apparecchi di sicurezza contro i furti di auto.
IMMEDIATA CONSEGNA — PREZZI DI CONCORRENZA
Via Papacino, 18 - TORINO - Via Papacino, 18



IN VILLEGGIATURA
non dimenticate la macchina fotografica! Fermate per sempre sulla lastra l'attimo fuggente, tutto ciò che vedete e vi piace e che più tardi vi sarà gradito ricordo! Tanto maggiormente gradito, quanto meglio riuscite saranno le fotografie, e la macchina vi darà immagini tanto migliori quanto migliore sarà l'obbiettivo. Quando scegliete un apparato fotografico fate attenzione all'obbiettivo

ZEISS TESSAR

1:2,7 1:3,5 1:4,5 1:6,3
è l'obbiettivo ideale per tutti i fini della fotografia

DOPPIO-PROTAR Zeiss 1:6,3 fino a 1:7,7
l'obbiettivo Zeiss multiplo
TELE-TESSAR Zeiss 1:6,3 il nuovo teleobbiettivo da istantanee
LENTI DISTAR Zeiss
lenti addizionali che aumentano la distanza focale dei Tessar
SCHERMI GIALLI Zeiss in cristallo per alta montagna, paesaggi nevosi, ecc.
SCHERMI DUKAR Zeiss per prese autocrome con la camera a mano

In vendita presso i fabbricanti e i rivenditori di apparati fotografici

Catalogo P 521 gratis e franco invia
GEORG LEHMANN
Corso Italia, 8 - MILANO (5)
Rappresentante Generale della Casa
CARL ZEISS - JENA
per l'Italia e Colonie





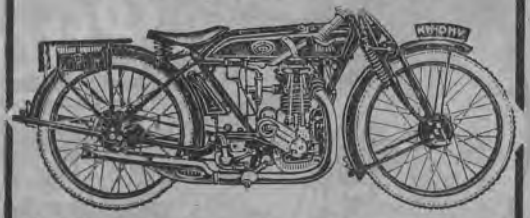


Invio gratuito di CATALOGHI, LISTINI, PREZZI
dal Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28

Motocicli

NEW HUDSON

DI FAMA MONDIALE



Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Vendita anche a rate mensili

Velocipedi di gran lusso

VITTORIO GRILLI & C. - Milano (18)
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

cati. La conferenza di Venezia è stata allietata dall'accoglienza veramente signorile e distinta delle autorità locali. I delegati esteri sono ripartiti entusiasti.

Comitive di studenti e di intellettuali stranieri in Italia.

Il movimento di queste comitive già notevole prima della guerra e ripreso in questi ultimi anni, va aumentando sensibilmente. Si può dire che la gita d'istruzione in Italia è diventata di prammatica: non v'è scuola, non v'è accademia, non v'è circolo di cultura all'estero che non tenga ad inviare per gite di istruzione nel nostro Paese qualche comitiva. In questo movimento figurano in prima linea i tedeschi, poi vengono i cecoslovacchi, gli austriaci, i polacchi, gli svizzeri e i rumeni. Non mancano comitive di studenti, di professori e di intellettuali jugoslavi. Più rari sono invece gli elementi francesi e inglesi. Evidentemente dobbiamo compiacerci di ciò che avviene e per quanto dipende da noi favorire il movimento: sappiamo che le ferrovie italiane accordano in questi casi agli stranieri le stesse riduzioni e facilitazioni previste per i nazionali. Nessuna miglior propaganda per il nostro Paese di questi giovani studiosi che, visitandolo, possono osservare quale fervore di energie e di attività siavi in tutta la Penisola!

A. L.

VARIETÀ

Una crociera in Levante.

Il piroscafo *Conte Rosso*, al suo ritorno da New-York in novembre (11 novembre), dopo una sosta di 7 giorni nel porto di Genova intraprenderà un viaggio turistico coll'itinerario seguente:

Partenza da Genova per Napoli	18	novembre	a mezzogiorno
Arrivo a Napoli	19	»	mattina
Partenza da Napoli per Alessandria	19	»	sera
Arrivo ad Alessandria	22	»	mattina
Partenza da Alessandria per Caifa	25	»	pomeriggio
Arrivo a Caifa	26	»	mattina
Partenza da Caifa per Pireo	26	»	sera
Arrivo al Pireo	28	»	mattina
Partenza dal Pireo per Napoli	29	»	sera
Arrivo a Napoli	1°	dicembre	mattina
Partenza da Napoli per Genova	1°	»	sera
Arrivo a Genova	2	»	mattina

Il *Conte Rosso* prenderà turisti di prima classe, di seconda classe « A » e seconda cl. « B » per il giro completo: Genova-Napoli-Alessandria-Caifa-Pireo-Napoli e Genova, nonchè passeggieri per le singole destinazioni. Ulteriori informazioni di dettaglio, tariffe di passaggio, ecc., saranno diramate in seguito.



APPARECCHI FOTOGRAFICI Contessa-Nettel
di grande precisione e per le ultra istantanee
VENDITA PRESSO GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO
RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA
ERMEN MAZZA - MILANO (36) - Via Villoresi, 15
LISTINO ILLUSTRATO N. 31 T FRANCO A RICHIESTA



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI - PORTO MAURIZIO
(IMPERIA)

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

Saranno organizzate gite facoltative a terra in tutti i porti di scalo. Particolarmente interessanti riusciranno i viaggi in Egitto, utilizzando la permanenza del vapore in Alessandria per tre giorni e sei ore; da Alessandria i turisti saranno trasportati al Cairo con treni speciali composti di vetture letto e potranno visitare Cairo, Luxor, Tebe, Carnak.

Dal Cairo saranno altresì organizzate gite per i Luoghi Santi, attraverso Suez, visitando Gerico, Nazareth e Betlemme, raggiungendo poi il vapore a Caifa per ripartire alla volta del Pireo dove una sufficiente sosta permetterà la visita di Atene e gite negli interessantissimi dintorni.

Un rifugio sulla vetta della Marmolada.

Leggiamo sul numero del 17 aprile de *La Voce del Sella* di Bolzano una proposta di Franco Dezulian per la costruzione di un rifugio sulla vetta della Marmolada, vetta cara agli alpinisti anche non provetti, sia perchè la più elevata di tutte le Dolomiti, sia perchè l'unica della regione che possegga un ampio ghiacciaio. La traversata dal rifugio della Fedaia a quello di Contrin, attraverso la vetta della Marmolada è un itinerario superbo che però, dato il numero di ore non indifferente che occorrono per compierlo, meriterebbe d'essere spezzato in due riprese, mediante la costruzione di una baracca dietro la vetta, nella quale fosse possibile sostare e ripararsi in caso di improvvise perturbazioni atmosferiche.

Il Dezulian proporrebbe di demolire le due baracche di guerra esistenti sotto la vetta ed oramai inabitabili e costruire dietro la vetta una sola baracca, con locale unico capace di 50-60 persone, assicurandola alla roccia con corde metalliche che si trovano anch'esse sul posto. Si tratta di una spesa preventivata di 3000 lire all'incirca; e noi pensiamo che non sarà difficile, dato che la cosa interessa albergatori e Pro Loco di una vasta regione che va da Cortina fino alla Val di Fassa, dall'Agordino alla Val Badia, trovare chi traduca in atto la proposta del Dezulian.

Il Touring Club Italiano in California.

Quasi una intera pagina della *Voce del Popolo* di S. Francisco del 22 aprile scorso è dedicata a rendere conto delle attività che i Soci del Touring in California svolgono sotto la guida del nostro benemerito Corpo Consolare, con a capo il Comm. A. Pedrini e di cui fanno parte i Consoli Camillo Porreca ed A. Chiappari. Dal 3 maggio al 25 ottobre ben 14 gite verranno eseguite secondo un programma ben studiato. Quelle gite domenicali dei Soci del T. C. I. in California sono ormai una istituzione e ad esse partecipa un numero sempre maggiore di nostri connazionali.





Al secondo posto dopo Budda.

Pochi immaginano a chi sia stato assegnato dai fedeli cinesi il primo posto dopo quello di Budda nel grande tempio dei 500 genii di Canton. La altissima distinzione fu riserbata a Marco Polo, il grande esploratore nostro, raffigurato nella statua di cui qui diamo la riproduzione. Egli appare con cappello all'europea e tanto di baffi; l'imagine non è certo somigliante, anzi un poco ridicola, ma l'onore fatto all'intrepido veneziano, il riconoscimento del suo nobile ardire non può non essere segnalato con compiacimento.



TRA I LIBRI

D. BATTAGLINI

DAINELLI G. – *Fiume e la Dalmazia.* – Volume 18 della collezione *La Patria, geografia d'Italia* - Unione Tipogr. Edit. Torinese, Torino, 1925 - pag. 226, 171 ill., 6 tav. in nero ed a colori, 2 carte geogr.: L. 40.

Abbiamo già accennato ai primi due volumi apparsi nella collezione *La Patria*, raccolta di monografie regionali illustrate che la U. T. E. T. di Torino pubblica sotto gli auspici della Reale Società Geografica Italiana e che costituirà indubbiamente ad opera completa una delle più moderne ed attraenti illustrazioni del nostro Paese. L'iniziativa è stata accolta assai favorevolmente dalla stampa e dal pubblico, attratto particolarmente dalla veste elegante e degna delle monografie, dall'abbondanza delle illustrazioni, dalla ricchezza di dati poco noti ed assai opportunamente raccolti.

Il volume che ora segnaliamo è dei tre apparsi forse il più interessante, giacchè il Dainelli ha saputo con l'arguzia del suo stile compiere opera di piacevole lettura mentre la pro-

TELEVEL

L'esatto contenuto del serbatoio davanti ai vostri occhi!

Indicatore di benzina a portata del conduttore

COMPLETO per

Serbatoio anteriore a caduta (501 Fiat, Ansaldo, Ceirano S. 150, Citrôen, Peugeot italiana, Amilcar, Bianchi S. 4 ecc.) . . . . . L. 125

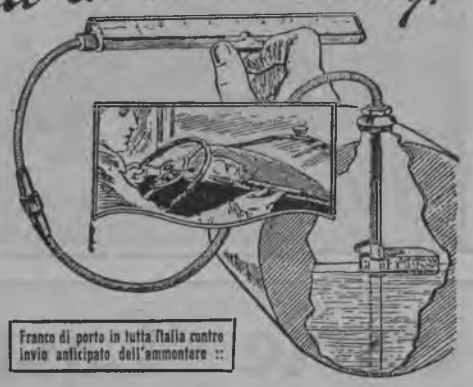
Serbatoio posteriore senza pressione (Itala, Diatto, Bianchi, O. M. ecc. . . . . „ 175

Serbatoio posteriore con pressione (Alfa-Romeo, 505 Fiat, 510 ecc.) . . . . . „ 200

Indica quanta benzina si ***compra, quanta se ne consuma, quanta se ne lascia nel serbatoio.***

Funzionamento meccanico semplicissimo. Non può guastarsi, non può sbagliare.

Si applica facilmente a qualunque macchina.



Franco di porto in tutta Italia contro invio anticipato dell'ammontare ::

TELEVEL — Via Principi d'Acaja, 42 — TORINO

WAY-ASSAUTO - ASTI

CATENE

per AUTOCARRI FIAT e SPA



fonda conoscenza che egli ha della regione dalmata e di Fiume gli ha consentito di esporre un quadro sintetico nel quale nessun particolare è trascurato, ma che al tempo stesso consente di formarci rapidamente una esatta conoscenza delle caratteristiche fisiche, economiche, storiche ed artistiche di quella regione posta sulla sponda orientale dell'Adriatico, verso la quale il nostro pensiero così sovente si dirige.

Nel volume del Dainelli è preponderante l'esame della natura fisica del suolo della Dalmazia di cui egli, quasi a conclusione del suo ampio studio sulla orografia, l'idrografia, le condizioni climateriche, di fauna e di flora, mostra la «italianità naturale» a riprova della quale sta una storia ormai millenaria e la permanenza di forme di vita proprie della gente latina.

Il capitolo che egli dedica alla Dalmazia, nella storia e nella vita dei suoi abitanti, è dei più interessanti e ricco di dati mentre la descrizione delle isole, città e villaggi di Dalmazia si compie a traverso un ideale viaggio iniziato nel Quarnero e proseguito per il canal di Zara verso Sebenico e Spalato, giù giù fino dinanzi a Scutari ove principia il mondo orientale. Il capitolo su Fiume, ampio e ricco di dati e d'interesse è, come la parte della monografia che si riferisce alla Dalmazia, assai riccamente illustrato.

Per la parte cartografica notiamo due stralci della carta al milione, l'una per la regione da Fiume a Zara, l'altra per quella delle isole Lagostane, mentre una cartina è dedicata alle Bocche di Càttaro ed un'altra a Fiume e ai suoi dintorni.

Capra G. – *L'Africa centro-australe e l'emigrazione italiana* – Italica Gens, Torino (v. Accad. delle Scienze, 4), 1924, pag. 163.

Il Sacerdote Giuseppe Capra ha pubblicato a cura dell'« Associazione Nazionale per i Missionari Italiani *Italica Gens* », un volume che dice quali valorosi pionieri siano divenuti ormai i nostri missionari. Sembra di ritornare ai tempi di Fra Giovanni Pian del Carpine che esplorava le regioni dell'Asia e ne riferiva fra i primi precise notizie geografiche. Questo volume infatti sull'altopiano dell'Africa centro-australe (circoscritto a nord dall'alto bacino del Congo, a sud da quello dello Zambesi) è di grande interesse anche dal punto di vista scientifico. Regioni poco note qui vengono descritte nei loro aspetti fisici, geologici, climatici, di fauna e flora e soprattutto vengono studiate dal lato economico, indagando sulle possibilità di sfruttamento, di colonizzazione, segnando quindi agli italiani che vogliono muovere verso quelle terre delle linee sicure entro le quali agire. La pubblicazione si



MOTORI D. K. W.
per biciclette
PRATICI – ECONOMICI – SICURI
I MIGLIORI – I PIÙ CONOSCIUTI
5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo.
Biciclette a motore complete
Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

Carte - Lastre - Roll-films
Paste fotochimiche in tubi
Gevaert

raccomanda ed è ben degna della benemerita Associazione che ne ha curata la diffusione.

TARCHIANI N. – *Italia medioevale* – Bologna, Casa Editr. Apollo, 1925; pag. 29 e 96 tavole, in 8° gr.: L. 36.

Quanta cura ed esperienza occorressero per compilare con un senso di armonia e di completezza, questo volume possiamo dire noi che quotidianamente ci troviamo a dover lottare per la ricerca di materiale illustrativo adatto o a dover scegliere fra molte e molte fotografie quelle che possono riuscir più significative. All'equilibrio il Tarchiani ha saputo aggiungere un'altra dote, che è un pregio grande: l'originalità. Egli ha infatti scovato nella produzione degli Alinari del materiale poco noto ed alcuno anche – crediamo – inedito, sì che la visione dell'impronta lasciata in Italia dall'architettura medioevale appare completa e suggestiva. Il testo che precede, pur nella sua necessaria brevità, è efficace: si fa leggere. Ed è davvero uno « sguardo d'insieme », giacchè segna le linee principali dello sviluppo artistico in Italia durante il Medioevo, seguendone le vicende e segnalando le diverse espressioni delle singole regioni italiane. Il volume interessa le persone colte e dovrebbe aver successo anche nelle scuole medie e superiori.

RAVÀ-CORINALDI B. – *Gabriel Faure e l'Italia.* – Soc. Editr. Dante Alighieri, Milano 1925, pag. 45, 1 ritratto e un autografo: L. 3,50.

CORBINO E. – *I porti marittimi italiani* – (Estratto dal « Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica » 1922, 1923, 1924). – Soc. An. Tipogr. « Leonardo da Vinci », Città di Castello 1924, pag. 265: L. 30.

E' un interessante studio sul valore economico e sugli apprestamenti tecnici di tutti i porti italiani, dai maggiori ai minori, con numerose tabelle statistiche che si riferiscono a date anche recenti.

KRONOS – *Almanacco d'Italia per l'anno 1925.* – Edit. Cimatti, Faenza 1925, pag. 200, 60 ill.: L. 7.

E' un almanacco popolare, compilato sotto la direzione del noto sismologo Raffaele Bendandi, che la Casa editrice invia ai Soci del Touring abbonati a *Le Vie d'Italia* al prezzo di L. 4,50 invece di 7 (franco di porto nel Regno, estero spese postali di raccomandazione in più) purchè facciano menzione del numero di tessera e della propria qualità di abbonato. L'almanacco ha, come si disse, carattere prevalentemente scientifico, con cenni cioè cronologici, astronomici, sismici, ma non manca in esso una parte storico-letterario-artistica ed anche pratica.

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

CAPPELLONI G. – *Teleferiche - Funicolari aeree.* – Hoepli, Milano 1925, pag. 509, 62 tabelle e 400 incisioni: L. 26,50.

Abbiamo in questa rivista più volte richiamata l'attenzione dei nostri lettori sulla grande importanza turistica che le teleferiche possono avere dal punto di vista turistico ed economico in genere. Dobbiamo però constatare sovente quanto imprecise siano in materia le nozioni del pubblico e molte volte anche degli stessi tecnici non specializzati. Il volume di cui ora diamo cenno, giunto alla sua terza edizione, intende appunto sopperire a tale deficienza. Diamo qui il sommario dell'interessante pubblicazione:

Trasporti aerei - Vantaggi delle funicolari aeree (teleferiche) - Considerazioni generali - Un po' di storia - Funicolare sistema a tre funi o tedesco - Funi per teleferiche - Altri sistemi di funicolari aeree - Vagonetti - Calcoli sulle funicolari aeree; fune portante - Fune traente - Funicolari aeree pel trasporto di persone - Parti costituenti la linea - Stazioni - Apparecchi secondari delle teleferiche - Descrizione di alcune teleferiche - Istruzioni generali per il montaggio di teleferiche - Teleferiche smontabili e trasportabili - Trasporti a «Blondin» - Trasporti a «Telpher» - Tipi speciali di ferrovie aeree - Trasporti meccanici a piano terra.

ANGELINI-ROTA G. – *Umbria* – Soc. Edit. «Novissima», Roma, 1925, pag. 32, 60 ill., 1 cartina geogr.

La benemerita *Pro Umbria* di Perugia, Associazione per gli interessi artistici e turistici della regione umbra, ha pubblicato un interessante volumetto pratico che può riuscire d'orientamento a tutti coloro che vogliono visitare la magnifica regione.

GALANTE E. – *Gorizia e i suoi Campi di Battaglia, guida storico-pratica illustrata* – Tip. Editr. Giov. Paternolli, Gorizia: L. 5.

Questa guida è compilata in modo da indicare i percorsi più opportuni per chi voglia visitare le posizioni ormai storiche della vallata dell'Isonzo da Plezzo al mare: M. Nero, Bainsizza, M. Vodice, M. Santo, Sabotino, Oslavia, Calvario (Podgora), S. Gabriele, S.ta Caterina, S. Marco, Dosso Faiti, Castagnevizza del Carso, S. Michele, Hermada, ecc., e riassume sinteticamente i fatti d'arme più salienti avvenuti nel tormentoso periodo che va dalla dichiarazione di guerra all'ottobre del 1917. Non manca una succinta descrizione dei monumenti della Vittoria e dei cimiteri di guerra, una cartina topografica della regione, una pianta della città di Gorizia, molte illustrazioni, ecc.

GADDI L. – *Guida ai Ministeri ed agli altri Uffici Pubblici di Roma.* – Coop. Tipogr. Castaldi, Roma 1925, pag. 492: L. 20.

E' una pubblicazione assai pratica: si potrebbe definire il filo d'Arianna nel labirinto degli infiniti uffici, comitati e servizî che hanno la loro sede in Roma, dipendano essi dal Va-

PRIMA MOSTRA MONDIALE DI PROPAGANDA TURISTICA-NAUTICA-SPORTIVA

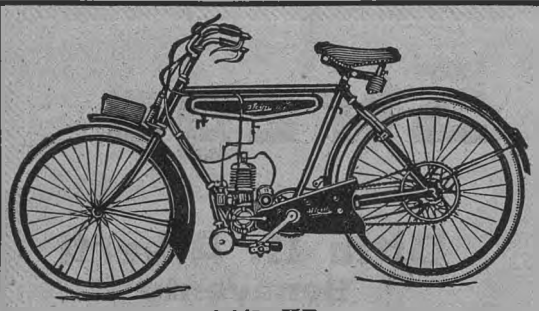
SOTTO L'ALTO PATRONATO DI S. A. R. IL PRINCIPE UMBERTO DI PIEMONTE
AUTORIZZATA DAL REGIO GOVERNO - DECRETO 14 MARZO 1925

SETTEMBRE-OTTOBRE **TORINO (STADIUM)** **SETTEMBRE-OTTOBRE**

GRANDIOSA MANIFESTAZIONE MOTORISTICA per la celebrazione del decennio di guerra vittoriosa e per il 25° ANNIVERSARIO DI REGNO di **S. M. VITTORIO EMANUELE III**

Esposizioni Particolari: SPORT INVERNALI - MODA e ARTICOLI da VIAGGIO - GIOCATTOLI di PROPAGANDA - MOSTRA ARTISTICA del MANIFESTO FERROVIARIO, TURISTICO, NAUTICO, SPORTIVO, ALBERGHIERO - PUBBLICAZIONI TURISTICHE, NAUTICHE e SPORTIVE

INFORMAZIONI PRESSO IL COMITATO ORGANIZZATORE:
SOCIETÀ ESERCIZIO STADIUM "SAES" - CORSO VINZAGLIO, 38-A - TORINO



1 1/2 HP

Alcyonnette

La Regina delle Biciclette a motore

98 cm.³ - 1 ½ HP - Motore 2 tempi
Velocità 30-35 Km. orari - Salite 8 - 12%

NOVITÀ 1925

Moto-Leggera ALCYON

175 cm.³ - 3 HP - 70-75 Km. orari
Prezzo L. 3.950

Chiedere Cataloghi N. 6 alla ***Soc. An. Ital. ALCYON - TORINO, Corso Venezia, 10***

ticano, dalla Real Casa, dalle Camere, dai singoli Ministeri o dalle grandi istituzioni di Stato o private aventi sede in Roma. Di ciascun ufficio è indicata con precisione l'organizzazione ed il nome dei varî funzionari ad essi preposti. Del resto la migliore garanzia di esattezza e praticità della guida è data dal fatto che essa fu compilata da persona che dobbiamo ritenere assai competente in materia per la lunga pratica personale acquisitavi. Intendiamo accennare al Dott. Comm. Luigi Gaddi, segretario generale dell'Associazione fra le Società per Azioni.

BONI G. - *La frutticoltura trentina* - Casa Ed. S. Lattes & C., 1924: L. 15.

Delle frutta della Venezia Tridentina si parla in Italia troppo... a orecchio. A fissare un poco le idee giunge in buon punto l'opera del Boni, che non è un « modesto lavoruccio », come si esprime l'autore, ma una completa trattazione dell'argomento, piacevole alla lettura, chiarissima nella esposizione. Nè mancano giuste considerazioni di indole commerciale in rapporto col fatto dell'essere venuti meno quasi completamente i mercati dell'Europa centrale e della Russia.

SOCI FONDATORI E BENEMERITI DEL T. C. I.

SOCI FONDATORI DELLA SEDE

(dal 1 gennaio al 30 aprile 1925) (1).

3056. AGU GIOVANNI, S. Paulo; 3057. ARNEODO PIETRO, Torino; 3058. BANCA PICCOLO CREDITO, Ferrara; 3059. BIANCHI Arch. BENEDETTO, Buenos Aires; 3060. BOERO AUGUSTO, S. Francisco Cordoba; 3061. BRUSCAGLIONI AMERIGO, Firenze; 3062. CAVALLARI GINO, Buenos Aires; 3063. CICCARELLI Cav. ACHILLE, Porto S. Giorgio; 3064. COZZI Cav. PAOLO, Sebenico; 3065. DE MARCO VINCENZO, Maglie; 3066. DE NICOLA GENNARO, Torre Annunziata; 3067. DE UGARTE Avv. JOSE' SAMUEL, Buenos Aires; 3068. ENTROZZI Cap. CARLO, Derna; 3069. FASIL Principessa MAHIWECHE, S. Stefano Rancleto; 3070. FOSSATI BELLANI L. VITTORIO, Milano; 3071. GHEDINI ENEA, Bologna; 3072. GRIGNOLIO Cap. ANDREA, Berlino; 3073. JANNARIO GRIECO, S. Paulo; 3074. LANDUCCI CAMILLO, Lucca; 3075. LASAGNI MARTINO, Reggio Emilia; 3076. LATTES ENRICO, Torino; 3077. LORENZETTI PAOLO, Milano; 3078. LORENZETTI SILVIO, Milano; 3079. LUCINI ERMANNO, Milano; 3080. MAROI ANTONIO, Mendoza; 3081. MONTECCHIARI GIACOMO, Mendoza; 3082. OLEARI ANACLETO, Buenos Aires; 3083. PEDRIALI FRANCESCO, Ferrara; 3084. ROPOLO GIACOMO, Villanueva; 3085. SEGRETO PASQUALE, Rio Janeiro; 3086. « NAFTA » SOC. ITAL. PEL PETROLIO ED AFFINI, Genova; 3087. VENIERO PIETRO, New York City; 3088. ZIRATO BRUNO, New York City; 3089. ZAMBELLINI Avv. MICHELE, Imperia M.; 3090. AVIO GIUSEPPE, Milano; 3091. BAILI Rag. PIETRO, Piacenza; 3092. BELTRAME G. NINO, Trieste; 3093. BONECHI GIULIO, Arezzo; 3094. LOCATI ATTILIO, Buenos Aires; 3095. PEABODY STEPHEN AUGUSTUS,

(1) L. 100, oltre l'associazione Vitalizia, con diritto a vedere il proprio nome ricordato nella Sede del T. C. I

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6

ROYAL MOTOR OIL

il migliore lubrificante per Auto e Moto

R. GALLIAN & C. - BASILEA

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA CON DEPOSITO

MILANO (38) - Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

Chicago; 3096. SOC. ITALIANA DI FERROVIE E TRANVIE, Piacenza; 3097. TAMBURINI ANGELO GIOVANNI, Rosario; 3098. UNIVERSITA' COMMERCIALE «LUIGI BOCCONI», Milano.

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA DI BRONZO GRANDE.
(Presentatori di 10 Soci)

Caltanissetta, Lanza Francesco; Caorso, Parenti Renzo; Carcare, Parodi Giacinto; Carno, Di Marco Michele; Carrara, Lazzerini Tommaso; Castelfiorentino, Tasi Renato; Castellano, Tauro Francesco; Castellazzo, Capriota Lorenzo; Castiglione delle Stiviere, Visani Elio; Catania, Borsani Italo, Muratori Filippo, Napoli Placido; Catanzaro, Polese Attilio; Cattolica Eraclea, Dangelo Vincenzo; Cavaria, Zeni Antonio; Celano, Mastrangeli Quirino; Cento per Cosumaro, Guzzinati Aroldo; Cerda, Odda Giuseppe; Cerreto d'Esi, Costantini Domenico; Cerveteri, Rosi Vincenzo; Cesana Torinese, Martin Vittoria; Chemo, Provera Giovanni; Cheren, Biaseton Aldo; Chiampo, Dalla Tomba Giuseppe; Como, Pozzoli Italo, Simonato Segalla Bartolomeo; Cosenza, Moscati Francesco; Cremona, Scotti Nazareno; Cuneo, Giraudi Carlo, Olivero Michele, Ditta Severino; Curno, Artina Cesare; Custobal, Pincherli Manfredo; Dergano, Fontana Angelo; Duzzo, Benzoni Paolo; Eboli, Paesano Vincenzo; Este, Paresce Giovanni; Fagagna, Zardini Antonio; Fano, Biancalana Tito; Fara Sant Martino, Di Filippo Emidio; Ferrania, Bianco Giovanni; Ferrara, Fuschini Rino, Majani Guglielmo; Firenze, Bertini Eber, Cencioni Vittorio, Del Conte Filiberto, Fortunati Mario, Majocchi Luigi, Mancini Angelo, Marradi Armando, Mosti Virgilio, Niccolini Guido; Foggia, Poliseno Guido; Foligno, Teofoli Guglielmo; Forlimpopoli, Fantini Giuseppe; Fornaci di Barga, Donali Amos; Fortezza, Dalla Brida Giulio; Francenigo, Sclafani Gandolfo; Gaggino, Florio Nino; Gallarate, Sacconaghi Emilio; Genova, Cavalli Paolo, Ghisalberti Luigi, Lumara Antonio, Schiaroli Getulio, Tassistro G. B., Tenti Carlo; Genzano di Roma, Bocali Alceo; Germignaga, Passera Rinaldo; Giarre, Cavallaro Paolo; Giaveno, Lussiana Dionigi; Giovinazzo, Cancro Ettore; Giustino, Frizzi Luigi; Gonzaga, Scarduelli Sergio; Gorla-Precotto, Bernieri Luigi; Gradisca, Slanisca Carlo; Grignasco, Massara Mario; Grosseto, Tonnielli Tebaldo; Guanzate, Pagani Ambrogio; Ierago, Barbieri Lino; Impruneta, Bartoldino Aurelio; Inzino Val Trompia, Cagiada Daniele; Iseo, Crippa Virgilio; Lambrate, Scocco Luigi; Lamporecchio, Selva Luigi; Lavagna, Veneri Arturo; Lavis, Valentino Giovanni; Lecce, Bagni Armando, Capurro Massimiliano; Legnano, Luoni Vittorio; Levico, Pacher Attilio; Livorno, Cheriel Giovanni, Lusena Sergio; Lovere, Paleoni Luigi; Lucca, Landucci Camillo; Macerata, Tognetti Giuseppe; Maleo, Crotti Guido; Marina di Carrara, Giraudi Vincenzo; Meana Sordo, Masalo Nicolò; Merca, Balladelli Ubaldo; Messina, Alberio Guglielmo, Cacopardo Saverio; Milano, Allegretti Eugenio, Arzano Giovanni, Baccalini Carlo, Ballabio Osvaldo, Bertini A., Capitani Stefano, Combi Franco, Fanelli Onofrio, Ferrari Renato, Fleischer Silvio, Frazzei Luigi, Hermann Haax, Nervetti Angelo, Ostidich Vitaliano, Ricaldone Ettore, Rognoni Emilio, Salvaneschi Piero, Surci Tancredi, Tacioppo Vincenzo; Modena, Borgonovi Giovanni, Gobelli Carlo; Modica, Cuselli Mario; Modigliana, Mucci Aldo; Modugno, D'Agostino Franco; Mongrando Biellese, Chiorino Luigi; Montebello, Balduzzi Enrico; Montechiaro d'Asti, Longo Lorenzo; Monteleone Calabro, Cordopatri Bart. Franc.; Montesardo, Ventimiglia Saverio; Montevideo, Baroffio Eugenio; Morbegno, Robustelli Stefano; Mori, Malfatti Pietro; Musocco, Barletta Salvatore; Napoli, Ceccaro Corrado, Boursier Eugenio, Mauro Carlo, Orlando Giuseppe, Perilli Attilio, Pignataro Domenico, Rocco Enrico, Roscas Amico R., Russo Giuseppe; Nuoro, Frogheri Giov. Angelo; Olginate, Colombo Umberto; Padova, Corinaldi Adolfo, Dal Pozzo Umberto; Palermo, Cardella Vito, Cassarà Giuseppe, Di Giovanni Furitano Roberto, Gagliardi Vittorio, Sigismondo Acierno; Parahyba, Petrucci Giovanni; Parma, Calabrese Giuseppe; Patrasso, Zeverino Giuseppe; Patti, Protto Giuseppe; Pausula, Zamponi Giacomo; Penna S. Giovanni, Cingolari Quirico; Perugia, Boccali Francesco; Pesaro, Primavera Giuseppe; Piacenza, Brianzi Luigi, Brustia Orlando, Longrisotti Cesira; Pianceri, Piletta Giorgio; Pisa, Bartolini Amedeo; Pola, De Vener Marzio, Cosmo Simeone, Lastricati Mario; Pollegio, Arese Alfonso; Pontassieve, Carchioni Adolfo; Ponte a Moriano, Giusti Angelo; Pontedecimo, Dodaro Michele; Ponticelli, Verdosci Pasquale; Ponzone, Zerbo Flaminio; Portacomaro, Porcellana Aldo; Postumia, Perco Giovanni; Poviglio, Tosi Cleto; Prato, Ossano Amleto; Predazzo, Avo-

SALSOMAGGIORE

(Prov. di Parma - 2 ore da Milano)

BAGNI, INALAZIONI, IRRIGAZIONI, FANGHI salsobromoiodici, efficacissimi per

Metriti, Salpingiti, Annessiti, Disturbi dell'età critica, Tumori benigni, Fibromi, ecc.

L'Ufficio Informazioni delle Regie Terme fornisce gratuitamente notizie, tariffe, opuscoli, ecc.

Come in letto con...



l' Ammortizzatore a olio

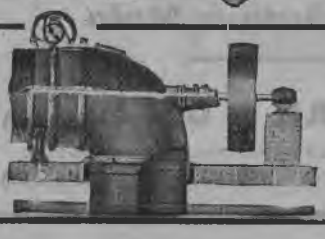
DERIHON

Il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno

Non si può sregolare,
Non richiede manutenzione

Agenti esclusivi per l'Italia:

CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - TORINO



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.

ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO

Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI

Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto

RUOTE PELTON

gadri Domenico; Primolano, Fontanacci Quinto; Punta Superiore, Murzi Paolo; Ravenna, Fabbri Matteo, Monti Dino; Reggio Calabria, Chioni Tito; Ribera, Bonavires Silvio; Rivarolo Ligure, Gonnet Giovanni; Rocca Priora, Meocci Bruno; Roma, Alberici Emilio, Calpurnio Virgilio, Consoli Salvatore, De Lucia Ugo, Della Valle Carlo, Esposito Luigi, Ferrero Enrico, Fontana Luigi, Giovannola Alessandro, Marini Felice, Pierangeli Manlio, Pulini Fernanda, Serra Giuseppe, Talenti Pier Carlo, Turrisi Gioacchino, Valori Ottorino, Zampini Emilio; Romentino, Garavaglia Ercole; Routa, Cantini Paolo; Rovereto, Carotta Ferruccio; Salerno, Annicelli Eugenio; S. Agostino, Ferriani Ezio; S. Gavino, Garau Eugenio; S. Giacomo Valle Aurisina, Ardito Francesco; S. Giorgio a Cremano, Martucci Vincenzo; S. Giovanni a Teduccio, Jaia Giuseppe; S. Leo, Merighi Guido; S. Mauro Marchesato, Spadafora Giuseppe; S. Pietro in Campo, Galli G. B.; S. Secondo, Galli Silvio; S. Maria Salina, Giuffrè Giovanni; Sarzana, Parlanti Giuseppe; Sarzana per Pugliola, Ratti Vittorio; Sasso, Conti Primo; Sariano, Napoletano Almerindo; Savona, Cavallero Clemente, Perrotta Gino, Testa Ezio; Serracapriola, Natalicchio Giuseppe; Serravalle di Chienti, Stecconi Giovanni; Sestri Ponente, Metini Mario; Siena, Cerutti Ermenegildo, Virgili Augusto; Sondrio, Milone Giuseppe; Spezia, Sacchi Giuseppe; Sulmona, Paolantono Cesare; Teora, Vitellio Francesco; Terlizzi, Fioretti Michele; Terni, Troiani Nello; Torino, Asso Michele, Bergami Enrico, Bessolo Pierino, D'Amore Vincenzo, Giaccardo Emilio, Gili Giacomo, Masini Clemente, Morello Michele, Naretto Isidoro, Placci Ferdinando, Torta Secondo, Triveri Secondo; Torre Annunziata, Vitiello Pasquale; Torino di Sangro, Tiraboschi Mario; Trani, Ravoni Pietro; Trento, Baldo Francesco, Della Pace Enrico, Gennari Maria; Treppo Carnico, Candido Antonio; Treviso, Amato Ernesto, Benvenuti Guido, Favaro Fabris Mario, Gasparini Amedeo, Massimo Attilio; Trieste, Brunner Carlo; Courand Carlo, Tolentino Davide; Tripoli, Fadda Ennio; Tubre, Declara Francesco; Udine, De Agostini Luigi, Orsi Angelo, Rizzi A tilio, Ronchi Ulisse; Valmontone, Fusari Ignazio; Valvatone, Colombo Pietro; Venezia, Ardizzone Pollione, De Carli Alberto, Pullini Giuseppe; Verona, Piccolo Ferruccio; Vertoira, Bramati Giuseppe; Vicenza, Auto Moto Club; Vigasio, Cenni Armando; Villetta Barrea, Tarquinio Pasquale; Villimpenta, Stringari Luigi; Viterbo, Albizzi Mario; Voghera. Stabellini Nevio; Vomero (Napoli), Fanese Demetrio; Zara, Maran Tullio.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA.

(Presentatori di 5 Soci)

Abbadia S. Salvatore, Sbrilli Mario; Aderzo, Radicula Lino; Ala, Sartori Giuseppe; Alassio, Pirelli Luigi; Albano Laziale, Scalpelli Erminio; Albissola Superiore, Vallerga Pietro; Aldifreda, Bertuzzi Paolo; Alessandria, Biandrati Alessandro, Torielli; Arcidosso, Bardelli Gastone; Casumaro, Guzzimiati Aroldo; Acri Caldira, Torrisi Carmelo; Arzignano, Rossi Giovanni; Ascoli Piceno, Liberi Siro, Vena Mariano; Asolo, Mastrelli Guido; Assisi, Nofrini Giuseppe, Pagliocchini Catone; Atina, Vecchioni Francesco; Auresina, Botterini Ezio; Avellino, Nicodemi Eugenio; Aversa, Paolizzi Deodato; Avezzano, Marrama Giuseppe; Bari, De Nora Francesco, Grandolfo Michele; Benetutti, Murtuni Pietro; Bergamo, Ceresa Guglielmo, Garassino Piero, Pensa Girolamo, Ronzoni Francesco; Besozzo, Ghidini Alfonso; Biella, Porro Pierino; Bologna, Angelucci Nello, Cortuelli Aldo, Crocetti Oscar, Dall'Aglio Enea, Marchesi Francesco, Natali Tancredi, Poggiali G. L., Serra Adolfo; Borgofranco d'Ivrea, Gianotta Mario; Borgone, Capu Carlo; Boscotrecase, Janone Arturo, Vitulano Luigi; Bottrighe, Donà Angelo; Buenos Aires, Vacca Enrico; Cagliari, Pisano Umberto; Caldano, Berselli Ugo; Caldiero, Teston Silvio; Campagna, De Rosa Giovanni; Campagna Lupia, Carrai Augusto; Candela, Chieffo Carmine; Canneto Lipari, Carbone Francesco; Cantù, Nava Roberto; Capriata d'Orba, Merlo Giuseppe; Caramanno, Pirino Guido; Carate Brianza, Falzoni Carlo; Carbognano, Ceccarelli Remo; Carbonera, Zorzetto Giuseppe; Carpinone, Silveri Raffaele; Carrara per Cendola, Barini Carlo; Casale Monferrato, Pio Angelino; Casalpusterlengo, Zunti Adele; Cassano d'Adda, Lampugnani Enrico; Cassino, Borgiani Giuseppe; Castelfranco Veneto, Vielmo Amedeo; Castellammare di Stabia, Abbolito Francesco; Castelnuovo Garfagnana, Marchi Alfredo; Catania, Cesareo Giuseppe, D'Amico Paolo Musumarra, Di Emanuele Giuseppe, Mannino Pietro, Scaglia Giovanni; Catanzaro, Panella Gagliati Caterina; Cavaria, Zeni Antonio; Cavarzere, Piva Silvio;

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 TORINO VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860



Molino per cacao.

MACCHINE ED IMPIANTI PER

OLIO - SAPONE

STEARINA

COLLA - ACIDI

CIOCCOLATO

CARAMELLE

DOLCIUMI

POMPE

PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE

BILANCIERI - MONTACARICHI

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI PER MOTORI DA CORSA E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.

Corso Vitt. Eman., 68 - TORINO (13)

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) 1924

Cerda, Oddo Giuseppe; Cernobbio per Piazzola, D'Ambrosio Luigi; Cesena, Caporali Giuseppe; Chiuppano, Fedeli Ottorino; Cireglio Pistoiese, Chelucci Giuseppe; Cittanova, Guerrisi Salvatore; Civitavecchia, Leoncito Luigi; Clana per Quota, Fumo Giovanni; Corazze, Boero Sereno; Coltaro, Rossi Luigi; Corneliano d'Alba, Torchio Attilio; Cornigliano Ligure, Boasi Marco, Verdoni Giuseppe; Comiso, Battaglia Santo; Como, Berta Giuseppe, Carlo Achille Bianchi, Danesin Ferdinando; Corigliano Calabro, Massimilla Leonardo; Crema, Tagliaferri Mario; Cremona, Manfredini Giuseppe; Crevalcore, Donini Luigi; Cuneo, Dutto Severino, Oliviero Umberto; Curno, Artina Cesare; Dolceacqua, Solamito Brinzo; Domodossola, Cozzolino Stefano; Eboli, Laschena Nicola; Fabriano, Cerini Giovanni; Feltre, Curto Gerolamo; Ferrara, Ancona Max, Bolognesi Carlo; Firenze, Belloni Giovanni, Castellani Gino, Cutler M., Di Pisa Francesco, Valfrè Franchini, Lastrucci Livio, Mancini Angelo, Marchesini Angelo, Tancredi Moretti, Tortoli Armando; Fiume, Millesich Dante; Foggia, Di Santo Romildo; Foligno, Nini Ido; Fontanelle, Da Ros Gino; Forlì, Babini Antonio, Leonardi Lamberto; Jorio d'Ischia, Verde Giovanni; Frascati, Ciancaglini Bruno, Lancioni Salvatore; Gaeta, Volpe Raffaele; Gallarate, Sacconaghi Emilio; Galliate, Zaffaroni Gaudenzio; Gazzi, Castellano Liberatore; Genova, Carattino Giuseppe, Giovanardi Castore, Olivieri Pietro; Ghiare di Berceto, Pettenati Arturo; Giovinazzo, Palmotto Agostino; Goito, Pozzali Alcio Aurelio; Gorla, Riccardini Felice; Groppparello, Carini Benvenuto; Grottazzolina, Elpidi Settimo; Guastalla, Rondini Luigi; Iglesias, Marroni Pietro, Pisano Demetrio; Ismailia, Zarb Marcello; Isola Dovarese, Rossi Carlo; Isola di Cherso, Fedele Luigi; Ivrea, Fornero Giuseppe; Laccedonia, Bassol Francesco; Lambrate, Scocco Luigi; Larderello, Beneventi Ilio; Larino, Calvitti G. B.; Lasa, Celario Amilcare; Lavis, Gilberti Bruno, Romani Fortunato; Lecco, Ragni Armando; Legnano, Galimberti Gaetano, Luoni Vittorio; Lendinara, Galasso Montegrino; Lesa, Coletto Pietro; Letojanni, Bonsignore Francesco; Licata, Gigante Gaetano; Livorno, D'Ercole Alessandro, Fabbrini Gino, Maggeis Ottorino, Romani Emilio, Wiquel Giovanni; Lizzano in Belvedere, Carpani Giuseppe; Lodi, Canbrieri Pietro; Lonato, Gancia Carlo; Loreto, Monteverde Alessandro; Loro Piceno, Ridolfi Luigi; Macerata, Leoni Filippo; Manaos, Grandi Rodolfo; Mantova, Berni Gino, Chizzali Carlo; Marostica, Lovison Luigi; Maschito, Cangianelli Mario; Massa, Gabrielli Mario; Massa Marittima, Nelli Rutilio; Mediglia, Confalonieri Gaetano; Melito Porto Salvo, Ferrigno Luigi; Menaggio, Gambadessa Luigi; Messina, Alberio Guglielmo, Cacopardo Saverio, Florio Nino; Mestre, Petrecca Oreste; Mezzocorona, Mottes Sergio; Mezzano, Bertoni Giacomo; Miagliano, Marelli Luigi; Miglianico, Novelli Francesco; Milano, Anelli Pietro, Barattini Alberto, Bilanceri Vincenzo, Cantù Carlo, Ceccaroli Alfredo, Chiorino Luigi, Colombini Cornelio, Contri Carlo, Danesi Umberto, Dell'Oro Piero, Falzoni Alberto, Giacomo Eschudin, Ghiringhelli Carlo, Ghisco Carlo, Imperiali Mario, Lazzaroni Mario Gedeone, Lidonia Zelli Jacobini, Lopez Vincenzo, Maronasi Giovanni, Mazziotta Ettore, Migliavacca Enrico, Vitaliano Ostidich, Ozeni Paolo, Pasolini Oreste, Pezzotta Luigi Angelo, Ponzio Pietro, Ravelli Cesare, Riberio Laurindo, Rovelli Carlo, Savio Clelio, Strazza Giuseppe, Tonali Angelo, Trivellini Pietro, Turati Alessandrino, Vergani Ettore, Zuccoli Giulio; Milzano, Faita Giovanni; Missaglia, Cattaneo Alberto; Modica, Cutelli Mario; Modugno, D'Agostino Franco; Moglia, Braghiroli Walter; Mondolfo, Franceschini Silla; Monfestino, Castelli Onorio; Montalcino, Marconi Giuseppe; Montechiaro d'Asti, Bo Luigi; Montefano, Vescovo Giuseppe; Monteleone, Fratella Vincenzo; Montenero, Gioli Ivo; Montepulciano, Gerli Brunetto; Monte S. Giusto, Marini Gino; Montevarchi, Lombardi Lombardo; Montopoli Valdarno, Petralli Adolfo; Monza, Tornaghi Baldassare; Morbegno, Robustelli Stefano; Morfasso, Oddi Giovanni; Muggia, Dondi Angelo; Musestre, Fregnan Silvio; Musocco, Manzotti Giuseppe; Napoli, Basso Carmine, Crescenzi Andrea, Douvito Alfredo, Farese Demetrio, Ghidini Bruno, Lazzari Mario, Magliane Carmine, Martone Edoardo; Novara, Ottone Antonio; Nuoro, Zuddas Francesco; Osimo, Strappati Vincenzo; Padova, Dalla Riva Luigi, Turchini Aniceto; Palazzolo Acreide, Fazzino Salvatore; Palermo, Alaimo Antonino; Alessi Alessandro, Cassara Ildebrando, Di Blasi Giovanni, Fundaro Gaspare, Gennaro Paolo, Girardi Giuseppe, Maestri Marcello, Marsala Oscar, Mercuri Orazio, Nicolosi Angelo; Palombina, Trillini Vittorio; Parenzo, Sgubin Eugenio; Partanna, Li Vigni Biagio; Pavia, Losi Ugo, Tacconi Daniele; Pegli, Morosini Filippo; Pegognaga, Casnici Vincenzo; Perugia, Chinni Luigi; Pesaro,

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

ADOTTATI IN SERIE
dalle Fabbriche d'auto italiane:

Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Barison, Bianchi, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Lancia, O. M., Spa, ecc.

e dalla francese **Citroen**

per avere Luce splendida
Avviamento pronto facile sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI - SOCIETÀ ANONIMA
CAPITALE L. 2.000.000
Via Trotter N. 10 - MILANO - Telefono: 21-336



L'olio che forma il velo di protezione

che dà nuova potenza,
che emàncipa dalle spese di riparazione.

Dopo le campagne educative fatte dalle principali Case importatrici di lubrificanti, gli automobilisti si vanno sempre più convincendo dell'importanza del compito che l'olio deve adempire nel motore, e quindi che non tutti gli olii sono eguali. L'automobilista ha imparato ad affidare, solamente al velo di protezione, la vita del suo costosissimo motore.

Quando l'olio circola nell'interno del motore, forma un sottile velo sopra tutti gli organi vitali; velo, il quale deve impedire che le parti metalliche in movimento vengano a contatto fra di loro, proteggendole così dal terribile attrito del metallo contro il metallo.

Se il velo resiste agli attacchi del calore e dell'attrito, adempie alla sua funzione di protettore; se non resiste, increspandosi e rompendosi, brucia e resta inutile la sua presenza, perchè permettendo il contatto del metallo con il metallo, lascia il sopravvento all'attrito distruttivo, il quale porta, come conseguenza, perdita di potenza, cilindri e pistoni rigati, bronzine fuse ed aumento di spese di riparazione.

Il 75 % delle spese di riparazione è causato infatti dalla deficienza del velo dell'olio comune a resistere al calore ed all'attrito.

Gli ingegneri della Tide Water Oil Company, dopo ripetute prove ed esperimenti, hanno raggiunta la perfezione con il **VEEDOL;** un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito, un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona autorimessa un artistico cartello con lettere iridescenti su disco fiammeggiante Vi avvertirà che là si vende il

VEEDOL

lubrificante che resiste al calore

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO Via XX Settembre, 29 GENOVA ... ...

Coltorti Giuseppe, Primavera Giuseppe; Piacenza, Ganzerli Arnaldo, Gentilini Agnesina, Longinotti Cesira, Mascolini Tebaldo, Romano Odino, Rossi Dino; Pieve di Livinallungo, Crepoaz Maurizio; Pieve S. Stefano, Piccioli Attilio; Pilcante Ala, Bertolini Mario; Pisa, Mencacci Mario, Quinti Dino; Pola, Cataldi Augusto, Cosmo Simeone, Magnetti Pietro; Polla, Fanfulla Olindo; Pomareto, Falla Corrado; Pontelagoscuro, Matteucci Nello; Ponzano M.to, Degiovanni Guido; Ponzone Botto, Verzoletto Enrico; Pordenone, Milanese Gino; Porto Alegre, Prenna Michele; Portoferraio d'Elba, Ridi Alessandro; Portomaggiore, Benvenuti Giuseppe; Potenza, Normando Domenico; Prato Sesia, Ferri Francesco; Predazzo, Martello Gaetano; Predoi, Matera Pasquale; Ragusa, Boscamio Orazio, Carbonaro G. B.; Rapallo, Monleone Domenico; Rassino, Misuri Emilio; Ravenna, Baldrati Dino, Minghetti Sante; Reggio Calabria, Catone Arturo; Rimini, Abbondanza Ettore; Rio di Pusterla, Vigna Angelo; Rogoredo, Rizzi Osvaldo; Roma, Ancona Mario Astrologo Salvatore, Bagaloni T., Blasimme Ascenzio, Cantagallo Arrigo, Cardini Giovanni, Carnelli Giovanni, Cosmelli Armando, De Palma Francesco, Ferro Luzzi Giovanni, Fiorentino Oscar, Leo Alessandro, Magrini Livio, Miller Giovanni, Panari Armando, Parpaglioni Renato, Pini Arturo, Polla G. B., Ricci Giulio, Rocchi Luigi, Salzini Alideo, Santesarti Federico, Zanchini Giulio, Zani del Fra Ubaldo; Rovereto, Carotta Ferruccio, Consili Guido, Decarli Ezio, Pinobrovazzi Ezio; Rovigo, Parini Silvio, Stocco Giovanni; Rutino, Dante Vittorio; Sacile, Rodolfi Livio; Salerano al Lambro, Mariani Angelo; Sampierdarena, Berin Ilio, Brino Alessandro, Comellini Mario; S. Carlo Ferrarese, Viaggi Manfredo; S. Cataldo, Di Forlì Filippo; S. Elia Fiumerapido, Caruso Achille; S. Fior di Sopra, Calisoni Giovanni; S. Giovanni a Teduccio, Cumino Mario; S. Giulietta, Pittaluga A.; S. Lazzaro di Savena, Golfieri Arcangelo; S. Miniato, Barili Ezio, Breda William, Magni Giuseppe; S. Niccolò Gerrei, Mintoni Cesare; S. Pietro del Carso, Zafarana Gandolfo; S. Pietro in Casale, Piombi Giulio; S. Remo, Ghiselli Silvestro; S. Salvo, Ciavatta Antonio; S. Silvestro Curtatone, Bini Adelmo; S. Maria Maggiore, Melfi Ferdinando; S. Theresa, Ruschi Giuseppe; S. Stefano di Cadore, Fabbris Gino; Sarzana, Belloni Ezio; Sasso di Castalda, Insola Eugenio; Savigliano, Comune Fortunato; Scandiano, Dallari Ada; Scapati, Carosnese Enzo; Schio, Calvi Giovanni; Serra S. Quirico, Perugini Giacomo; Serravalle Sesia, Piolo Luigi; Seveso, Ottolina Francesco; Settimo Torinese, Cerrato Giovanni; Sezze, Lombardini Francesco; Siena, Ceretti Ermenegildo, Viti Aldo; Sinalunga, Mennini Fabio; Siracusa, Pepe Oronzo; Solbiate Olona, Fumagalli Gaetano; Spezia, Clemente Michele, Marcenaro Costanzo; Spilamberto, Malmusi Alberto; Spoleto, Cucci Enrico, Pace Vittorio; Spresiano, Cremonese Mario; Stio, Nicoletti Amedeo; Taranto, Pignatelli Francesco; Tione, Foglio Ettore; Todi, Marri Leopoldo; Torino, Acino G. B., Bono Giovanni, Castelfranco Giustino, Cristalli Andrea, Donato Egidio, Donini Giulio, Ferrero Chiaffredo, Ferrero Mario, Ginepro Ernesto, Golia Guido, Infantini Roberto, Mantellero Lorenzo, Manzini Umberto, Naretto Isidoro, Paciotti Mario, Pizzo Paolo, Rivotella Antonio, Rubino Giuseppe, Savaglio Giuseppe, Secco Paolo, Seglie Giuseppe, Simoncello Umberto, Taussig Tassi Marcello, Vaj Giuseppe, Valdaro Ettore.

Statistica dei Soci al 30 giugno 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre *in via presuntiva* il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al *31 dicembre 1925*	» 34.000	
	N. 198.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 30 giugno 1925	» 48.813	
Totale Soci annuali		N. 247.303
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 56.794	
al 30 giugno 1925 . . .	» 4.035	
		» 60.829
Totale Soci al 30 giugno 1925		N. 308.132

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gambololta, 52.
Notizie ed Echi e *Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

OLIO PURO D'OLIVA



Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 12. — al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . » 290. — la cassa
» » 25 » » » . . » 145. — »

PREZZI SENZA IMPEGNO

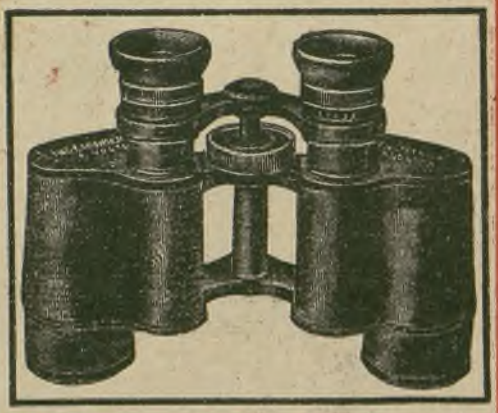
Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.



Binocoli prismatici



"La Filotecnica" Ing. A. Salmoiraghi
S. A. - Ufficio 19 - MILANO

Martinengo li 3 – Giugno – 1925

Spett Ditta

Partiti da Martinengo (Pro Bergamo) il giorno 17 Maggio, a Roma a piedi, abbiamo voluto comperare un paia scarpe, con le vostre suole speranzosi che avessero a fare maggior durata; e così lo furono, tanto è vero che ritornati col treno causa eravamo rimasti senza soldi, potremo riportare le scarpe qui a casa essendo ancora le suole in buonissimo stato

Non possiamo altro che ringraziare i fabricatori e la Ditta che dopo 700 (settecento) Chilometri possiamo portare ancora le scarpe per la reclame ah Martinengo

Distinti Doveri Colognoli Angelo
Cicco di Guerra
Accompagnamento Bottazzoli Giovanni Sarto

700 chilometri a piedi

hanno percorso le

Calzature Aquila

con suole di gomma

Ecco alcune testuali parole di elogio

Società Italiana
INDUSTRIA GOMMA E HUTCHINSON
27, Via Solari - MILANO - Via Solari, 27





MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 9 COPIE 180.000 SETTEMBRE 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE



PER LA
CONSERVAZIONE
E LO **SVILUPPO**
DEI
CAPELLI
E DELLA
BARBA
USATE SOLO



L'acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

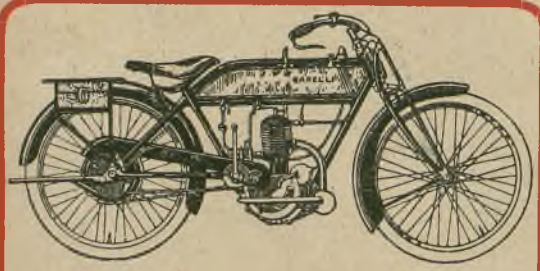
Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE**, e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire.

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una morbidezza speciale.

Riassumendo: l'acqua **CHININA-MIGONE** toglie la forfora, ripulisce i capelli, dà loro forza e vigore, ed infine loro imparte una fragranza deliziosa.

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

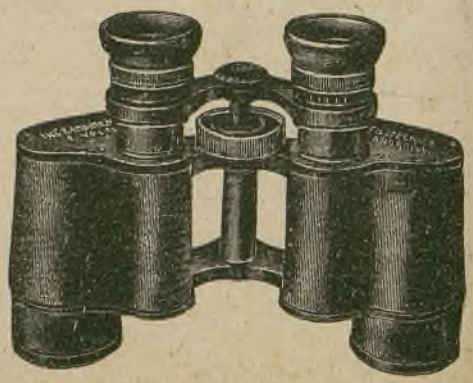
A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano
e ai suoi Agenti

Binocoli prismatici

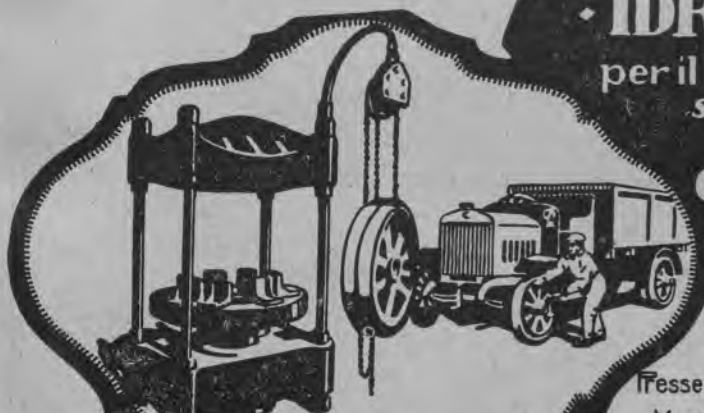
I AS



"La Filotecnica„ Ing. A. Salmoiraghi
S. A. - Ufficio 19 - MILANO

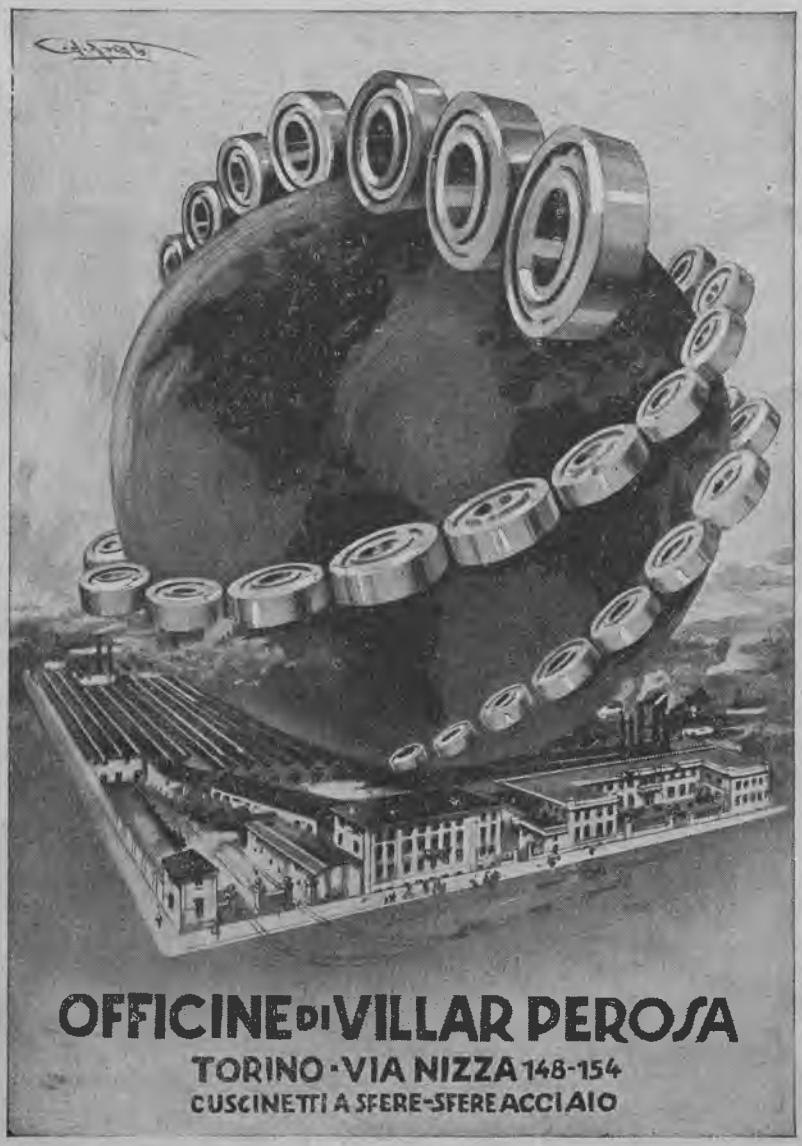
BITTER CAMPARI
l'aperitivo
"CAMPARI"
CORDIAL CAMPARI
liquor

PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE



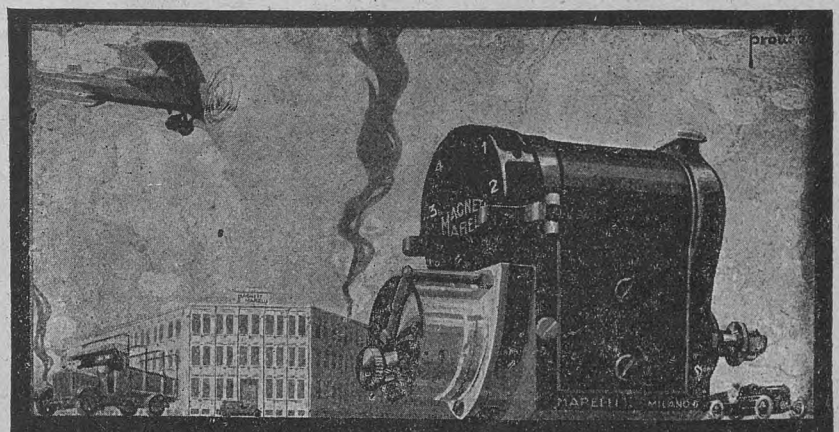
PRODUZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

CESARE
GALDABINI&C
GALLARATE



Rappresentanze e Depositi:

Alessandria - ATTILIO ZOCCOLA - Via Legnano.
Biella - GIOVANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15.
Bologna - ALDO MARCHESINI - Via Carbonesi, 4.
Cagliari - «SATAS» Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi.
Catania - FRATELLI ZUCO - Via Umberto I, 108-110.
Cuneo - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vittorio Emanuele II.
Firenze - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.
Genova - CARLO CAIRE - Via Granello, 20.
Milano - Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15 - Negozio di vendita: Via Principe Umberto, 25.
Napoli - Ing. A. MIGLIACCIO & PEDERSOLI - Via Guglielmo Sanfelice, 24.
Padova - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.
Palermo - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40.
Roma - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.
Trieste - «SACAMA» GIO. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.



FABBRICA ITALIANA

MAGNETI MARELLI

SESTO S. GIOVANNI
MILANO



Una rivoluzione nelle trombe!

LA "CICCA„ creatrice dei più eleganti accessori per l'automobile e delle più potenti trombe presenta agli automobilisti italiani il *Ciccaphone*. UNA VERA RIVOLUZIONE, nel campo delle Trombe d'automobili.

Le trombe attuali a linguetta, in uso da più di 30 anni non sono che un imperfetto adattamento dello istrumento musicale all'automobile. Tutti gli automobilisti conoscono per pratica gli inconvenienti offerti dalla linguetta della tromba, delicatissima e soggetta ad essere facilmente rovinata dalla polvere e dall'acqua.

Il *Ciccaphone* è una tromba SENZA LINGUETTA. L'acqua e la polvere non possono guastarla. Il suono del *Ciccaphone* incomparabilmente più potente di quello delle trombe a linguetta non varia e non si sregola.

L'automobilista acquistando un *Ciccaphone* munisce la sua macchina di una TROMBA ETERNA.

Descrizione. – Una membrana speciale in metallo è posta davanti all'imboccatura del padiglione. La pressione sulla pera crea una colonna d'aria che mette in vibrazione la membrana producendo un suono intenso e perfetto. La polvere e l'acqua non possono danneggiare questo sistema che non esige alcuna regolazione.

Ciccaphone

Brevettato in tutta l'Europa. - In vendita presso tutte le buone Case.

Concess. per la vendita: MARIO SIMMA, Torino - Via Pastrengo, 13 — MENATO BONAVENTURA, Padova - Piazza Garibaldi, 1 — VENANZI F. & Figli, Roma - Via dei Prefetti, 13-14 — SITA & GIOIA, Bologna - Via Mazzini, 34 — DAL POZZO F., Firenze - Via Avelli, 2 — BAGNOLI A., Udine - Piazza Umberto, 1

Agenzia per l'Italia C.I.C.C.A. - Viale Sabotino, 8 - Milano







Cicca

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE **NEVERLEEK** MARK

TRADE **PERMAFLEX** MARK

La carrozzeria dell'automobile moderna ha raggiunto un grado di eleganza e di comfort corrispondente ai perfezionamenti che sono stati conseguiti nello chassis per il continuo studio dei Tecnici costruttori e per la possibilità dell'impiego di materiali con tutti i requisiti indispensabili per superare ogni esigenza di efficienza e di eleganza.

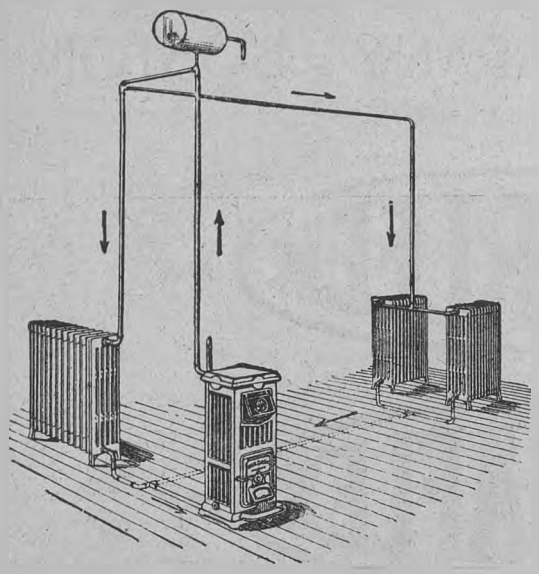
Un'eminente fattore di eleganza e di comfort per la vettura scoperta è la capote equipaggiata con il tessuto NEVERLEEK.

Un vero perfezionamento tecnico nella costruzione della carrozzeria chiusa è stato raggiunto con l'impiego del materiale PERMAFLEX: assoluta impermeabilità, una rilevante diminuzione di peso, totale eliminazione del ronzio e della risuonanza del tetto della vettura.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK„ e "PERMAFLEX„ che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 • **TORINO** Ind. Telegr. "Carcocloth„ Torino



RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL

L'impianto "IDEAL-CLASSIC" permette il riscaldamento razionale della casa e la preparazione dell' acqua calda per il bagno con consumo limitatissimo di combustibile.

Esso mette il termosifone alla portata di tutti.

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale 930
MILANO

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

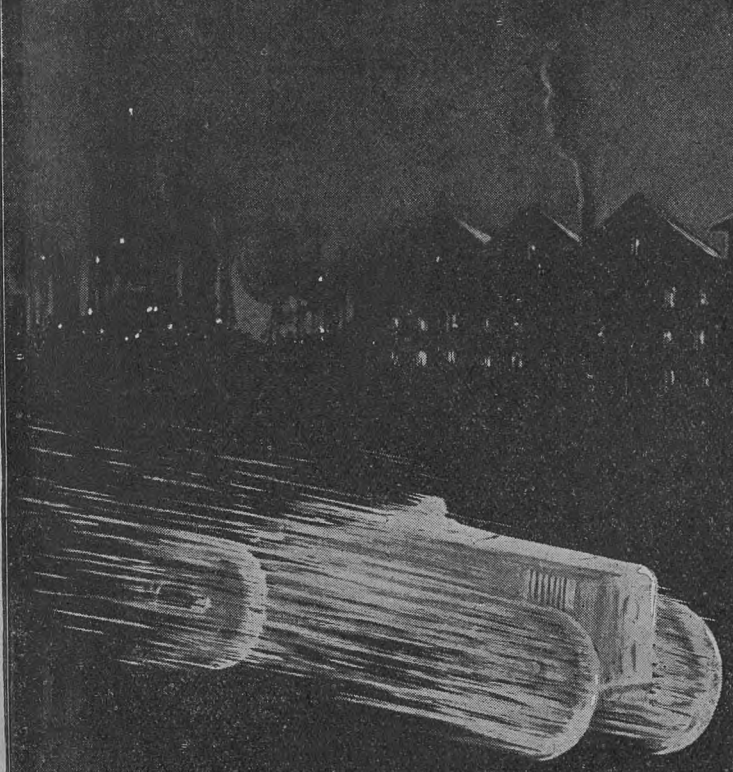
SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.
II » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.
III » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.
IV » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura « ITALIA ».
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, trafileria, Punte, Cerchi.
I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.
II » DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.
ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

ATLANTIC OIL



"IL LUBRIFICANTE CHE LUBRIFICA,,

THE ATLANTIC REFINING COMPANY ATLANTIC PHILADELPHIA U.S.A.

ATLANTIC REFINING CO. OF ITALY - GENOVA



PORTOROSE presso Trieste

Bagni di mare - Cure d'acque salso-bromo-jodiche

Il Palace Hotel (300 camere) e lo stabilimento di cura sono aperti durante tutto l'anno

Per informazioni gratuite: *Soc. Alberghi - Portorose, oppure presso le Agenzie della Soc. di Nav. "Cosulich" nelle principali città*



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451. 88 452. 88-453. 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

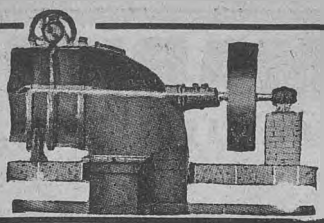
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.

ECONOMIA · SOLIDITÀ · OTTIMO RENDIMENTO

Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI

Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto RUOTE PELTON

QUARZO FUSO

opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.

Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:

Dott. GIANANTONIO CERUTTI

Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

PROMÉTHÉE

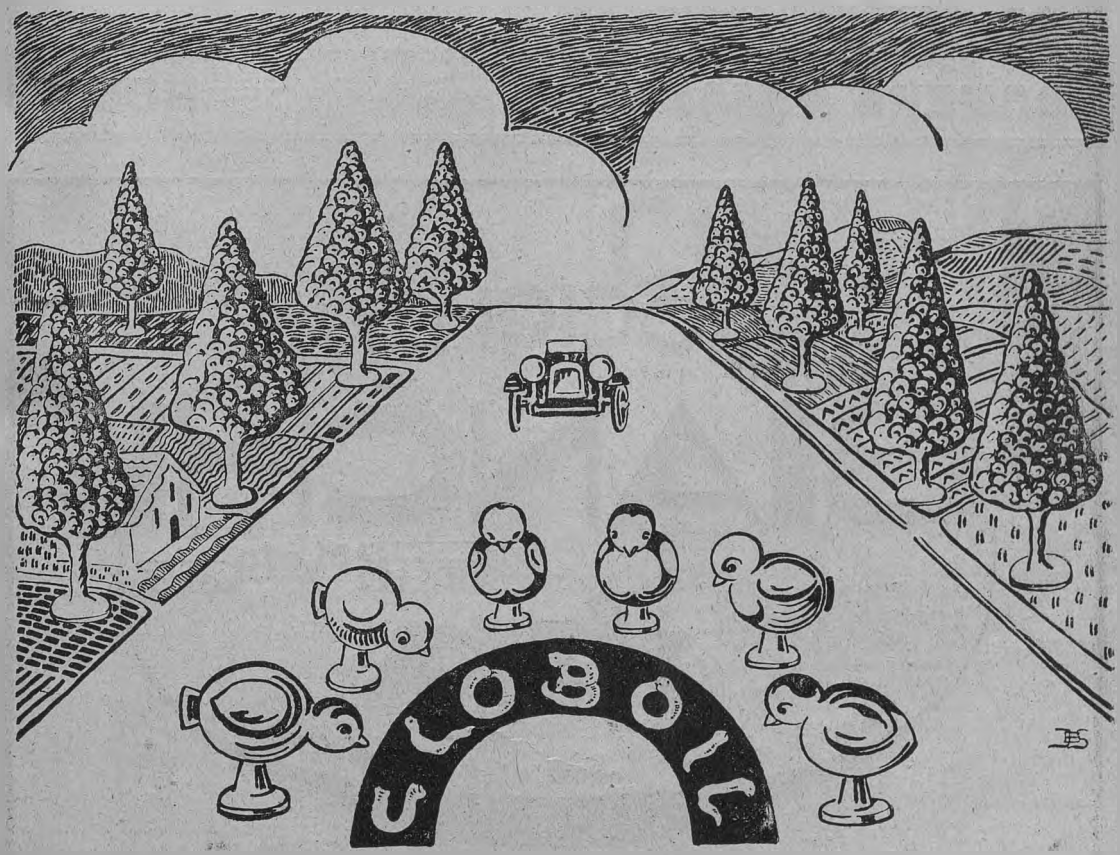
ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA FOLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE

Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28



"GLOBOIL" Olio Superiore per Auto Avio Moto

INDUSTRIA LUBRIFICANTI FEDERICO MATTER - MESTRE



MOTORI MARINI

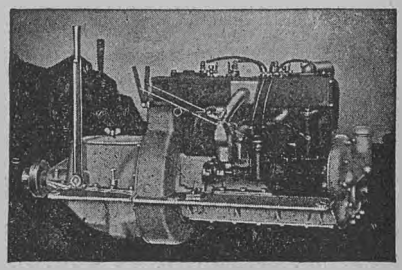
FUORI - BORDO "EVINRUDE,,

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

5 Tipi Differenti – Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto – Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato – Robusti e leggeri

DENTRO - BORDO "EVINRUDE,,

2 HP e 5 HP – Per piccole imbarcazioni



GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi : 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

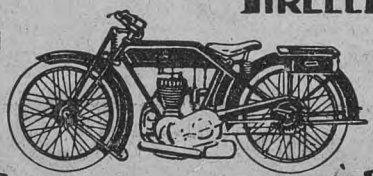
CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

MOTOCICLETTE

BIANCHI

PIRELLI Moto Cord

SOC. AN.
EDOARDO BIANCHI
MILANO
VIALE ABRUZZI - 16



AGENZIE IN TUTTE LE CITTÀ DEL REGNO

GUAINE PER MOLLE JEAVONS

JEAVONS PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE

BREVETTATA IN TUTTO IL MONDO

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio



Agenti per l'Italia:

Ditta CESARE DE MARCHI - Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO

OROLOGI

PER CAMPANILI ED EDIFICI PUBBLICI

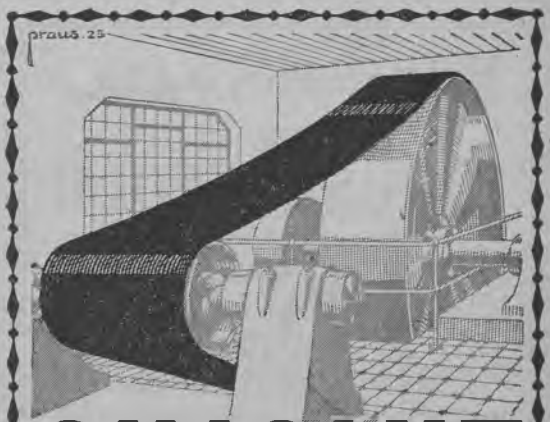


DITTA

F.lli MIROGLIO

TORINO

Via Madama Cristina, 87
Telefono interc. 45-034



CINGHIE

"CEYLAND"

flessibilissime

ROSSI MASERA & C

MILANO

TELEF. N. 12-960 *VIALE PASUBIO 8* (GIÀ VIALE GARIBALDI)

BETONIERE

IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



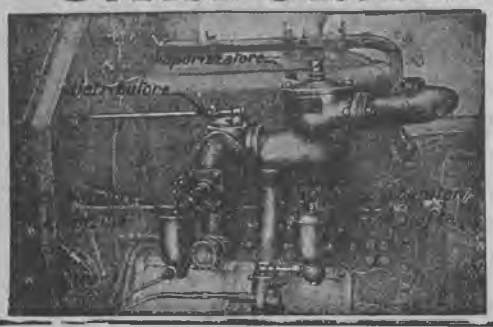
FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE

L. VENDER & C. MILANO — Via Domodossola, 11

CARBURAZIONE A NAFTA



Economia fino all'80 % in confronto all'uso della benzina - mediante il

Vaporizzatore O. M. P.

applicabile agli attuali motori senza togliere il carburatore a benzina il cui funzionamento rimane inalterato come se il gruppo a Nafta non esistesse.

Funzionamento sicuro, gassificazione perfetta del carburante

Rivolgersi

OFFICINA MECCANICA PARMENSE

Via Farini, 99 - PARMA - Telefono 1-51

IDROFRETTACCI
ED
IDROSPAZZOLE

"I.S.A."
MARCA DEPOSITATA

Strofinacci "QUIXIE"

INDISPENSABILI per la lavatura, pulitura e lucidatura di AUTOMOBILI, SIDE-CARS, ecc.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES E NEGOZI DI ACCESSORI PER AUTOMOBILI

Per la vendita all'ingrosso rivolgersi all'

AZIENDA ITALIANA PRODOTTI INDUSTRIALI

8, VIA IPPOLITO D'ASTE GENOVA (2)

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA — Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112



1 1/2 HP

Alcyonnette

La Regina delle Biciclette a motore

98 cm.³ - 1 ½ HP - Motore 2 tempi
Velocità 30-35 Km. orari - Salite 8 - 12%

NOVITÀ 1925

Moto-Leggera ALCYON

175 cm.³ - 3 HP - 70-75 Km. orari
Prezzo **L. 3.950**

Chiedere Cataloghi N. 6 alla ***Soc. An. Ital. ALCYON - TORINO, Corso Venezia, 10***



FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce, Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali, da Nozze, ecc.
Articoli per sport

INGROSSO E DETTAGLIO

Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano [7]
Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 83-206



SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**
(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

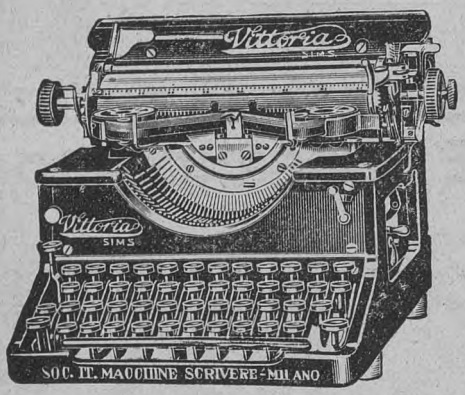
Signore eleganti
se volete dare ai vostri salotti l'impronta della
suprema finezza
ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta
Belfiore S. A.
Cernobbio
(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Si eseguiscono addobbi per Restaurants ed Alberghi
Chiedere cataloghi e listino prezzi.

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE

Vittoria
S.I.M.S



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

SOCIETÀ ITALIANA
MACCHINE DA SCRIVERE "VITTORIA"
MILANO
VIA BROLETTO, 13

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 **TORINO** VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860



Pompa a diaframma per industrie chimiche.

MACCHINE
ED
IMPIANTI
PER
OLIO - SAPONE
STEARINA
COLLA - ACIDI
CIOCCOLATO
CARAMELLE
DOLCIUMI

POMPE
PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI



ESPORTAZIONE

Macchina "RECORD" per Trucioli di Carta, 2,5 m m., per imballare Dolci, Frutta, Alimentari, Cristallerie, ecc., e per distruggere documenti d'Archivio.

PRODUZIONE: 3 QUINTALI AL GIORNO

C. I. PERGOLA - MILANO (22) - Via Trebbia, 5

Voigtländer



Apparecchio a pellicole, 6 × 9
con doppio anastigmatico 1:6,3

di costruzione perfetta,
solidissima, elegante

= L. 400 =

Acquistabile presso tutti i buoni commercianti!

VOIGTLÄNDER & SOHN — Braunschweig
FONDATA NEL 1756
Rappresentante Generale per l'Italia: CARLO RONZONI - MILANO - Piazza S. Ambrogio, 2

Provate pure tutte le paste dentifricie!

In ultimo vi deciderete pur sempre

per la pasta

PEBECO

Il suo sapore fresco

e piccante prova che è ricchissima

di sali ossigenati.

E da questi soltanto dipende l'efficacia

del dentifricio!



P. Beiersdorf & Co. A. G.

ANNO XXXI — **Sommario del Fascicolo di Settembre** — **N. 9**

L. V. Bertarelli. — *Mezzo miliardo di pagine*, pag. 979.
F. Vercelli. — *Scilla e Cariddi*, pag. 983.
——— *Il plebiscito degli amici del T. per la difesa del nome del sodalizio*, pag. 989.
C. Calciati. — *Il Setit pittoresco e sconosciuto*, pag. 995.
L. V. Bertarelli. — *Per la conoscenza dell'Italia meridionale*, pag. 1007.
A. Barzon. — *Calendari medioevali a Padova e Venezia*, pag. 1011.
I. Vandone. — *Il IV. Convegno Nazionale Stradale*, pag. 1017.
F. Tajani. — *I progressi della segnalazione ferroviaria*, p. 1023.
F. Carullo. — *La foresta della Ficuzza*, pag. 1031.
G. Rivani. — *Il Chiostro di S. Stefano a Bologna*, pag. 1039.
E. Milano. — *Valle Stura*, pag. 1047.
F. Reggiori. — *Il Museo Civico di Brindisi*, pag. 1057.
Pubblicazioni del T., pag. 1059 — Un semestre di attività dell'ENIT, pag. 1061 — Vita del Touring, pag. 1065 — Notizie ed echi, pag. 1071.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 9 | Proprietà letteraria ed artistica Riproduzione vietata - Tutti i diritti riservati | Settembre 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. L. 350,20).

MEZZO MILIARDO DI PAGINE

Una nuova grande opera sta per essere data ai Soci del Touring in questo anno di stupefacenti abbondanze.

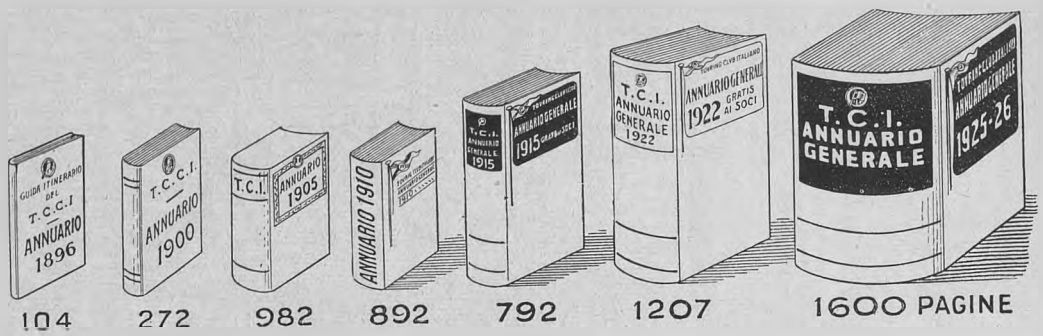
Dopo gli otto fogli dell'*Atlante Stradale*, dopo la *Guida di Roma* — di cui avremo presto occasione di riparlare dicendo del plebiscitario giudizio che i Soci ne hanno dato — il Touring sta per lanciare l'*Annuario Generale 1925-1926*.

Che cosa sia, in massima, il nostro *Annuario Generale* tutti sanno. Ma rimarranno stupiti di ricevere quello di quest'anno, poco meno che doppio dell'ultimo pubblicato. Sono più di 1600 pagine!

Commisurare il valore di un libro dal numero delle pagine, far cenno della mole, vorrei quasi dire della sua cubatura, anzichè delle sue qualità intrinseche, è formula che parrà grossolana e brutale, ma solo a chi non conosce a fondo i nostri Annuari.

Chi, anno per anno, ne ha consultata la serie, sa bene che ogni pagina è una quintessenza di notizie, sa che lo scrupolo della redazione andò sempre affinandosi e che perciò ragionevolmente si può a priori valutare l'importanza e l'utilità di questo colossale volume proprio in ragione della sua massa, perchè nulla può esservi da eccepire sulla qualità.

Quest'anno abbiamo ritenuto opportuno di ridurre al minimo le notizie generiche che precedono la parte veramente essenziale: lo indice alfabetico delle località col loro notiziario. Abbiamo così aumentato di un centinaio di pagine la disponibilità per l'indice, ma ciò fu ben lungi dal bastare. Il volume è cresciuto a dismisura, per un semplicissimo motivo che ne costituisce il valore nuovo e sommo: non sono più elencati soltanto i 9148 comuni, ma altresì circa 30.000 frazioni, sino alle minori se non proprio alle minuscole. In complesso, con altre località (500 cimiteri di guerra, 60 valichi montani, 300 rifugi e rifugi-alberghi, 700 luoghi della fascia intorno al confine e delle colonie, 400 dell'America Latina) i punti illustrati ammontano ad oltre 40.000.



COL PROGREDIRE DEGLI ANNI LA MOLE DEL NOSTRO ANNUARIO GENERALE È ANDATA SEMPRE CRESCENDO.

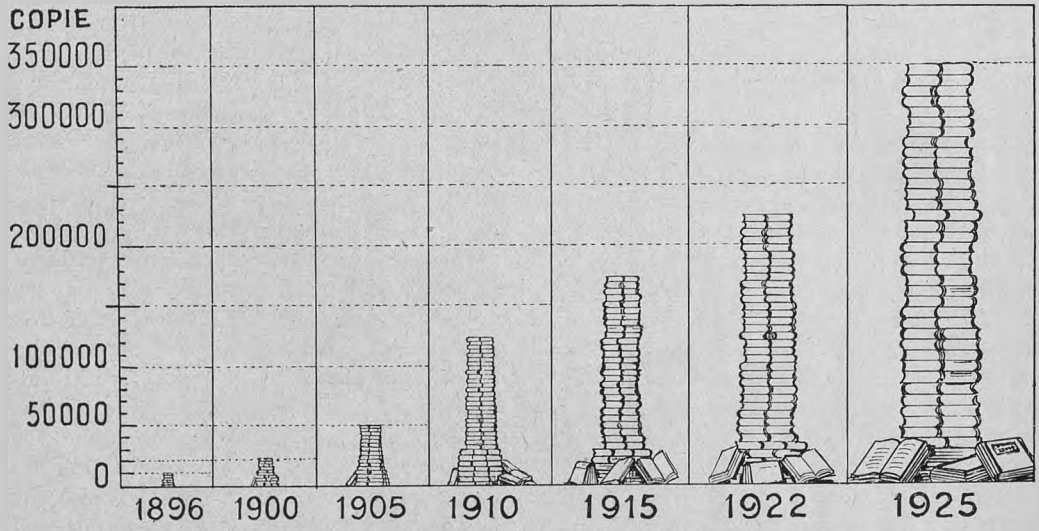
Se avessimo a distendere i fogli di questa fantasticamente grande *prima* edizione di 330.000 copie (ed è certo che sarà seguita da un'altra) coprirebbero quattro chilometri quadrati e mezzo — nove se si contano le contropagine; se volessimo spedire in un solo blocco l'enorme mucchio di carta, occorrerebbe un treno di 27 vagoni da 10 tonnellate; se dovessimo accatastare volume su volume, l'immane ipotetico cumulo sarebbe alto oltre 18 mila metri... più di due volte lo invitto Everest.

Trentatre milioni di fogli di 16 pagine hanno dovuto essere ad uno ad uno piegati a mano (le macchine non servono per pagine con sì piccoli margini). E, ancora prima, 5 milioni di lettere furono battute dai monotipisti e altrettanti caratteri fusi nelle macchine sussidiarie che li gittano e 1600 pagine in lamina di rame uscirono dai bagni di galvanostegia a sostituire i caratteri di piombo antimoniale che non sopportano l'interminabile tiratura senza schiacciarsi.

Un così istruttivo volume merita certo di essere letto dalla prima all'ultima parola. Soltanto dobbiamo prevenire gli appassionati che, supposto che essi sappiano leggere e tradurre i segni convenzionali in ragione di una pagina ogni 10 minuti e durante sette ore al giorno, esclusi i festivi secondo la legge, bisognerà che si dilettino a leggere per 38 giorni consecutivi. Salute!

***

L'Annuario non è un romanzo. E nondimeno esso incatena l'attenzione per cento e una ragioni, così ovvie che non le dirò. Basta analizzare le tavole dei segni convenzionali e delle abbreviazioni (a pag. 11) per far-



ECCO IL CRESCENDO DELLE « TIRATURE » DEL NOSTRO « ANNUARIO GENERALE ».

si un'idea della miniera di notizie che fornisce.

Un'ispezione nell'Ufficio del Touring per l'Annuario mi fa ritenere che, in media, ogni località è stata corredata da non meno di 10 schede per ricavarne le parziali notizie da esse raccolte. Sono dunque suppergiù, nell'insieme, 400.000 schede. Ma per riempire ciascuna scheda quale la corrispondenza?

Abbiamo un'organizzazione, riportata nell'Annuario, di 3240 Consoli, 1330 Medici, 446 Legali, e, tra gli affiliati: 670 Farmacisti, 1250 alberghi, 620 detentori di benzina, 520 autorimesse, 920 meccanici, 2200 ditte che hanno concesso sconti speciali ai Soci del T. C. I.! Ma per creare quest'organizzazione poderosa di 11.000 corrispondenti vagliati e trascelti, quale fu il lavoro?

È difficile fare un conto anche lontanamente approssimativo del *numero* di notizie date nelle 1600 pagine. Ma analizziamo queste prime tre righe di quanto si riferisce ad Adernò:

ADERNÒ (Catania, km. 37.4), CI 51 F 3, 56 A 3, alt. 562; 39637, 39765; *P*² *T*² *Telef. RC. Ferr.-Pret.*

Quasi criptografiche, esse si traducono così:

Adernò, capoluogo di Mandamento, in Provincia di Catania, dista dal capoluogo km. 37,4; è segnato nella Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I. nei fogli 51 e 56, rispettivamente nei quadratelli F 3 e A 3; l'altitudine della località è di m. 562, la popolazione, secondo il censimento 1921, è, nel centro, di 39.637 abitanti e, compresi gli sparsi, 39.765; vi è ricevitoria postale di prima classe, cioè a orario completo e con tutti i servizi nel limite massimo; vi è ufficio telegrafico con orario prolungato dalle 7 alle 24 da aprile a tutto settembre e dalle 8 alle 24 da ottobre a tutto marzo; vi è stazione di RR. Carabinieri e stazione ferroviaria; è sede di pretura.

Tutto questo è costretto in tre righe di colonna. E le righe sono circa 190.000!

C'è da spaventarsi a pensarci e da rabbrividire se si vogliono calcolare le spese.

Perchè, notate bene: non una parola è copiata nel nostro Annuario: tutto è originale, nuovo, cercato da noi. Potranno esservi errori (ma non troppi!) ma anch'essi, se così li posso chiamare, gloriosi, perchè ine-

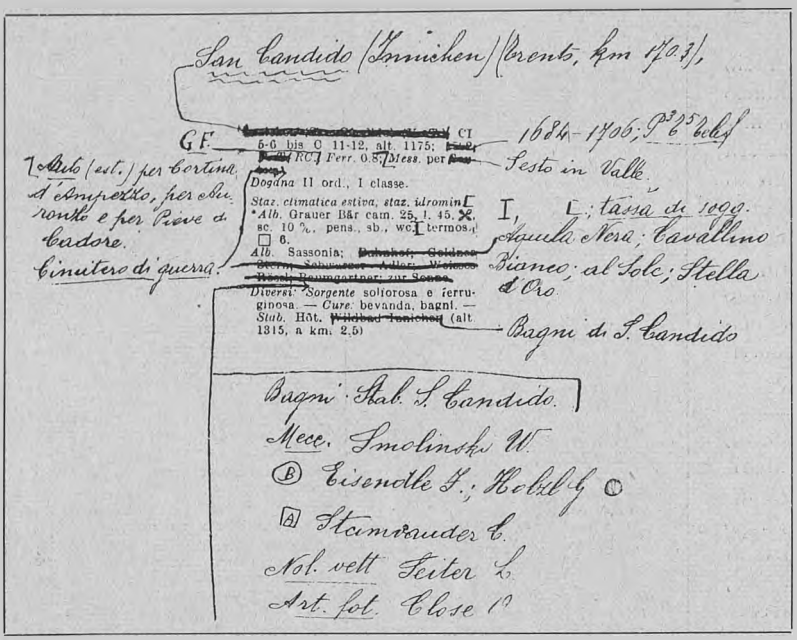
— 209 —

AVELLINO (6), CI. 36 E 2-3, alt. 351; 17644-25595; *P*¹ *T*¹ *Telef. RC GF.*; *Auto* per *T*⁵ alla *Ferr.* 2.5, per Bajano, per Grottaminarda e Ariano di Púglia, per Chiusano di S. Domenico, Montemarano e S. Ángelo de' Lombardi, per Mercogliano, Pietrastornina, S. Martino Valle Caudina, Cervinara e Rotondi, per Lauro e Nola, e per S. Lucia di Serino; *Mess.* per Ajello del Sabato, per Montefredane e per S. Stefano del Sole.
C. d'Ass., Trib., Pret.; Diocesi; Distr. Mil. (50).
Ⓒ*CC* Solimene avv. comm. Camillo, c. Umberto I, 116.
Ⓒ Capuano avv. Guido, c. Vitt. Em. 5; Madia avv. Enrico, c. Vitt. Eman. 4; Comella Attilio, v. Ferrara.
Capuano avv. Guido (v. Ⓒ); De Marsico avv. Rodolfo, v. L. Amabile. 14.
Uff. Trittici, p. Libertà, 4.
del Leone; del Leopardo,; Colletta; Amabile,; Amodeo F.; Bonito P.; Ficca N.; Jandoli F.; Pacifico G.
Roma, v. Sapienza, *Telef.* 14, *Cat. B*, cam. 20, l. 40, sc. 5%, sb. 2, wc.
Centrale; Moderno; dei Fiori.
Bagni Giordano A.; Picone F.
Di Blasio Salvatore, v. Due Principati, 11, sc. rip. 10%, sc. forn. 10 %.
Off. Cooper. del Lavoro.
Ⓑ Urciuoli G.; Romagnoli M.; Russo G.; D'Argenio G.
Ⓐ Consorzio Soc. Cop., v. Casale, 4, □ 12, ⋃ 2 Boxes 2, Ⓜ *a.*, sc. rip. 10 %. sc. cust. 5 %.
Ⓐ Soc. Irpina Trasp. Anon. Autom.; Matarazzo e Girardi; Argenio G.;
Nol. auto Filoni A.; Martignone E.; Trombetta E.; Manfra A.; De Blasio S.; Del Mastro A.; De Concilis F.
Nol. vett. Giordano G.; Jandoli C.; Benevento F.; Giovine L. e P.
Art. fot. Capuano G.; Auciello A.; Maggi R.
Diversi: *Cam. di Commercio; Agenz. FF. SS.*: Assoc. Nazion. Mutil. Inv. Guerra; *Agenzia priv.* Banca Catt. Sannio.
Banca Italia (Succ.: c. Vitt. Em. 187); *Banco Napoli* (Succ.: c. Vitt. Em. 170); *Comit.* (Agenz. v. Mancini).
Osservatorio meteorologico.

14

Avena, Papasidero (Cosenza), 206-648.
Avena, Poppi (Arezzo), 112-300; *P*⁵.
Avenale, Cingoli (Macerata), 120-1805.
Avenale, Genga (Ancona), 62.
Avendita, Ciscia (Perugia), 297.
Avenes (Afens), Prati (Trento), 218.
Aveno, Treménico (Como), 128.
Aveno, Tribogna (Génova), 356.
Avenone, sede del Comune in fraz. *Villa* (Brescia, km. 44.2), CI. 4 F 6, alt. 780; 300: *Mulatt.* per Forno d'Ono 2 c., da qui *Mess.* per *P*² *T*⁵ *RC.* Vestone 6, indi *Tram elettr.* per Idro e per *Ferr.* Vobarno 13.5.
Avenza, v. Carrara (Massa Carrara).
Averara (Bérgamo, km. 44.6), CI. 4 E 2, alt. 636; 570-573; *Telef.*; *Auto* per *T*⁵ Olmo al Brembo 3, e *RC.* Piazza Brembana 3.5, indi per Lenna e *Ferr. elettr.* S. Giovanni Bianco 10 e per Valnegra e Branzi (*P*² S. Brigida).
Averara; Commercio; della Pace; Goglio Ⓐ Ponte.
Passarini P. — Ⓐ Cattaneo A.
Nol. vett. Geneletti G.
AVERSA (Caserta, km. 18.6), CI. 35 E 5, alt. 38; 22692-23815; *P*² *T*⁵ *Telef. RC. GF., Ferr.* 1; *Tram* per Nápoli e per Casal di Principe.
Pret.; Diocesi; Distr. Mil. (103).
Ⓒ Paolizzi Deodato, v. Seggio 20; Pini Plinio, v. Garibaldi 7.
C.M. Diana cap. Pietro, Distretto Milit.
Berardelli A.; Natale: De Paola; Trecentese.
De Rosa-Mormile; Motta.
Botta Alboino, v. S. Andrea 4, sc. rip. e forn. 5 %.
Lazzaris; Brusciano (*Nol. auto*).
Ⓑ Luciano. — *Nol. vett.* Baggi Q.
Art. fot. Ruta A.
Diversi: *Banroma* (Fil.: c. Umberto I 44-44 *a*).
Osservatorio meteorologico.
Avesa (Verona, km. 3.7), CI. 12 B 4, alt. 103; 3098-3642; *P*³ *T*⁵ *Telef.*; *Mess.* per la *Ferr.* Verona-Caprino 3, indi per *RC. Tram. Ferr.* Verona (Porta Véscovo 2.7).
De Carli T.; Conati C.; Manzotti P.
Cancellieri L. Ⓐ; Zamperi A.
Ⓜ Mantovani A.
Nol. vett. Vignola C.; Biasi C.
Avetrana (Taranto, km. 46.3), CI. 44 C 2, alt. 62; 2422-2541; *P*² *T*⁵

ECCO UNA PAGINA DEL NUOVO « ANNUARIO GENERALE DEL T. C. I. 1925-26 ».



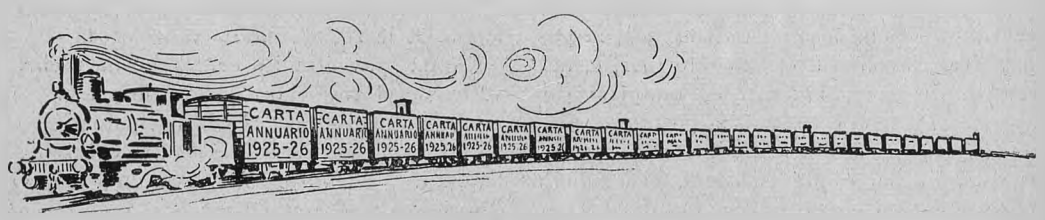
LA FOTOGRAFIA DI QUESTA BOZZA, SCELTA A CASO FRA MIGLIAIA, DICE QUALE IMMANE SFORZO SIA COSTATO IL LAVORO DI REVISIONE, AGGIORNAMENTO E INTEGRAZIONE DELLA NUOVA EDIZIONE DELL' « ANNUARIO GENERALE » RISPETTO ALLA PRECEDENTE.

renti al fare daccapo, al non voler ripetere nulla senza richiederne prima di nuovo alle fonti più fresche e autorizzate. È incredibile, assolutamente incredibile il continuo mutare delle notizie d'ogni sorta nel dopoguerra.

Un contributo notevolissimo alla redazione dell'Annuario diedero i benemeriti funzionari dell'Ufficio Censimento alla Direzione Generale della Statistica; in particolare il prof. Ugo Giusti che agevolò in ogni modo la raccolta di dati del tutto inediti, giacchè, come è noto, il censimento del 1921 non è stato ancora pubblicato.

Se da un esame superficiale ed estrinseco, « a peso o a volume » dell'Annuario si scende a scrutarne per un momento le intime latebre, non si può non ammirare e non approvare il disegno delle sue solide linee fondamentali, i risultati ottenuti dallo sforzo. Sinteticamente si può dire che dopo avere scelte fra tante notizie di possibile raccolta quelle più utili e che determinarono lo schema, vennero messe in giuoco le potenti forze del Touring per attuare il programma definito disponendo personale, denaro e influenze in adeguata misura. Personale numeroso, danaro parsimoniosamente adoperato, ma occorso a fiumi per la grandiosità della impresa, influenze quali solo il Touring può avere presso privati ed Enti pubblici, che gli aprono generosamente e cordialmente tutte le porte, ben sapendo che l'opera è d'interesse generale.

Quest'Annuario è — come del resto la maggior parte delle pubblicazioni del Touring — uno di quei lavori che — fatti così — non potrebbero essere tentati da privati editori. È uno di quei libri che non fanno concorrenza ad alcuno perchè o li fa il Touring o non li fa nessuno. Se si riflette a quello che può costare la redazione — fatta con lo scrupolo che usa il Touring — se si pensa che solo di composizione e correzione tipografica di cassa e d'ufficio ogni pagina costa suppergiù una quarantina di lire, se si tiene conto che ogni volume pesa colle raffilature e gli scarti circa ottocento grammi (ai prezzi attuali della carta e della posta!) si



UN TRENO DI 27 GRANDI VAGONI MERCI OCCORREREBBE PER TRASPORTARE TUTTA LA CARTA NECESSARIA ALLA STAMPA DELL' « ANNUARIO GENERALE » DEL T. C. I.

comprende che un editore privato dovrebbe, anche per il 30 % di sconto che si deve dare ai librai, assegnare al volume un prezzo iperbolico. Ma i Soci di questa nostra grande « cooperativa » lo hanno gratuitamente!

Consoci, l'Annuario fu diretto da un Consigliere, il prof. Giovanni Mira. Rendete onore a lui che vi si dedicò con scienza e coscienza... sebbene redigere l'Annuario non sia precisamente un sollazzo.

Consoci, la prima pagina dell'Annuario è riservata ad un fervorino insidioso; non fate orecchi da mercante: dice in sostanza: avete avuto otto fogli dell'Atlante Stradale e la Guida di Roma e non vi siete fatti Soci Vitalizi... Come mai? Dovete riconoscere la singolare produttività del vostro Sodalizio, riconoscere che almeno un pochino è dovuta alla severità amministrativa del Consiglio e che forse un po' si potrebbe — scusate la franchezza — essergliene grati.

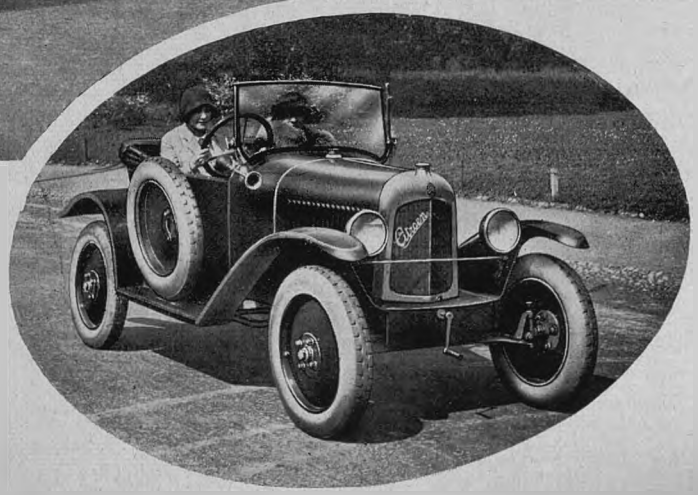
E il Consiglio anzi passa il Rubicone e vi chiede nettamente di ricompensarlo. Vi propone una forma nobile quanto statutaria, quella che ritiene la migliore agli scopi sociali: vi domanda di compire subito un atto prezioso per la solidità morale e materiale del Sodalizio, quella, l'avete già inteso, di farvi Soci Vitalizi. Piccolissima cosa per ciascuno, grande, importante, per la collettività sociale.

Avrete un altro vantaggio materiale da sommare alla soddisfazione morale: come Vitalizi riceverete l'Annuario se non proprio subito, molto rapidamente. Facciamo conto in due mesi, a partire dagli ultimi di agosto, di avere distribuite le 65.000 copie che loro spettano. Poi verranno i Soci annuali. L'enormità dell'edizione si smaltisce solo a fatica, non per la stampa, ma per la legatura: occorreranno circa cinque altri mesi; siate persuasi che è impossibile ottenere dippiù dalle officine e usateci venia.

Fatevi Soci Vitalizi se volete l'Annuario subito.

L. V. BERTARELLI.

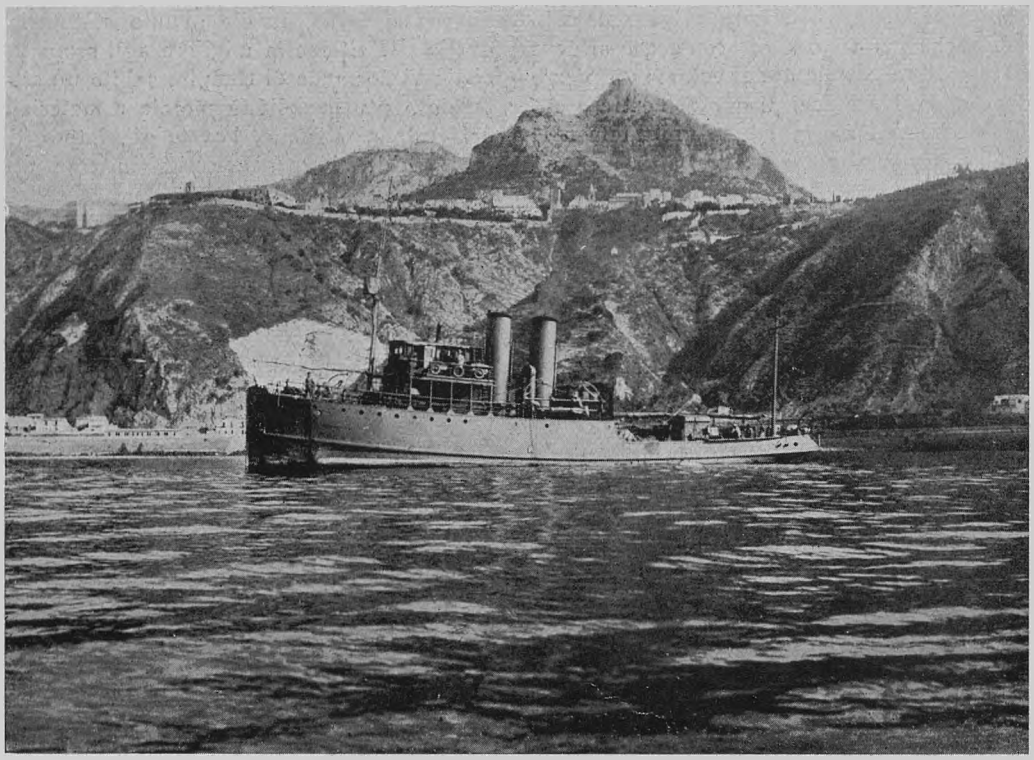




L'AUTOMOBILE PER I SOCI DEL TOURING

I Soci del Touring che più attivamente si occupano di procurare al Sodalizio nuovi *Soci Vitalizi* concorrono alla estrazione a sorte di 4 autovetture *Citroën* simili a quelle di cui riproduciamo l'immagine. Chiedete subito le norme del *Concorso Vitalizi* inviando semplice cartolina postale o biglietto da visita col preciso indirizzo e la sigla: *p. C. V.*

Oltre alle *4 automobili* vi sono premi in denaro (per un totale di *ventimila lire!*) e premi consistenti in blocchi della *Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000.* Affrettatevi! Il Concorso scade al 31 dicembre 1925.



LA R. NAVE MARSIGLI NELLA BAIA DI GIARDINI. IN ALTO TAORMINA.

SCILLA E CARIDDI

Le difficoltà e i pericoli, in cui incorrevano i fragili legni attraversanti lo stretto di Messina, avevano esaltato la fantasia degli antichi e dato origine a mitiche leggende.

Nei canti omerici è descritto un mostro cinto di latranti cani, albergante in oscuro speco, all'estrema punta della Penisola Italica: Scilla. L'atroce mostro

Con la metà di sè nell'in- [cavato
Speco profondo s'attuffa, [e fuori
Sporge le teste....
Nè mai nocchieri oltrepas- [sano illesi:
Poichè quante apre diso- [neste bocche
Tanti dal cavo legno uo- [mini invola...

Il contrapposto scoglio di Peloro avanza dalla Sicilia verso il continente e delimita nettamente l'ingresso dello stretto:

... alle sue falde assorbe
La temuta Cariddi il negro [mare.
Tre fiate il rigetta, e tre nel [giorno
L'assorbe orribilmente. Or [tu a Cariddi
Non t'accostare mentre il [mar negro inghiotte;
Chè mal sapria dalla ruina [estrema
Nettuno stesso delivrarti. A [Scilla
Tienti vicino, e rapido tra- [scorri.



LO STRETTO DI MESSINA.

Virgilio si ispira ancora ai miti omerici nel descrivere le turbolenze marine delle acque messinesi. Le narrazioni dei pericoli nautici dovettero aver assunto tali proporzioni, da indurre il



SCILLA (IN FONDO) E TORRE CAVALLO (A DESTRA) IN UN MOMENTO DI ACQUA LISCIA.

poeta a consigliare di evitare la traversata dello stretto:

Meglio è con largo indugio e lunga volta
Girar Pachino e la Trinacria tutta....

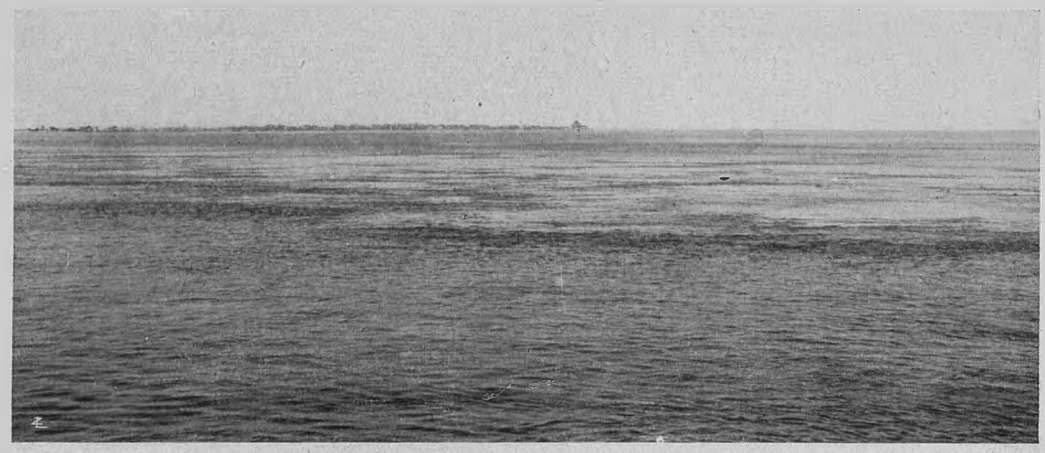
La poesia sveste l'abito mitologico, e dà una ragione reale dei turbolenti moti marini, che caratterizzano le acque dello stretto messinese, nella nota terzina dantesca:

Come fa l'onda là sopra Cariddi
che si frange con quella in cui s'intoppa
così convien che qui la gente riddi.

Chi assista allo spettacolo che presentano le acque, quando, dopo aver fluito per circa sei ore dal Tirreno al mar Jonio (rema scendente), invertono la direzione dello scorrimento, e cominciano a fluire per altrettanto tempo dal Jonio al Tirreno (rema montante), trova che la descrizione dantesca esprime con precisione la natura e le apparenze dei ribollimenti e delle agitazioni delle acque, che accompagnano queste fasi di inversione delle correnti. L'acqua presenta una specie di bulicame, come se innumeri polle sottomarine, distese sopra fasce trasversali, emergessero in superficie; e sui margini di queste zone, larghe macchie, di aspetto oleoso, indicano la presenza di vortici possenti (localmente: refoli), i quali danno improvvisi sbandamenti anche a grosse navi che ne rasentassero gli orli. Una piccola imbarcazione, che si trovi in uno di questi vortici, prova un'azione di risucchio e in pari tempo un trascinamento nel verso stesso della rotazione del vortice.

Queste turbolenze sogliono prevalere nei momenti di inversione o di rapido aumento delle velocità; sono allora distribuite su fasce trasversali, note col nome di *taglio*. In alcune zone le turbolenze sono quasi permanenti, manifestandosi anche durante lo scorrimento rapidissimo delle acque. Peloro è una di queste zone. Cariddi personifica i refoli e le agitazioni del mare che dominano attorno a Punta Peloro, ove pare che in realtà il mare sia assorbito e rigettato con immane violenza.

Siccome la leggenda contrappone Scilla a Cariddi, così molti hanno senz'altro attribuito alla zona dell'attuale paese di Scilla turbolenze marine analoghe a quelle di Punta Peloro. Gli stessi libri, in uso per la navigazione, pongono Scilla tra le zone ove più violenti sono le correnti e i refoli. Ma è un errore molto grossolano. L'attuale rocca di Scilla si specchia in un bacino, che è propriamente esterno allo stretto, e nel quale le correnti fluiscono con velocità deboli, pari a un sesto di quelle che si hanno nell'interno dello stretto settentrionale. Le turbolenze marine, che ivi si presentano, sono incom-



LARGA DISTESA DI REFOLI DA PUNTA PEZZO A PELORO (IN FONDO).

parabilmente minori di quelle di Peloro e di altri punti del canale.

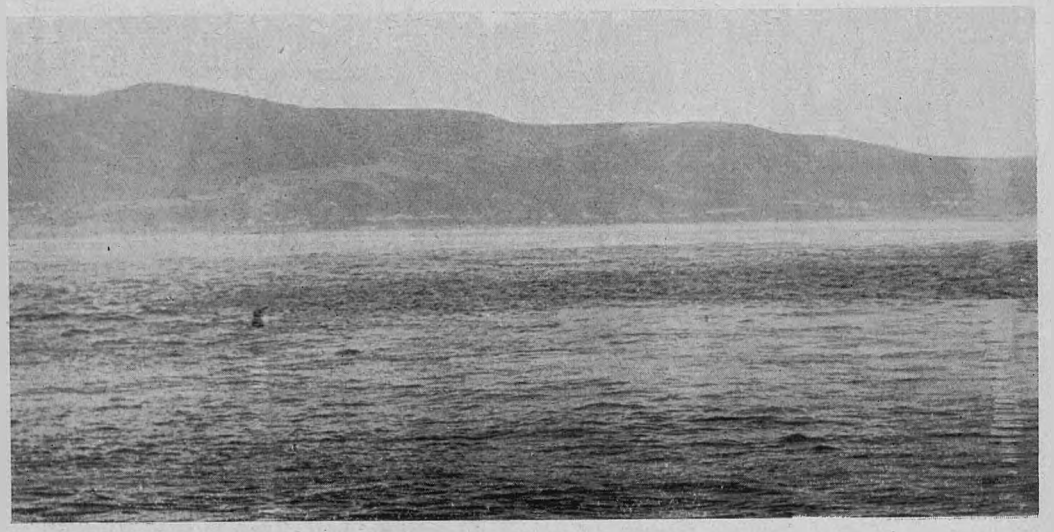
Esiste una zona attorno alla Calabria, che per la veemenza delle correnti, e per l'imponenza dei ribollimenti, dei frangenti e dei vortici, supera la stessa zona di Peloro: è lo zoccolo sottomarino di Punta Pezzo. Le vallate jonica e tirrenica, costituenti il bacino dello stretto, si elevano gradualmente in esso e si incontrano formando una sella sottomarina, che dalla superficie dista circa cento metri. Questa sella è lo sbarramento principale fra i due mari. Su di essa si hanno le massime correnti e i più intensi tumulti delle acque, specialmente nelle adiacenze della costa calabrese, verso la Punta Pezzo.

Se il mito di Scilla dovesse venire localizzato in una zona paragonabile a Peloro per insidie e difficoltà nautiche, questa zona non sarebbe certo l'attuale settore di Scilla, ma dovrebbe essere Punta Pezzo.

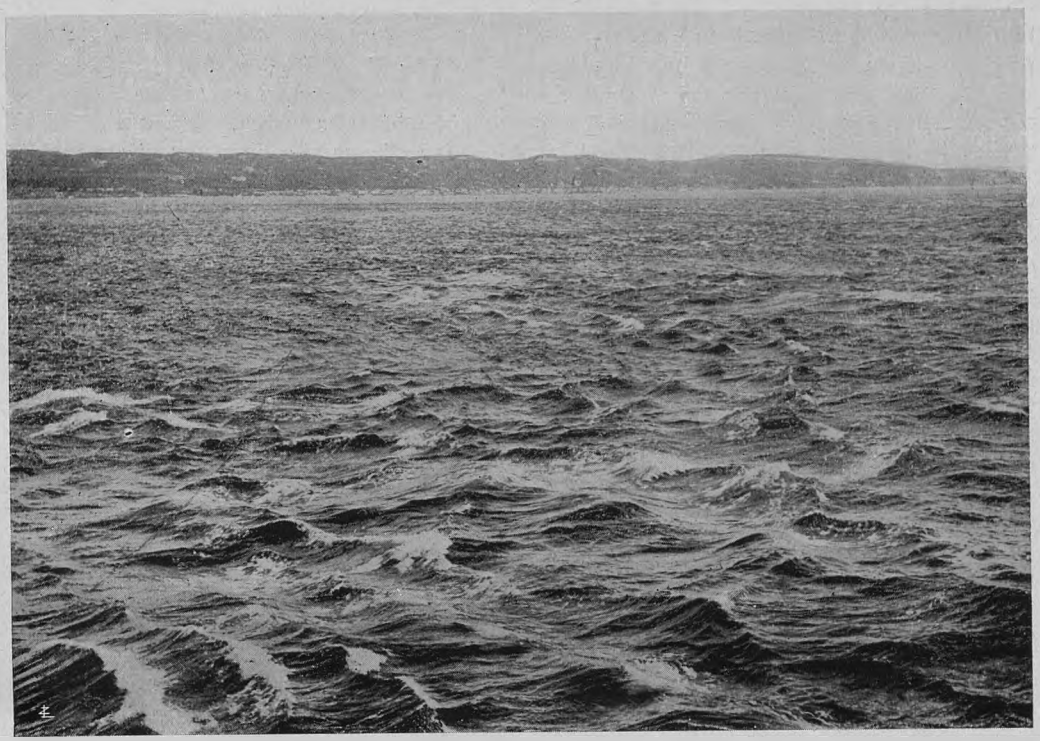
L'antica regola di Omero « A Scilla tienti vicino, e rapido trascorri » è seguita ancor oggi dalle navi, poichè la rotta usuale di esse si approssima di preferenza alla costa calabrese. I naviganti non possono sfuggire alla sorte segnata dall'antico detto: « *Incidit in Scyllam qui vult vitare Charybdim* ».

***

Coi progressi della navigazione sono scomparsi in gran parte i soverchi timori che in-



RIBOLLIMENTI DELLE ACQUE (TAGLIO) PER INSERZIONE DI CORRENTI.



RIBOLLIMENTI E FRANGENTI AL PASSAGGIO DEL TAGLIO GRANDE.

cutevano i flussi e i tumulti delle acque messinesi. Restano tuttavia condizioni critiche, a cui si deve fare molta attenzione; i sinistri frequenti, verificatisi in quelle acque, ammoniscono che se le barche e i velieri non riescono a superarle, se non in condizioni favorevoli, anche le moderne motonavi debbono fare i conti coi flussi violenti delle correnti e con i refoli possenti che le turbano.

Le notizie prevalse finora sono frutto di tradizione millenaria e di esperienza locale. Ma questa tradizione e questa esperienza non hanno maggior valore di quelle acquisite, ad esempio, per l'andamento dei fenomeni atmosferici. La meteorologia scientifica poté sorgere soltanto quando l'atmosfera fu investigata con strumenti precisi e in tutti i suoi recessi. La conoscenza dei moti marini dello stretto di Messina non poteva assumere forma definitiva che mediante dirette misurazioni delle correnti, in tutti i diversi settori, e a tutte le profondità, misurazioni condotte con metodo e proseguite per lunghi intervalli. Le apparenze superficiali, unica fonte delle cognizioni diffuse sinora nei testi scientifici e nelle guide dei naviganti, non potevano dare che informazioni grossolane, incomplete ed errate in molti punti.

Per iniziativa del R. Comitato Talassografico Italiano, del Ministero della Marina, e della Delegazione italiana della Commissione internazionale del Mediterraneo, la esplorazione dello stretto di Messina potè essere per la prima volta tentata, con mezzi adeguati, in due crociere eseguite colla R. Nave *Marsigli* dall'agosto al novembre 1922, e dal marzo al giugno 1923. Queste crociere segnano l'inizio delle conoscenze desunte da misurazioni dirette, coordinate e precise. Non senza orgoglio si può aggiungere che i risultati raggiunti superarono le aspettative stesse degli iniziatori dell'impresa, così che i moti dello stretto di Messina, avvolti sino a ieri in un velo di mistero, e descritti con un cumulo di errori (come necessariamente avviene quando si tenta di indovinare i segreti della natura, senza investigarli con mezzi opportuni), oggi sono precisati con figurazioni matematiche semplici e generali. Non solo siamo in grado di determinare il ritmo delle correnti superficiali, allo stesso modo con cui sappiamo sta-

bilire le variazioni di marea in un porto, ma possiamo anche precisare l'intimo meccanismo dei moti che avvengono nei profondi recessi marini, e stabilire le variazioni che si verificano da punto a punto.

Per giungere al possesso dei dati necessari per la formazione di queste deduzioni, la *Marsigli* dovette sfidare le ire del tempo e del mare; mettersi alla fonda nei diversi punti dello stretto ed ivi restare per lunghi periodi, operare misure, alle diverse quote dalla superficie al fondo, giorno e notte, senza interruzione. Le correnti minacciavano ogni momento di frangere la catena di ormeggio. Le ancore incastrate nelle rocce del fondo marino, dilavato dalle rapide correnti, talora non potevano più essere disincagliate e dovevano essere sacrificate. I refoli lambivano i fianchi della nave e scorrevano lontani come saette; talora imprimevano fluttuazioni improvvise così violenti, da strappare di colpo gli ormeggi. Ma le macchine, tenute sempre sotto pressione, consentivano alla nave di allontanarsi tranquilla, per ritentare un nuovo ancoraggio sul sito da investigare, senza temere nè l'ingordigia di Cariddi, nè i latrati di Scilla.

E mentre i delicati correntometri fissavano, di ora in ora, le variazioni delle velocità dei rapidi flussi, che in certi punti, come a Punta Pezzo, rasentarono il valore di 6 miglia all'ora, altri strumenti misuravano le fluttuazioni rapide delle temperature, le caratteristiche fisiche e chimiche delle acque, o recavano in superficie esemplari della fauna e della flora marina, affidati allo studio sapiente del Direttore del grandioso Istituto di Biologia Marina, eretto in Messina dal R. Comitato Talassografico.

Vinte le difficoltà delle osservazioni, rimaneva il duro lavoro di elaborazione dei dati. Una prima parte di questo lavoro è ormai compiuta e sarà resa nota in una estesa relazione, in corso di stampa fra le Memorie del R. Comitato Talassografico. È la parte riguardante le maree e le correnti.

I due mari congiunti dallo stretto di Messina hanno opposti livelli di marea. Se da un lato dello stretto il mare si alza, dall'altro si abbassa. Se una diga enorme chiudesse lo stretto di Messina, si avrebbe questo curioso fenomeno: mentre a destra della diga dominerebbe alta marea, a sinistra si avrebbe marea bassa. La diga non c'è; o meglio la diga esiste, ma si eleva solo alla distanza di cento metri dalla superficie, sulla sella di Punta Pezzo. Le acque dei due mari, attraverso all'apertura di questa diga sottomarina, cercano un livellamento tra le superfici alternativamente più alte e più basse; e lo raggiungono sostituendo il salto improvviso con un declivio a lieve pendenza, mercè gli scorrimenti fortissimi delle acque dal mare a livello più alto, verso quello di livello inferiore. Ogni alternanza di marea tende a provocare analoga alternanza di corrente.

Le condizioni morfologiche perturbano e complicano questi moti; gli agenti astronomici, determinanti le maree, operano mutando il regime delle correnti coll'età lunare, colle ore del giorno e colle stagioni. Le schematiche regole nautiche finora in uso per la previsione, almeno qualitativa, di questi flussi, esaminate in base alle misurazioni eseguite, appaiono estremamente deficienti ed errate; esse devono ormai scomparire.

Le figurazioni precisate per il ritmo delle correnti messinesi, nei diversi settori dello stretto, hanno condotto alla costruzione di tavole di uso generale, le quali consentiranno ai naviganti di leggere direttamente le velocità delle correnti, per qualsiasi data, e per ogni ora del giorno, valutando anche le variazioni che si possono incontrare lungo la rotta, da punto a punto.

L'Italia potrà così offrire al mondo un modello di tavole nautiche, le quali probabilmente non trovano riscontro in altre zone marine. Dall'epoca dei miti eravamo passati a quella delle tradizioni e dei semplici rilievi delle apparenze. Ci incombeva il dovere di compiere a fondo lo studio dei grandiosi fenomeni che la natura plasmò nei classici moti delle acque messinesi. Questo dovere è compiuto, per merito della nostra Marina e del Comitato Talassografico.

FRANCESCO VERCELLI
R. Istituto Geofisico, Trieste.

IL PLEBISCITO DEGLI AMICI DEL TOURING PER LA DIFESA DEL NOME DEL SODALIZIO

Nel fascicolo dello scorso luglio abbiamo dato ai nostri Soci e lettori, diffusi ragguagli intorno alla vertenza che il nostro Sodalizio ha dovuto e deve sostenere nei riguardi di una associazione recentemente germogliata a Napoli col nome di Touring Club Italo-Tedesco. Poichè, riuscite vane le pratiche conciliative per ottenere la revoca di tale denominazione nella parte in cui è evidente la confusione con la nostra, la vertenza medesima è stata da noi sottoposta al giudizio della magistratura e questo verrà pronunziato nel prossimo ottobre; con quel riserbo ch'è doveroso in simili contingenze noi ci asterremo dall'interloquire ulteriormente in argomento.

Però i nostri Soci hanno ben diritto di essere informati sull'andamento delle cose nostre, e siccome il regolare organo d'informazione è appunto questa Rivista, è qui che dobbiamo oggi riferire, sulla materia che ci occupa, quello che non potè trovar posto nel fascicolo di luglio, o perchè non ci era noto quand'esso era già in corso di stampa, o perchè si verificò più tardi.

Appartiene, per esempio, a questa seconda categoria di fatti, una lettera pubblicata il 9 luglio dal Principe Nicola Caracciolo di Forino, quale presidente della sezione italiana del T. C. I. T., in risposta ad una comunicazione del nostro Presidente ai giornali per illuminarli sulla questione. In detta risposta il Principe di Forino, premesso come e con quali scopi si sia costituita in Napoli la sezione italiana che ha assunto il nome di Touring Club Italo-Tedesco, data notizia della nostra opposizione al nome di battesimo da essa sezione prescelto, non espone su questo punto cardinale ed unico della contesa non pur una ragione, ma una parola sola, e preferisce diffondersi a confutare la caratteristica di unicità « nazionale » del nome del nostro Sodalizio, affermando di non essere disposto a riconoscere monopoli di tal genere e di rivendicare « il fine utile e patriottico di richiamare correnti straniere, cioè denaro straniero in Italia, di riallacciare relazioni commerciali, cioè scambi utili al nostro Paese: fini che ogni Istituzione pensosa dell'avvenire della Patria dovrebbe approvare ed incoraggiare, ed il Mezzogiorno d'Italia è orgoglioso di averne presa la iniziativa con uomini e mezzi propri ».

Orbene, la Direzione del T. si domanda quale rapporto abbiano queste parole con la controversia che si discute. È del tutto insussistente che il T. C. I. abbia mai pensato a un qualsiasi monopolio della qualifica di nazionale. Altre istituzioni lo sono non meno di esso. Ed il T. C. I. si guarda bene dal discutere gli affermati fini utili e patriottici del neonato T. C. I. T. e si limita soltanto a quello che è suo preciso diritto e dovere: evitare la confusione e il danno che ingiustamente e inevitabilmente possono derivare dalla quasi completa omonimia; impedire quindi all'istituzione italo-tedesca l'uso del titolo di Touring Club che è ormai patrimonio acquisito e inalienabile della Istituzione schiettamente ed esclusivamente italiana. Quanto al carattere limpidamente nazionale del T. C. I. scevro di ogni infiltrazione straniera, esso è documentato da trenta anni di attività purissima universalmente riconosciuta e perfettamente al sicuro da ogni confutazione.

Questo, e non altro, è il fulcro della contesa; questo il cardine della nostra legittima opposizione. Esso è di tale evidenza che nessun dubbio è lecito in proposito, e in Napoli stessa c'è chi si rende conto degli equi diritti altrui, come ha ben rilevato un quotidiano di Napoli, il quale, in un articolo del 27-28 giugno accennava precisamente al senso di ambiguità, di equivoco e di stupore suscitato dalla coincidenza del nome del nuovo Ente « col nome d'un'antica e gloriosa Associazione nazionale che è decoro, onore del Paese e ormai ne rappresenta anche una grande forza ». « Tutti comprendono — aggiungeva — che alludiamo al Touring Club Italiano. Quando si dice Touring, per chi non ami gli equivoci, si vuol dire il nostro Club Italiano ».

Proprio sulla facilità dell'equivoco le prove raccolte sono ormai d'ogni giorno, ma ove mai ne fosse parsa necessaria, una tipica l'abbiamo trovata in un quotidiano di Roma

del 24 giugno, in una nota di cronaca sulla costituzione della sezione romana dell'associazione: nota che, fra parentesi, ha tutto il sapore d'un comunicato della stessa sezione « ben onorata di porsi a disposizione di tutti coloro che desiderano informazioni o schiarimenti, o se vorranno far parte o partecipare (*sic*) alle manifestazioni di detta associazione ». Ebbene, la nota del giornale romano si compone di tre capoversi: il primo comincia con le parole « Il Touring Club italo-tedesco ecc. »; il secondo comincia a sua volta: « Del Touring Club ecc. »; e il terzo, attacca addirittura con una sola parola, con un nome solo: « Il Touring ecc. ».

E dopo ciò è lecito ancora oggettivamente — all'infuori degli interessati — dubitare dell'opportunità sacrosanta e dell'urgenza imprescindibile della nostra risoluta reazione?

***

Essa è apparsa a tutti così giustificata, e la via da noi scelta nella singolare contesa risulta tanto nitida, che tutti gli amici nostri — e son legione — si sono affrettati ad approvarla ed hanno colto volentieri quest'occasione per manifestarci la loro piena solidarietà e offrirci plauso, appoggio e contributo nell'opera intrapresa per salvaguardare il Sodalizio nel suo nome ch'è ormai un simbolo e una bandiera.

Anche il contributo. C'è stato chi ha proposto una sottoscrizione fra i Soci e chi ha cominciato a sottoscriversi per contribuire alle spese di causa. È questa per certo una prova concreta di attaccamento e la rileviamo con grato animo, pur (come si comprende) senza accoglierla. A noi basta la prova morale del caldo consenso che ci assiste e ci conforta in questa incresciosa congiuntura: consenso che è venuto a noi pronto, vasto, entusiastico da ogni parte. E la manifestazione continua e continuerà perchè risponde ad una sensazione generale. È una voce plebiscitaria che si è levata da ogni angolo di Italia ad approvare la nostra condotta, deprecando il consolidarsi di un equivoco che non avrebbe mai dovuto sorgere. È una dimostrazione di affettuosa fiducia che ci commuove profondamente per le proporzioni grandiose che ha assunto e per il tono ardente che la distingue. Essa ci rivela nella maniera più viva e confortante la sensibilità squisita dei Consoci per ciò che tocca l'intangibile e inconfondibile fisionomia del nostro Sodalizio, e ci dice di quanto amore esso sia dovunque circondato e con qual gelosa cura si debba difenderlo — come, rigidamente vigili, lo difendiamo — da qualunque attentato.

Che i Soci avessero ad insorgere con slancio concorde in questa sgradevole emergenza, era agevole a prevedersi; ma le attestazioni di simpatia, le parole di plauso e di augurio, ci son venute copiosissime anche da estranei alla compagine sociale, da enti e da persone che nessun vincolo unisce a noi, tranne la comune devozione al bene del Paese e che di questo vedono un fattore nella lunga tenace appassionata opera nostra, ispirata al sacro nome italiano ch'è scritto nel nostro emblema ed impresso nei nostri cuori. Ed è da questo riecheggiare di ampie armonie ideali, diffuse in un'orbita così grande, che noi riattingiamo il convincimento e l'impulso per mantenerci liberi e compatti sulla strada maestra della nostra italica missione, col nostro aperto viso, coi nostri connotati tipici, con la nostra assisa particolare ed esclusiva che non consente ambiguità di emuli plagiarii e non permette promiscuità d'insegne e di vessilli.

Da quando l'arbitrario tentativo è stato denunziato, oltre che al tribunale giudiziario, a quello dell'opinione pubblica, l'affluire delle proteste è divenuto quotidiano verso i nostri uffici, sotto forma di lettere e telegrammi in numero sempre più cospicuo. E anche di questo ci corre l'obbligo di informare i Soci. Lo faremo trascegliendo nella massa e omettendo, per ragioni intuitive, le frasi o le parole troppo vivaci che il generoso sdegno suggerì ai Soci ed agli amici.

Ecco in prima linea la falange dei Consoli, di questi nostri fidi e zelanti rappresentanti, missionari devoti del Touring, custodi della sua integrità, propagandisti e alfieri delle sue glorie. C'è il Console di Fiume, per esempio, che ama adoperarsi per « la giusta causa del nostro Sodalizio » e c'informa di un caso, accaduto or è forse mezzo secolo nella stessa Napoli e che può presentare qualche analogia con quello che ci occupa. Si pubblicava, cioè, in Napoli il quotidiano politico intitolato *Roma* (tuttora esistente), allorchè ne sorse un altro col titolo di *Roma Capitale*. La Direzione del *Roma* intentò causa al *Roma Capitale* perchè la parola

« Roma » non poteva essere usata per un altro giornale, anche se seguita dalla parola « Capitale », generando confusione ad esclusivo danno del giornale *Roma*. Il Tribunale di Napoli accolse tale tesi e condannò il *Roma Capitale* a cessare le pubblicazioni ed a pagare tutte le spese.

Il Console di Sesto Fiorentino si dà premura di segnalarci invece il comunicato della sezione romana del Touring Club Italo-Tedesco, pubblicato su un quotidiano di Roma nel modo che abbiamo più innanzi accennato, e rileva la confusione dei nomi, contro la quale si scaglia con acerbe parole un altro nostro egregio fiduciario, il capitano Ettore Smaniotto, Console militare del Touring per il 7° Alpini. Il valoroso ufficiale, riferendosi ai tragici ricordi della guerra ed anche a certe alpestri constatazioni sospette del tempo di pace, si associa di gran cuore alla nostra protesta. Un linguaggio egualmente fiero è quello del nostro Console di Brisighella (Forlì), il capitano medico dott. cav. Giovanni Ceroni, il quale ci scrive « collo stesso animo di dieci anni or sono » allorchè, Volontario di guerra, « si scagliava contro la barbarie nemica ».

Calorosamente con noi si dichiarano i Consoli di Seregno (Milano) e di Virgilio (Mantova). Quello di Barghe, « sicuro d'interpretare unanimemente il pensiero dei Soci Barghesi, vivamente deplora l'abuso del glorioso nome del nostro Sodalizio ». Il Console di Caldonazzo (Trento), espressa la sua alta meraviglia, soggiunge: « Alla protesta di tutti i Soci locali unisco pure la mia, convinto che codesta Direzione saprà far sì che il nome del nostro Sodalizio non venga usurpato da nessuno ». Il cav. Orlando Mariottini, Console a Bagni di Casciana (Pisa), ci scrive: « Apprezzo fortemente la vostra azione energica contro l'antipatico tentativo ». Domenico Ramucci, Console di Vallerano (Roma), dichiara: « Rendendomi interprete del pensiero di tutti i Soci di Vallerano, elevo la più vibrata protesta contro l'abuso del nome del Sodalizio. Plaudo all'energico intervento della Direzione e formulo i più ardenti voti affinchè venga resa ampia giustizia al glorioso Touring Club Italiano ».

Il Console per Cedegolo (Brescia), Battista Bulferetti, così si esprime: « Dopo aver letto e riletto la notizia riguardante la fondazione di un nuovo Touring Club che ha intenzione di chiamarsi Italo-Tedesco, sento impellente il dovere, di inviare prima la mia piena adesione a quanto ha fatto il nostro Presidente e anche a quanto farà certamente per salvaguardare la nostra impareggiabile e inattaccabile Associazione, e poi di elevare la mia più fiera ed alta protesta per quanto questo nuovo Touring ha fatto e intende fare, mentre non dubito che il nostro Presidente saprà ottenere giustizia ». Al Presidente medesimo s'indirizza il Console di Pesaro, rag. Giulio Gizzi, per dirgli: « L'azione pronta ed energica da Lei spiegata per la tutela degl'interessi e dei sacrosanti diritti del nostro vigoroso, potente e benemerito Sodalizio contro il Touring Club Italo-Tedesco costituitosi a Napoli (con finalità in buona parte assai diverse da quelle del Touring Club Italiano e con uno statuto straordinariamente... originale[1]), non può

---

(1) Il Consiglio del Touring ha citato il Touring Club Italo-Tedesco per il cambio del nome, questo è il nodo della questione.

Ma, come considerazione laterale, non si può certo non osservare la singolarità della costituzione del T. C. I. T. Uno Statuto che lascia campo a straordinarie aggiunte che ne cambiano alcuni punti sostanziali è stato presentato ed approvato con un « atto costitutivo » all'Hôtel Royal di Napoli l'11 febbraio 1925 da un piccolissimo numero di persone. Queste persone hanno nello statuto accettato coll'atto costitutivo stabilito che le due sezioni sono autonome ed indipendenti.

Ogni sezione può nel suo atto costitutivo e nel regolamento stabilire la retta da corrispondersi dai propri soci. E allora nel regolamento hanno creato un « Console Generale » che è direttore tecnico e membro del Consiglio che può nominarsi da sè un Vice Console pure membro del Consiglio (!). Ma cosa che va al di là di ogni immaginazione nell'atto costitutivo « riconoscendosi al signor Carlo Liporace il merito ecc. » lo si nomina Console Generale per *venti* anni (!!) mentre il Consiglio è duraturo *due* anni!!

La Società anonima Agenzia privata di Viaggi « Impresa Gite Golfo » di Napoli, via S. Lucia, 25-25, del cui Consiglio di Amministrazione è Presidente il Principe di Forino e della quale è Consigliere Delegato il signor Liporace, sviluppa un'azione di interesse proprio perfettamente legittima per i suoi clienti, ma non è possibile non collegare alla fisonomia del Touring Club Italo-Tedesco il fatto che il Presidente di questo è lo stesso Presidente dell'« Impresa Gite Golfo », che il Console Generale inamovibile per 20 anni (direttore tecnico e membro del Consiglio, questo sì amovibile ogni due anni) è il Consigliere Delegato della « Impresa Gite Golfo ». Così pure la Sede del T. C. I. T. è presso l'« Impresa Gite Golfo ».

Non soltanto, ma la Sezione bavarese del T. C. I. T. (della quale non è nota alcuna attività all'infuori di quella dell'Agenzia di Viaggi Siemer di Monaco, Herzog Wilhelmstrasse, 33) ha ufficialmente indicato come propria Sede in quella città la predetta Agenzia. Così non si può non rilevare l'enormità dello statuto che dà due nomi diversi alla stessa associazione in Italia e in Germania e cioè in Italia: Touring Club Italo-Tedesco e in Germania Associazione Turistica Tedesco-Italiana (Deutsch Italienischer Turistenverband).

Quanto poi agli scopi ve ne sono di tali per i quali il T. C. I. vuole non essere confuso per ovvie ragioni. Ad esempio nell'opuscolo ufficiale diramato dal T.C.I.T. è detto che uno dei vantaggi che esso offre è di « aiuto pecuniario quando ne sia garantito il rimborso in caso di vero e provato bisogno derivante da circostanze impreviste ». Il T. C. I. non è una banca nè un Monte di Pietà.

non riportare la intera ed entusiastica approvazione dei nostri trecentomila Soci e di tutti coloro che nella vecchia Associazione vedono uno dei più luminosi fari di attività nazionale e patriottica. A nome, pertanto, dei Soci di questa città e provincia, esprimo a Lei, Illustre Presidente, non soltanto l'adesione incondizionata al suo operato, ma anche il compiacimento più vivo e i ringraziamenti più sentiti ».

Ora ascoltiamo un poco anche le voci consolari e consolanti del Mezzogiorno d'Italia. Dalla stessa Napoli, culla del sodalizio italo-teutonico, è partito un grido di protesta unanime. Il Consolato napoletano, composto di egregie persone, si è prestato in un primo tempo a pratiche conciliative, perchè il nuovo ente comprendesse il dovere di correggere subito, cambiando il nome, quello che avrebbe potuto anche ritenersi assunto per irriflessione. Ma cadute le pratiche per netto rifiuto del T. C. I. T. il Consolato si adoperò a illuminare l'opinione pubblica.

Il Console di Capri, Eugenio Dagna, ci scrive: « Trovo del tutto giuste le rimostranze della nostra Direzione Generale ed aderisco alla bella battaglia ingaggiata per salvaguardare il nome glorioso del Touring Club Italiano. Auguri e viva il Touring! ». Il dott. Eduardo Fabricatore, Console e Medico di Sarno (Salerno) così s'indirizza al nostro Presidente: « Console e Medico da 25 anni, ho sempre ascritto ad altissimo onore le dette cariche, ed accanto al mio tavolo da lavoro è il mio ciclo che ancora inforco non ostante i miei 60 suonati. Circa l'usurpazione del nostro Nome, mi affretto a scriverle non solo per esprimerle i sensi della nostra incondizionata solidarietà, quanto per dichiararle che difenderemo sempre ed ovunque « unguis et rostribus » il nostro glorioso Vessillo, che nelle Sue mani sventolerà trionfante sui monti e sui mari! E credo che spetterebbe al Corpo Consolare l'onore di sostenere le spese del giudizio incoato, come simbolo di quella solidarietà e fraternità, che sono le basi granitiche del nostro grande Sodalizio ».

A parte la proposta per le spese di giudizio che, come già dicemmo, la Direzione non crede di accogliere, non è commovente l'amoroso fuoco di questo nostro vecchio Console battagliero?

Ancora dalla provincia salernitana, ossia da Sala Consilina, il Console prof. Rimoldi c' informa che « il Touring Club Italo-Tedesco ha suscitato generale malcontento e tutti approvano il contegno del T. C. I. sia nella forma che nei mezzi legali ». E da Santa Maria Capua Vetere il Console, cav. uff. Giuseppe Cariati, vivamente plaude alla nostra iniziativa contro la creazione di sodalizi col nome del nostro ch'è « vanto ed orgoglio di quanti hanno veramente sincero e vivo il culto della Patria ». Il cav. Domenico Caggese, Console di Stornara (Foggia) scrive al Presidente: « In nome mio e dei Soci di Stornara, esprimo a V. S. Ill. i sensi della più alta considerazione per la vigile attività che Ella spiega a tutela dei diritti del Touring Club, e mi associo incondizionatamente alla ferma protesta sollevata contro l'abuso che si tenta fare del nome del Sodalizio, da Lei tanto degnamente presieduto ». La sua vibrante « affermazione di fede » al Touring Club Italiano invia anche Giovanni Taranto, Console di Catania, mentre il Console di Cianciana (Girgenti), Carmelo Martorana De Michele, in nome proprio e di altri, formula la protesta e la deplorazione contro l'abuso del nome del nostro Sodalizio.

Il nostro Legale di Monaco (Principato), l'avv. cav. Andrea Notari, ch'è un competente essendo avvocato presso quella Corte di Appello, ci scrive di comprendere la giusta protesta inoltrata dal nostro Consiglio contro l'abuso del nome, fonte certa di confusioni inevitabili « potendosi facilmente credere che si tratti di una sezione del nostro Touring italiano riservata a Soci o tedeschi o simpatizzanti ». E aggiunge: « Temo che all'estero si cercherà forse più facilmente di speculare sulla possibile confusione, e ciò a scopo di nuocere alla propaganda in favore del Touring Club Italiano. Unisco quindi la mia debole e umile protesta a quelle del nostro Consiglio, augurando che il magistrato riconosca il pieno diritto della nostra Associazione ».

L'opinione dell'avv. Notari è pienamente condivisa da altri esperti in giurisprudenza. Dall'avv. cav. uff. Lorenzo Zanardi di Bergamo — per es. —, il quale ci scrive: « Non perchè l'On. Consiglio Direttivo abbia bisogno del mio plauso, ma solo per rispondere ad un impulso dell'animo mio, io, come socio

e Consulente Legale del Touring fino da quando era ancora Touring Club Ciclistico, ringrazio l'On. Direzione di quanto ha fatto e farà, sempre a tutela del nome che è nostro, soltanto nostro». E il comm. avv. Luigi Capogrossi Colognesi, Legale del Touring in Jesi (Ancona): «Mentre mi unisco alla Vostra giusta protesta per la difesa del nome del Touring, indignato che altri voglia confondere una ormai classica e colossale Istituzione» con una imitazione, «mi permetto di richiamare alla Vostra attenzione, per quanto di ragione, la Legge 6 aprile 1913 N. 285 per la protezione della proprietà industriale e la registrazione dei marchi di fabbrica e di commercio. È ovvia nel caso la sleale concorrenza avendosi adoperato la denominazione «Touring Club Italo-Tedesco» in contrapposto a «Touring Club Italiano», considerando che «italo» è sinonimo d'«italiano» e considerando che non vi era alcuna ragione di scrivere «Touring» invece di «Unione» o legame, cui corrisponde il tedesco «verband» adottato per la sezione bavarese. Qui trattasi di vera usurpazione che non dubito sarà riconosciuta dal Tribunale competente. *Quod est in votis!*».

Il Legale del T. C. I. per Roma, avv. Luigi Trombetti, fu sollecito a segnalarci di aver constatato «con somma sorpresa il sorgere, a Roma, di una sezione del «Touring Club Italo-Tedesco», Associazione senza dubbio estranea alla nostra»; per cui argomentava: «Ritengo che cotesto On. Consiglio non vorrà disinteressarsi della cosa, ad evitare probabili dannose ripercussioni nell'attività sociale del T. C. I. Basterebbe notare, ad esempio, la voluta affinità del nome». E l'avv. Giuseppe Lapis, di Castrogiovanni: «La campagna e l'azione iniziata da codesta On. Direzione per la difesa del nome del Touring e che in omaggio ai più elementari principî di diritto non può che essere coronata dal massimo successo, trova plaudenti e consenzienti i Soci tutti del Sodalizio nazionale. Quale Socio e Legale del Touring, invio i miei augurî per una sollecita e felice risoluzione della incresciosa questione». Uguali sentimenti esprimono l'avv. Bivio Luigi Sbrana, Console, e l'avv. cav. Guido Ferraro, Legale del Touring a Napoli.

Tra i medici del T. C. I. che ci hanno scritto, notiamo il dott. Giovanni Gniotto di Latisana (Friuli) che ha voluto associarsi nella «legittima protesta del Consiglio del Touring contro l'abuso fatto del nome del Sodalizio nazionale», e il dott. Francesco Pimpinelli di Collepepe (Perugia) che così si esprime: «Come Italiano e come Socio mando la mia più completa adesione alla protesta avanzata dal Consiglio contro l'indegno abuso fatto al nome del nostro vecchio e glorioso Sodalizio».

Proteste individuali di singoli Soci o di gruppi di Soci ci sono pur giunte in numero enorme. Dalla eloquente domanda «Ma che pasticcio è questo?» segnata dall'avv. Enrico Mazzolani di Laurana (Istria) sotto un annuncio giornalistico del nuovo Ente, alla sorpresa del signor Fernando Leusori di Roma che in buona fede aveva creduto a «una emanazione, una formazione laterale, un ponte turistico di congiunzione fra Noi e la Baviera»; dal biglietto del dott. Agostino Pesce, di Lesmo (Milano) che condanna la nuova istituzione e la sua denominazione, al telegramma di ben 67 Soci del Touring addetti al Telegrafo Centrale di Roma, i quali «inviano la loro incondizionata approvazione al Consiglio Direttivo per opera che crederà opportuno svolgere onde salvaguardare interessi buon nome nostro amato Sodalizio». Da Falconara Albanese (Cosenza) Giulio Frigerio, interprete pure d'altri Soci di quella regione, biasima la condotta del nuovo Sodalizio e invia al Touring sensi di approvazione e d'appoggio. Il Socio E. Tommasi di Cagliari si associa pienamente «per rivendicare al Touring Club Italiano il suo glorioso nome, allontanandone le insidiose omonimie». Edoardo Stefanutti da Capanne di Vitiana (Lucca) si associa interamente all'azione contro l'abuso di titolo e soggiunge: «Sempre a disposizione del Sodalizio per quel che posso». Renato Caporaloni da Roma ci afferma: «Il vecchio Sodalizio italiano ha ben oprato deferendo ai Tribunali chi ne vorrebbe usurpare il nome glorioso e rispettato. Sono certo che il Magistrato vi darà ragione; ma in ogni caso avrete con voi, nell'azione intrapresa, il plauso e l'appoggio di tutti i 300 mila Soci». Anche Guglielmo Lanzone di Genova approva incondizionatamente «che sia deferita la questione al Tribunale che certo non potrà che riconoscere il sacrosanto diritto del nostro Sodalizio». E il rag. Giuseppe Armenise di Torino, che si vanta nostro Socio dal 1901, ci

manda un'infocata lettera di protesta contro l'usurpazione e di plauso per la pronta azione giudiziaria, a sostener la quale egli caldeggia il concorso di tutti i Soci, sottoscrivendosi pel primo per 50 lire.

Tutto questo è pur bello, e ci sarebbe quasi da dir grazie a chi ha provocato tanto nobile slancio solidale!

***

Esso s'effonde generoso dalle file degli umili come dalle più alte sfere. Così dal Senato del Regno il Vice Ammiraglio Giovanni Sechi, nostro Socio Vitalizio, ci manifesta il suo vivo interesse e lo sdegnoso rammarico, deplorando con tutta l'anima la costituzione del Touring Club Italo-Tedesco, e l'illustre sen. Luigi Luiggi scrive al nostro Presidente: « Faccio plauso alla Sua strenua difesa del nome del Touring Club Italiano, il quale è un vero *nome proprio*, non da usarsi da altri e tanto meno in connessione con la parola italo-tedesco. Tutti gl'Italiani la seguiranno in questa difesa ». E il Direttore Gen. della Statistica: « In piena consonanza di pensiero con codesta Direzione, come funzionario e come vecchio Socio, mi unisco ad essa in questa nobile protesta e formulo l'augurio che la giustizia italiana riconosca ben presto gli intangibili diritti del nostro Sodalizio ».

La Presidenza della Deputazione Provinciale di Cremona volle pur associarsi a noi « nel deplorare che altra Istituzione abbia voluto abusare del nome del Sodalizio ». La Camera di Commercio di Carrara esprime « il più vivo plauso per l'azione intrapresa, insieme con l'augurio che essa conduca al completo riconoscimento delle ragioni di cotesto benemerito Sodalizio ». La partecipazione alla « giusta azione difensiva » e l'augurio dei migliori risultati ci sono espressi dall'Automobile Club di Genova. L'assemblea dei soci del Club Alpino di Bolzano ci ha telegrafato l'espressione della sua viva solidarietà. Pure telegraficamente i soci e dirigenti della « Pietro Micca » hanno elevato « un entusiastico urrà al Touring Italiano deprecando contro usurpatori titolo italianissima istituzione ».

Ma un documento più prezioso di tutti è pervenuto al nostro Presidente, dall'on. Alessandro Gorini, Presidente della sezione provinciale milanese dell'Associazione Nazionale fra Mutilati ed Invalidi di Guerra, con questa lettera squisita: « Le trasmetto una cosa interessantissima: una vecchia bolletta del Touring Club Italiano intestata al signor capitano cav. Leopoldo Bassi, nostro socio e valoroso mutilato. Egli la teneva nel portafogli quando nel 1915 fu in trincea e quando, malamente ferito, si ebbe il braccio destro ridotto in frantumi. Coricato, il cap. Bassi, in una barella, il braccio filtrò sangue dovunque era possibile e perfino sul documento, dove il liquido prezioso disegnò, come Ella vede, un albero vigoroso e frondente. Tutto ciò che di macabro poteva a tutta prima sembrare, in tal modo, scomparve, ed ora ne risulta solamente la gentilezza di un simbolo. Di contro al germogliare delle Sezioni più o meno turistiche del Touring Club Italo-Tedesco, non Le giunge la cosa come un lieto presagio? È certo che sì. Tenga per fermo che i Mutilati furono e sono sempre molto vicini alla Sua italianissima Istituzione, così come è vero che essi sentono oggi il dovere di rinnovarle, col più assoluto esclusivismo, la espressione tenace della loro simpatia ».

Il cimelio incomparabile è presso di noi, simbolo sacro e auspicio sicuro per la nostra battaglia e per la nostra fede italiana.

***

Il plebiscito di cui qui vi è solo un riflesso — quello di una piccola parte di coloro che presero la penna per scrivere — il plebiscito che ha ben altra diffusione nei cuori e nelle menti di centinaia di migliaia di italiani non può non impressionare i pochi uomini che hanno creduto di persistere, malgrado le pratiche concilianti esperite, ad usare un nome che per giudizio del cuore e del pensiero di centinaia di migliaia di italiani essi non avevano e non hanno diritto di usare.

Non hanno diritto. Lo dirà il Tribunale in sua sentenza. Ma che cos'è il giure ai confronti della coscienza nei casi contingenti? Nessuna sentenza, anche la più favorevole, potrebbe avere il valore di prova provata che il pensiero di migliaia di italiani è che il nome « Touring Club » è in Italia proprietà intangibile del Touring Club Italiano.

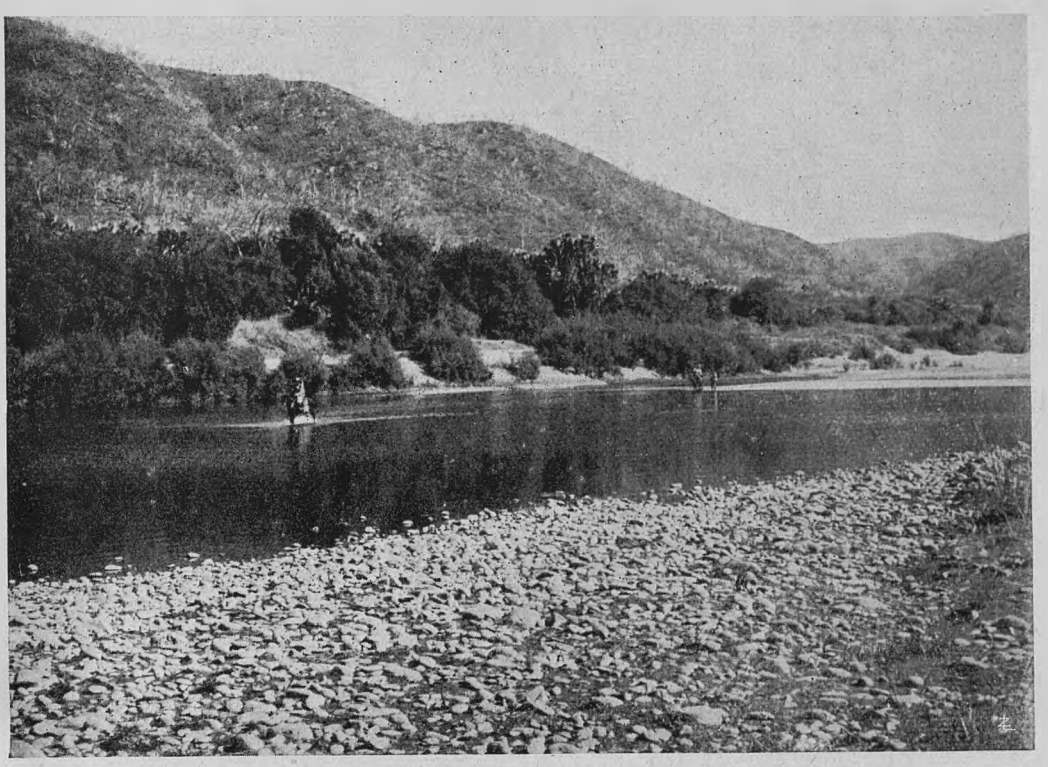


FIG. 1 - GUADO DEL TACAZZÈ IN MAGRA, 15 km. A MONTE DEL T. SITTONA.

BELLEZZE NATURALI DELLA COLONIA ERITREA

IL SETIT PITTORESCO E SCONOSCIUTO

Il Tacazzè-Setit in generale.

Come molti altri fiumi dell'Africa Orientale anche questo di cui intendo rivelare qui alcuni aspetti particolarmente pittoreschi, è noto sotto tre nomi principali: Tacazzè, Setit e Tica, secondo ch'esso vien denominato dalle popolazioni rivierasche di lingua differente mentre attraversa l'Impero Etiopico, oppure tocca con la sua sponda destra il paese dei Cunama o Baza (1).

Il nome di Tacazzè, dalle origini, gli vien conservato sino alla foce di uno dei suoi affluenti di destra, il T. Sittona; quello di Setit per gli Abissini di riva sinistra, e quello di Tica pei Cunama, lo assume dal Sittona sino alla fine del suo ancor lungo corso, ossia sino alla confluenza nell'Atbara (fig. 2).

(1) Vedi: *Le Vie d'Italia*, agosto 1924; pag. 845.

Notisi che per oltre 100 km. del suo corso inferiore il Setit costituisce il confine politico e naturale tra la nostra Colonia Eritrea e l'Impero Abissino; ma a proposito specialmente delle sue due diverse denominazioni è interessante constatare come i due nomi corrispondano molto palesemente ai due principali e diversi caratteri morfologici del lungo percorso: il tratto chiamato Tacazzè (figura 2), tutto compreso fra i monti abissini è più o meno stretto e profondamente avallato a monte tra le membrature montuose che servono di costole divisorie fra una valle e l'altra, o tra ripidi fianchi che son poi le scarpate erose degli altipiani o « ambe » abissine laddove è più pronunciata l'erosione progressiva; il tratto invece chiamato più comunemente Setit anche nelle carte, incomincia subito ad essere ampiamente aperto come lo richiede la maggior influenza del-



FIG. 2 - I 710 KM. DEL TACAZZÉ-SETIT E L'UBICAZIONE DEL «CANALE A MARMITTE» ESPLORATO DALLA NOSTRA MISSIONE.

l'erosione regressiva, il degradare continuo verso W. dell'orografia eritrea la quale, presso il confine occidentale, finisce col divenire la gran piana argillosa del Sudán, ossia una vasta zona spianata dall'erosione generale ed essenzialmente arida.

Le sorgenti del Tacazzè trovansi nel Paese degli Amhara tra i Monti Abuna Josef e Santara le cui cime superano i 4000 m.

Per una cinquantina di km. il suo primo corso si mantiene in direzione E.-W., poi volge verso N. per 200 km. circa, piega nuovamente ad W. ed a N.-W. per altri 200 km. circa, e finalmente nei suoi ultimi 250 km. corre maestosamente verso S.-W. e N.-W. per gettarsi nell'Atbara dopo un tragitto totale che supera senza dubbio i 710 chilometri.

Si calcola approssimativamente che il suo bacino imbrifero si aggiri intorno ai 77.000 kmq. di superficie, dei quali la massima parte appartengono al massiccio montuoso dell'Abissinia che è il più importante massiccio dell'Africa Orientale.

Da esso infatti, ossia dal complesso delle condizioni geografiche che da esso derivano, il Setit trae le sue principali prerogative che ne fanno, dopo il Nilo Azzurro, non solo il più bello, ma addirittura l'unico fiume degno di tale nome di tutta l'Africa Nord-orientale.

E, se è prerogativa dei fiumi in generale, di quelli almeno che percorrono alcune centinaia di chilometri dalle proprie sorgenti sgorganti nelle più alte giogaie di un gruppo di monti per poi gettarsi in un nuovo bacino a traverso una vasta pianura alluvionale, di presentare una più o meno grande varietà d'ambienti geografici o morfologici, il Tacazzè-Setit devesi annoverare certamente fra quelli che forniscono una alternanza svariatissima di tronchi, dove la molteplicità morfologica, l'abbondanza della ricca fauna africana e la lussuosità della vegetazione, assumono ognuna ricchezza degna di nota, alimentata ancora dalle varie caratteristiche geologiche e climatiche.

Io però mi limito a descrivere brevemente quel centinaio di chilometri del Setit propriamente detto che visitai nei primi mesi del 1923 partecipando alla Missione Corni-Calciati-Bracciani (1).

Nelle sue linee generali il regime del Setit si divide in due grandi e opposti periodi: uno di piena ed uno di magra. Il primo periodo coincide con i mesi di estate e deve la sua importanza al combinarsi non

(1) Vedi: *Le Vie d'Italia*, febbraio 1924.

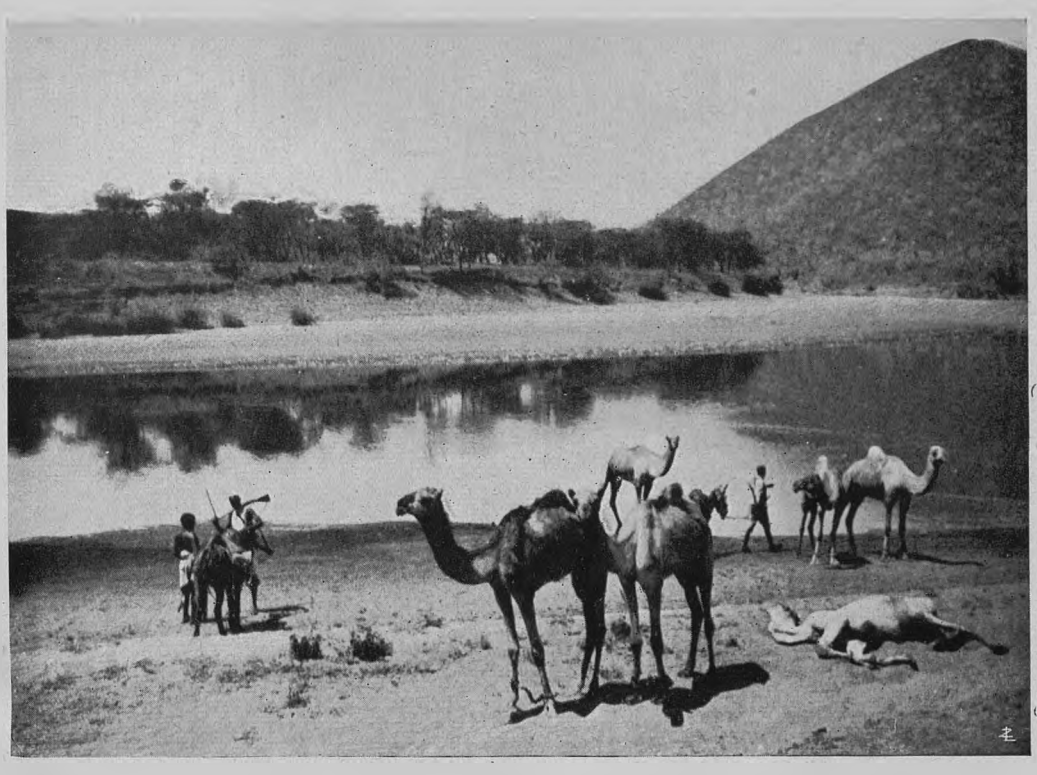


FIG. 3 - IL SETIT IMMEDIATAMENTE A VALLE DELLA CONFLUENZA DEL TORRENTE SITTONA. ABBEVERATA DEI NOSTRI DROMEDARI E COLLINA DEL PICCOLO POSTO MILITARE DI SITTONA.

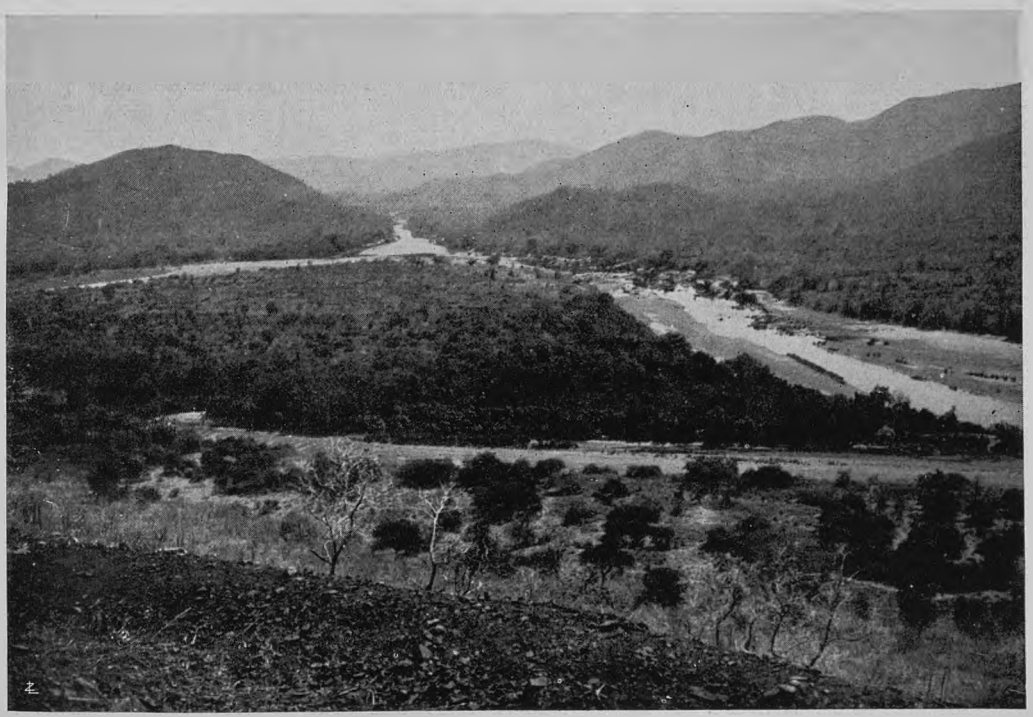


FIG. 4 - IL SETIT E UNA DELLE SUE ISOLE, VISTI DAL PICCOLO POSTO MILITARE DI BIAGHELA, VERSO MONTE. A SINISTRA IL M. USUBI, A DESTRA IL M. UGOGOTI, IN TERRITORIO ABISSINO.

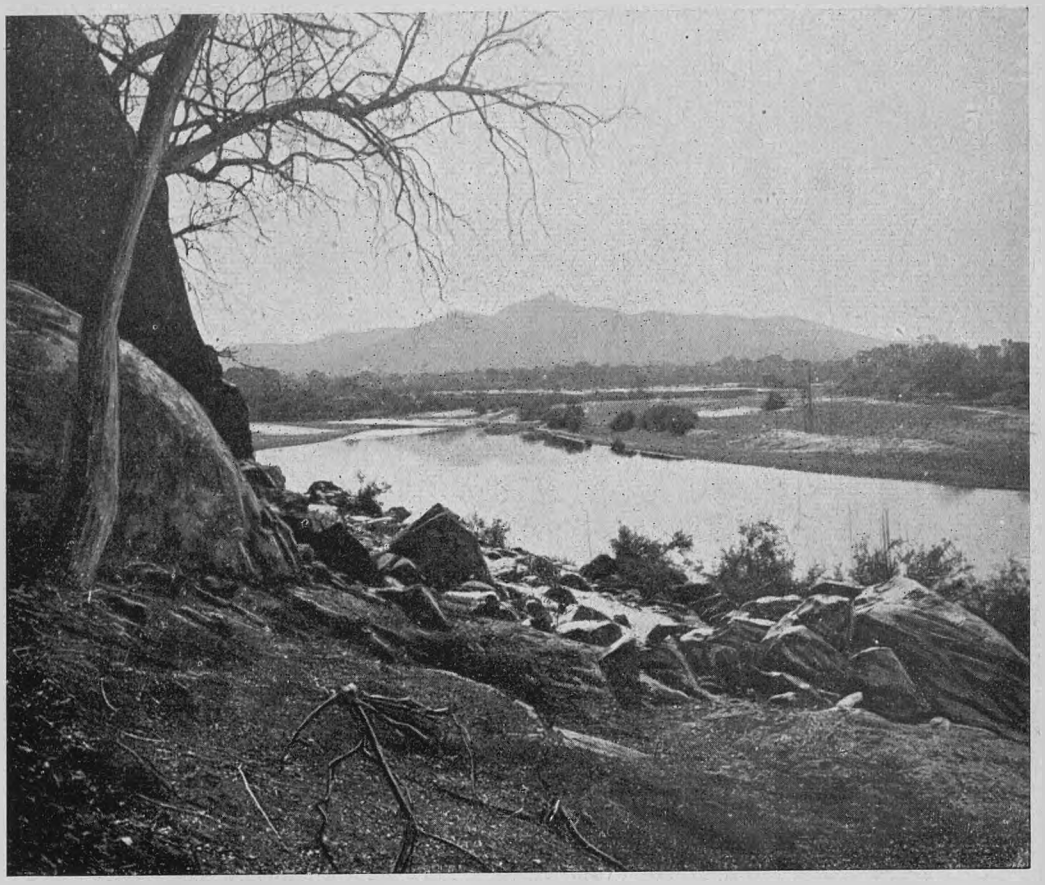


FIG. 5 - IL SETIT PITTORESCO TRA SITTONA E BIAGHELA VISTO DAL SENTIERO CHE NE PERCORRE LA RIVA DESTRA.

solo delle piogge periodiche di quella stagione, ma anche in parte allo scioglimento delle nevi abissine che si gettano nel suo corso sia direttamente, sia dal reticolo dei suoi affluenti superiori.

Il secondo coincide con i mesi invernali durante i quali la massa delle acque decresce da monte verso valle in gran parte assorbita dall'enorme evaporazione richiesta dalla zona sudanese. Tuttavia, a differenza dei fiumi vicini i quali sono ridotti per la maggior parte dell'anno ad alvei asciutti di grandi torrenti dove i radi pozzi artificiali utilizzano le acque del subalveo, nel Setit l'acqua scorre perennemente raggiungendo per logica conseguenza l'apogeo della purezza e della limpidità appunto nel periodo di massima magra, quando cioè l'acqua fluente con lentezza può depositare tutte le sue materie in sospensione.

Ai due opposti periodi annuali corrispondono, come al solito, due letti principali, il maggiore ed il minore, i quali rivelano un contrasto tra i regimi, assai più grande che non quello osservabile nei nostri torrenti appenninici che sfociano nella pianura padana, come il Setit sfocia nella sudánica. D'altra parte, salvo le proporzioni, il Setit ed il Taro o il Trebbia, per es., presentano grandi somiglianze morfologiche che arrivano persino alle dimensioni dei materiali di trasporto, paragone che non si potrebbe addurre, ad esempio, pel Gasc, l'alveo inferiore del quale è per la massima parte sabbioso e di morfologia ben diversa, quale risultanza, si intende, di un regime radicalmente diverso.

Quando il Setit è in piena, sviluppa una potenza erosiva e di trasporto veramente grandiosa che si legge facilmente anche dipoi sul volto sconvolto ed irregolare del suo grande letto asciutto.

In tale periodo esso taglia ogni comunica-

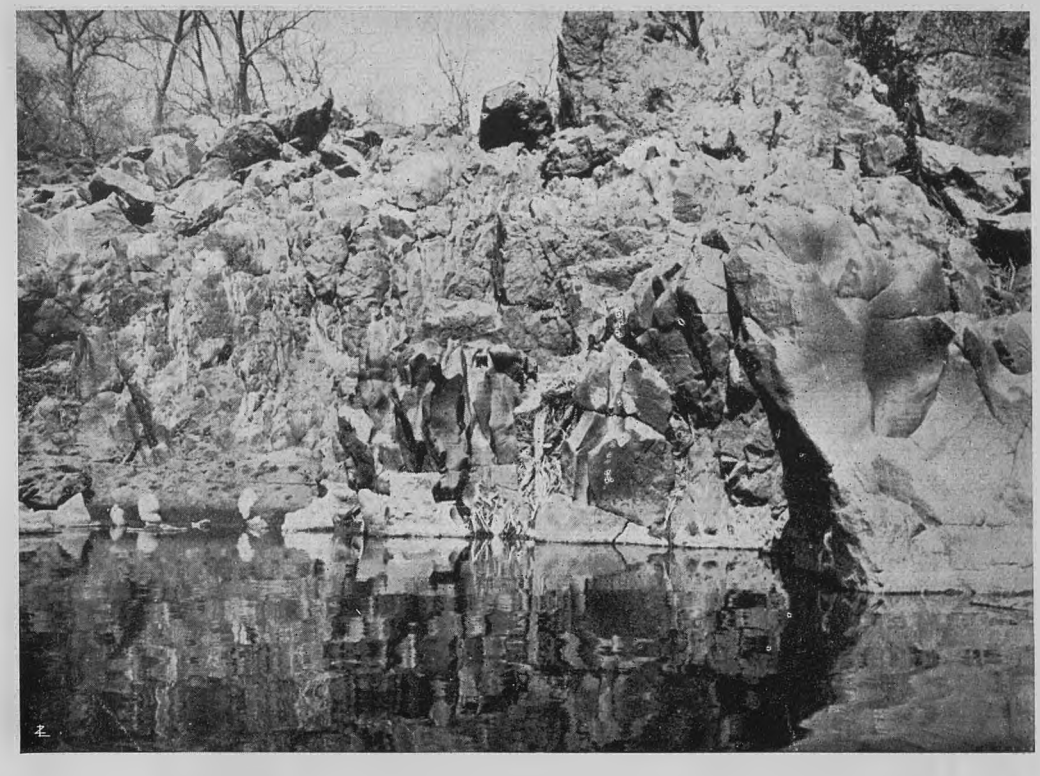


FIG. 6 - SCULTURE SPESSO MINUTISSIME RISULTANTI DAL LAVORIO VORTICOSO DELLE ACQUE CORRENTI. RIVA SINISTRA DEL SETIT INESPLORATO.

zione tra una riva e l'altra e spesso le carovane si accumulano ai guadi e restano settimane e mesi prima di poter cogliere una giornata propizia.

Una notevole caratteristica che il Setit presenta in misura superiore ai nostri torrenti sopracitati, risiede nel profilo longitudinale composto da un alternarsi più o meno continuo di *soglie* e di *fosse* profonde, le quali ultime divengono il salutare rifugio della grande fauna acquatica quando regna la calma, e quando l'acqua del tratto inferiore defluisce con tale lentezza da sembrar stagnante.

Fauna e flora.

Noi abbiamo accampato a più riprese sulle rive del Setit cacciando, pescando, raccogliendo, osservando in quasi tutti i campi dello scibile naturalistico. Ed ogni giorno erano per noi nuove meraviglie che venivano ad allietarci inaspettatamente, a riempire di occupazioni molteplici le ore di quella bella vita di avventure e di fruttuose fatiche, ore che ci sembravano veramente brevi di fronte al lavoro da compiersi e ai desiderii da soddisfare!

Una mandria di elefanti aveva lasciate numerose tracce indubbie e freschissime del suo passaggio; molteplici orme isolate di grossi e piccoli ippopotami si scorgevano qua e là sui banchi di sabbia in riva al fiume selvaggio; coccodrilli d'ogni dimensione svelavano ogni giorno la loro subdola presenza, tanto paurosa agli indigeni, nelle fosse più profonde; chiassosi branchi di grosse scimmie sbucavano in lunghe file dalla vicina boscaglia per dissetarsi nelle limpide acque del Setit; piccoli gruppi di timorose antilopi ed agili gazzelle si profilavano di tanto in tanto sui lontani greti più vasti; lenti uccellacci rapaci, avoltoi, l'elegante serpentiere e queruli palmipedi dai vivaci colori, risalivano a brevi tappe la fresca corrente sparsa di alghe mucillagginose e di grosse ostriche a banchi compatti; mostruosi pesci macrocefali, quali i siluridi voraci, addentavano avidamente i nostri grossi ami, abboccati anche dalle tartarughe acquatiche (trionici) mentre le insidiose reti

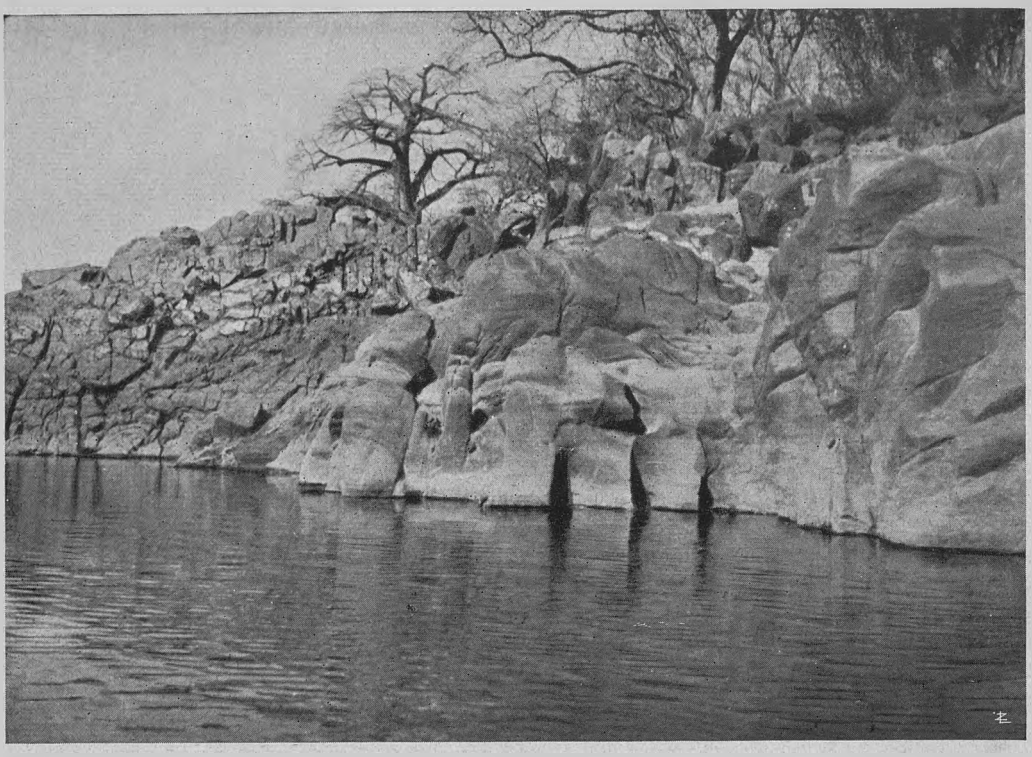


FIG. 7 - ....RESIDUI DI MARMITTE GIÀ SFONDATE NELLE LORO PARETI DIVISORIE, D'OGNI FORMA E D'OGNI DIMENSIONE, CHE HANNO CONTRIBUITO A SCAVARE SIA IL GRAN CANALE PRINCIPALE....

notturne ci regalavano ogni mattino svariati pesci minori (alcuni dei quali nuovi alla scienza) interessantissimi per le loro forme bizzarre; .... poi, di notte, mentre il campo riposava chetamente al bagliore rossigno dei fuochi fumanti, non era raro il caso in cui il maestoso ruggito del leone vagante ne squarciasse il silenzio solenne, alternandosi con i lievi fruscii degli agili predatori minori della foresta, o con il ringhiare sfaccato delle iene macabre vili e feroci, vittime frequenti, nelle nostre trappole, della loro insaziabile ed oscena voracità.

Nè con ciò l'elenco della fauna più vistosa può credersi esaurito, chè, anzi, lungo il Setit potemmo annoverare ancora facoceri, istrici, giraffe, leopardi, gatti selvatici, francolini, faraone, *aigrettes,* cormorani e molti altri uccelli. Fra questi, degni di particolare menzione, erano i nuvoli immensi di quei piccoli passeracei o bengalini, detti *becco di corallo* i quali riunivansi in tale copia per recarsi a bere che i loro stormi compatti oscuravano letteralmente il sole!

La vegetazione più intensa e verdeggiante durante il periodo della siccità e degli incendi, trovasi limitata a due strisce o fasce più o meno strette lungo il corso del Setit. Tali fasce si allargano e si diramano in quei rari luoghi dove le terrazze laterali sembrano alimentate dal subalveo apparentemente secco di alcuni affluenti maggiori. Essa si compone in massima parte di alte graminacee, di ricini selvatici, di ziziphus, di baobab, di sicomori, di palme-dum nane ed arboree, di tamarischi, di acacie spinose, di tamarindi maestosi, ecc. (fig. 1 e 4).

Il canale a marmitte.

Presso la confluenza dell'Adamò, ci attendeva pel 1° di marzo una gradita quanto inaspettata sorpresa! Inaspettata perchè dopo aver perlustrato poco meno di una sessantina di km. di fiume ci immaginavamo che il Setit non dovesse più cambiare i suoi caratteri morfologici generali. Sta di fatto che nel punto preciso dove la carta al 400.000 dell'I. G. M. segna una quota di 610 m. sulla terrazza Adamò-Setit, la carovaniera che

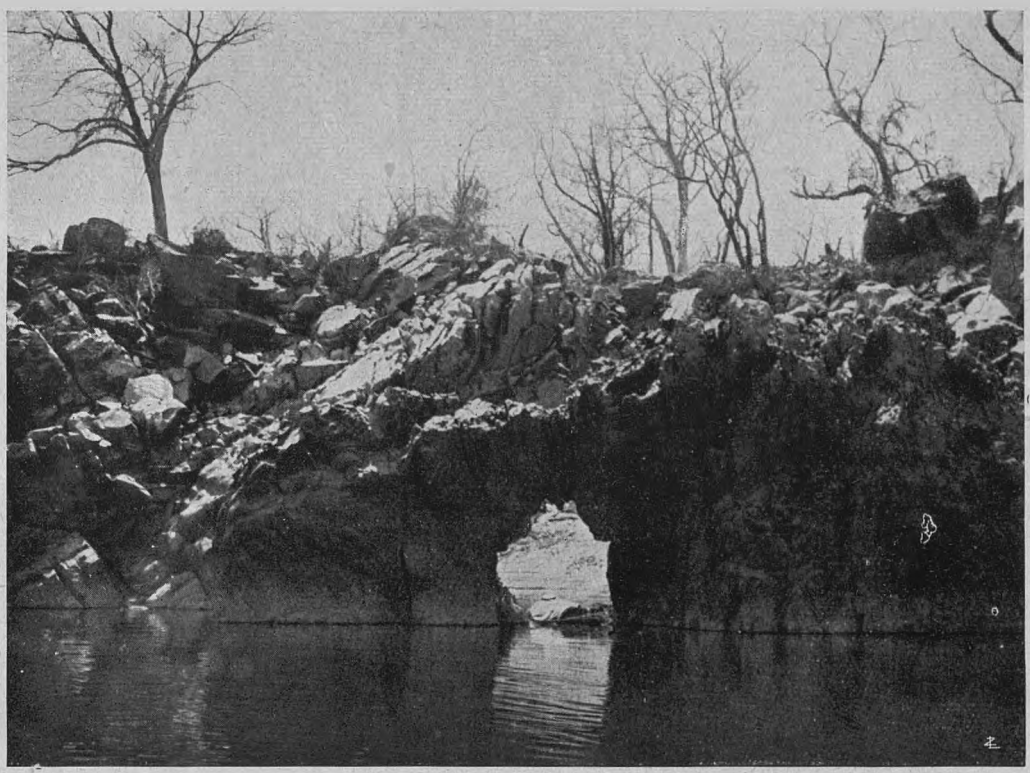


FIG. 8 - ...PERFORAZIONI STRANE CHE FORMANO ARCHI PITTORESCHI RIFLETTENTISI NEL MOBILE SPECCHIO DELL'ACQUA...

prima si mantiene lunghesso il corso del Setit o anche vi entra per certi tratti, come a Biaghela (fig. 4-5), si scosta verso N.-W. e passa sul limitare della Piana di Tacalamba contornando una serie di colline che separa la detta Piana dal Setit.

Questa deviazione che fa l'unico sentiero comunemente battuto, valse forse a che nessuno dei precedenti viaggiatori europei che in numero considerevole percorsero lo stesso tragitto nei due sensi, abbia scoperto l'esistenza, o almeno abbia rilevato in tutta la sua reale importanza morfologica, la magnifica cateratta del Setit, lunga quasi 5 km., nella quale è incisa, tutta in durissima roccia cristallina, una forra, o stretta, o canale a marmitte (fig. 2 e 13), dove, ad acque basse, si possono ammirare in uno sviluppo inaspettatamente meraviglioso tutte le più ardite forme dovute allo scolpimento del moto vorticoso delle acque correnti. La natura fortissima della granitite anfibolica nella quale è scavata questa nuova meraviglia della natura è tale che, combinata con l'influenza del clima e col regime del fiume, conserva fresche, angolose o rotondeggianti, imponenti o minutissime (fig. 6) tutte le forme risultanti da quella specie di titanico scalpello che è l'acqua carica di materiale roccioso, di guisa che si potrebbe seguire passo passo l'intiera metamorfosi progressiva delle forme: piccole incavature iniziali o isolate, o in serie allineate, sparse qua e là o aggruppate sull'ampia superficie della roccia levigata del fondo e dei fianchi; magnifiche marmitte dei giganti veramente.... gigantesche, ancora intatte in tutta la loro profondità di parecchi metri; residui di marmitte, già sfondate nelle loro pareti divisorie, d'ogni forma e d'ogni dimensione, che hanno contribuito a scavare sia il gran canale principale (fig. 7, 9 e 10) sia altri canali secondarii, lì, ben visibili tutt'intorno; incavature tubolari; scolpimenti ondulati o cannellati; solchi che ricordano l'erosione carsica, riseghe in contropendenza, perforazioni strane che formano archi pittoreschi riflettentisi nel mobile specchio dell'acqua (fig. 8), rupi isolate che rammentano piccoli castelli in rovina (fig. 10 e 11),

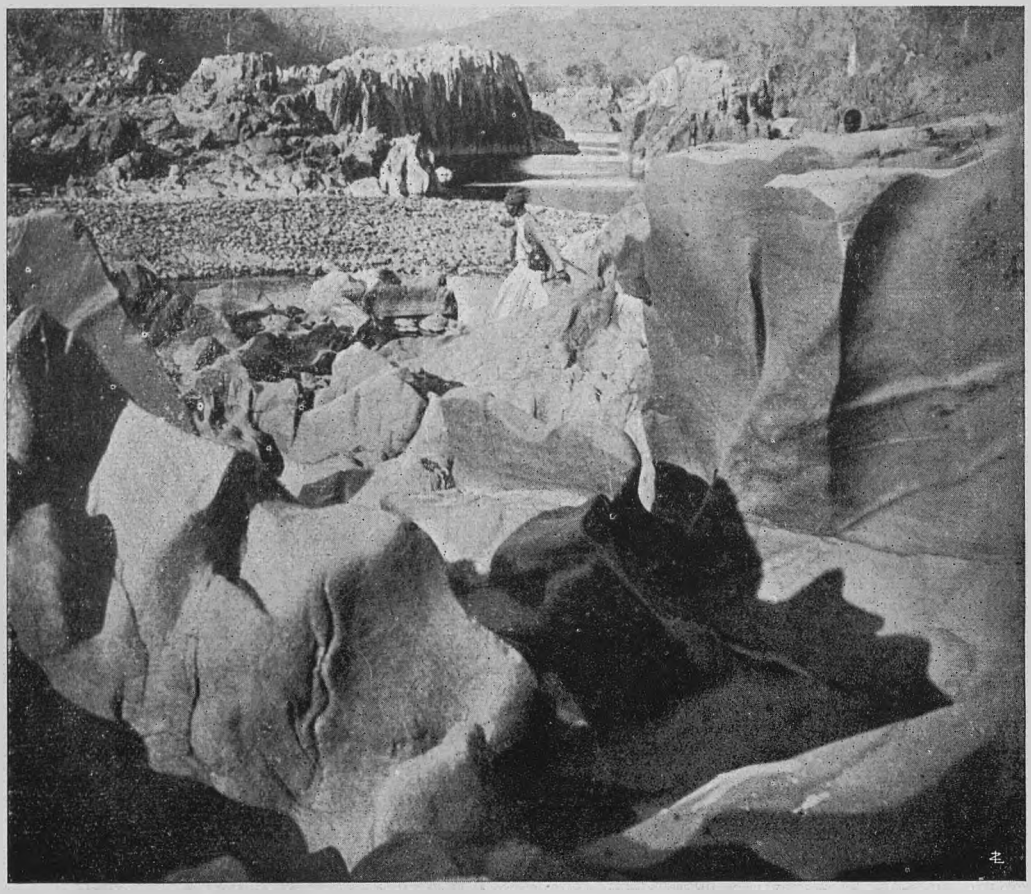


FIG. 9 - ...SIA ALTRI CANALI SECONDARI, BEN VISIBILI TUTT' INTORNO....

massi arrotondati e grossi ciottoli sferici che furono spesso gli strumenti permanenti adoperati dalla corrente per scavare le più belle marmitte con l'aiuto della ghiaia e della sabbia trasportate....

Non è possibile rendersi un conto esatto della magnificenza strana, e ricchissima di forme di questa forra del Setit, se non la si percorre placidamente per intiero con una piccola imbarcazione. Guardata dall'alto dei suoi fianchi la si vede nel suo insieme ed è, in vero, interessante e cupa per la scabrosità delle sue forme e pel colore oscuro della roccia (straordinariamente alterata, fig. 13) dalla patina o vernice tropicale che Alessandro di Humboldt rilevò per il primo nei fiumi dell'America Latina) rotto dal bagliore bizzarro delle infinite frastagliature patinate e lucenti al sole, gettanti ombre a forti contrasti; ma in causa appunto di tale configurazione e della profondità della gola centrale, stretta fra pareti a picco spesso tanto ravvicinate nell'imboccatura da raggiungere forti strapiombi, le più belle sculture rimarrebbero nascoste all'osservatore. Se poi, ignaro della presenza di una forra principale così repentinamente affondata al di sotto del livello generale del fiume, il visitatore si fermasse a poche diecine di metri fra quel dedalo di rocce corrose potrebbe non accorgersi affatto della importanza reale della forra occupata dall'acqua!

Infatti, se il profilo longitudinale di tutto il fiume ed in particolar modo del tratto della cateratta, si scompone in tante forre o bacini profondi separati l'uno dall'altro da soglie elevate sulle quali corre un semplice velo d'acqua di pochi cm. di spessore, il profilo trasversale del punto più caratteristico del canale a marmitte può rappresentarsi schematicamente come nello schizzo della fig. 14. In esso l'acqua di magra occupa il

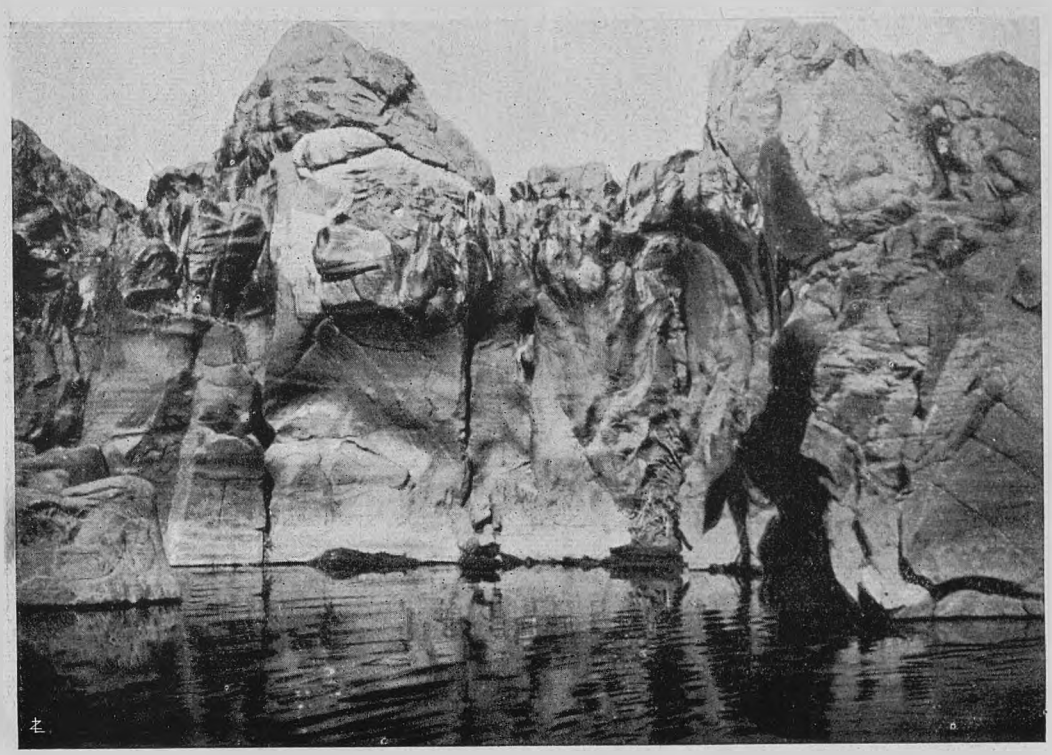


FIG. 10 - .... PER MEZZO DELLA NOSTRA FRAGILE BARCHETTA POTEMMO PERSCRUTARE OGNI PIÙ PROFONDO RECESSO DI TUTTO QUEL PICCOLO MONDO NUOVO...

fondo della forra, mentre tutto il resto (il letto maggiore) trovasi all'asciutto presentando qualche zona occupata da una coltre di alluvioni varie.

Come già dissi, la soglia granitica intaccata dal Setit si inizia all'Adamò e si protrae verso valle per una lunghezza di circa 5 km. o poco meno, All'inizio il letto maggiore potrà avere cinquanta metri di larghezza, poi si allarga per raggiungere anche i 150 e 200 m., cosparso di isolotti scogliosi di varia importanza.

La stessa gola occupata dall'acqua presenta dimensioni molto incostanti (fig. 9, 12, 13 e 14) : dai 15 m. di larghezza e 4-5 di profondità passa, a traverso irregolarissimi aspetti, a restringersi sino a 1 metro e mezzo con profondità, ad acque basse, anche di 11 m. circa. Ciò si constata dopo una cascata di pochi metri dove l'acqua defluisce lentamente tra pareti strapiombanti di 10-15-20 m., la sommità delle quali pareti, notisi, è a molti m. al di sotto del livello delle piane circostanti, anche là dove non incombono colline sul fiume.

L'amico Luigi Bracciani ed io ci siamo dunque avventurati sull'infido elemento, regno dei coccodrilli e dei siluridi, noncuranti delle spontanee ed energiche proteste sollevate dalla scorta indigena quando questa dovette abbandonarci all'imbarco della nostra fragile scialuppa di tela smontabile. Gli indigeni sostenevano, frutto di una fervida fantasia, che i coccodrilli con un colpo di coda ci avrebbero sommersi ed infallantemente divorati vivi!

Comunque eccoci in barchetta un po' seccati dal fatto che il peso delle nostre persone facesse zampillare di soverchio l'acqua dalle cuciture,.... ma incoraggiati ed orgogliosi della persuasione (credo esatta) che a noi spettasse poi il vanto di primi navigatori di questo tratto sconosciuto del Setit.

Mentre uno di noi rema sullo specchio della placida e limpida corrente, l'altro tiene a portata di mano la macchina fotografica, la carabina, e mantiene la funicella della « durlindana » calata dietro la scìa.

In Africa non tutte le giornate sono egualmente fortunate e liete, ma quella fu invece per noi una delle più belle di tutto il viaggio poichè, per mezzo della nostra bar-

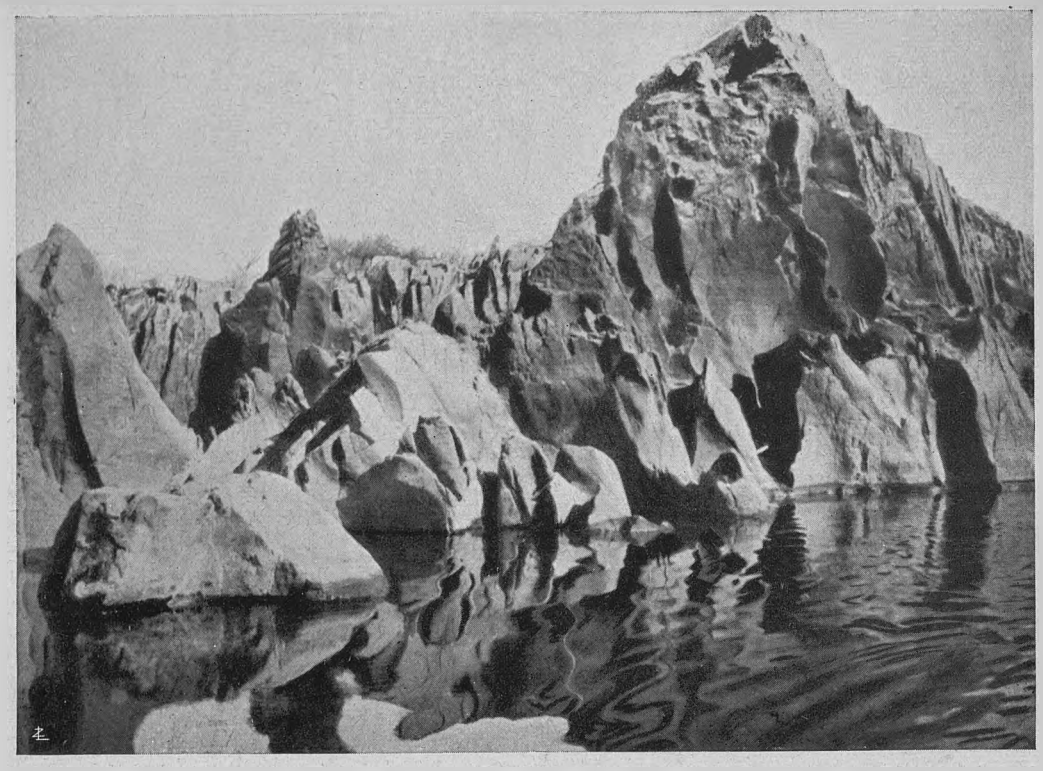


FIG. 11 - ....RUPI ISOLATE CHE RAMMENTANO VECCHI CASTELLI IN ROVINA....

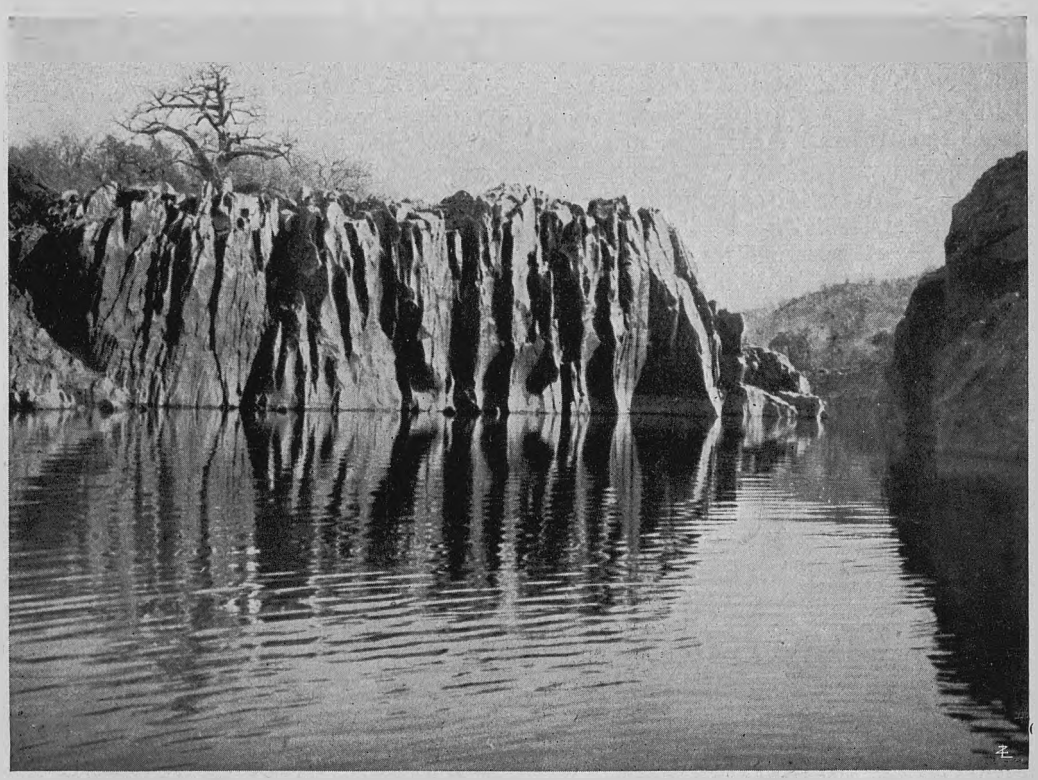


FIG. 12 - BACINO DI ALLARGAMENTO DELLA GOLA DEL SETIT E STRANO ASPETTO DELLE SUE PARETI.



FIG. 13 UNO DEI TRATTI MENO TORMENTATI DELLA FORRA A MARMITTE DEL SETIT (FORRA PRINCIPALE, PARTE A VALLE).

chetta potemmo perscrutare comodamente ogni profondo recesso di tutto quel piccolo mondo nuovo, dov'è un continuo variare di prospettive, di distanze, d'inganni, di misteri, di giuochi che vi fanno le rocce, il sole e la vostra fantasia sovraeccitata!

A mo' di diversivo di tanto in tanto il grosso amo mi dava un forte strappo e mi avvertiva che uno di quei grandi mostriciattoli baffuti poteva anche giuocarci un brutto tiro se non ci fossimo recati alla riva per trarlo dall'acqua mediante tutte le precauzioni di un vecchio pescatore. Contemporaneamente, dalle svolte e dagli oscuri anfratti rocciosi si involavano, rumorosi, piccioni torraioli, cormorani, falchi pescatori e rondini rupicole.

Sotto il pelo dell'acqua, nel tratto più re-

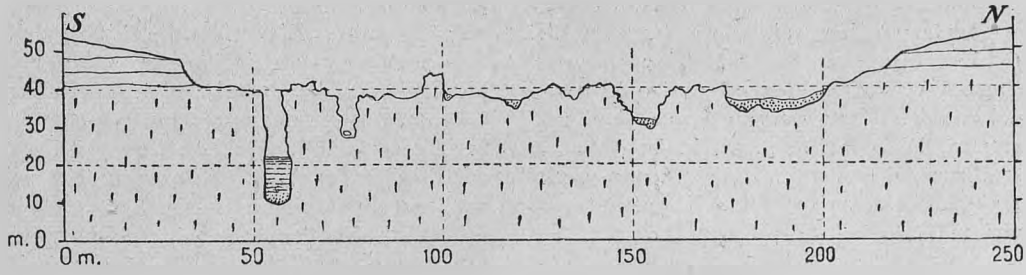


FIG. 14 - PROFILO TRASVERSALE DIMOSTRATIVO DEL LETTO INESPLORATO DEL SETIT IN UNO DEI PUNTI PIÙ CARATTERISTICI DELLA SUA GOLA A MARMITTE (FIG. 2 E 10). LA SOGLIA GRANITICA È OVUNQUE EROSA DALLE ACQUE, MA PIÙ PROFONDAMENTE LÀ DOVE SCORRONO PERENNI ANCHE DURANTE LA MASSIMA MAGRA COM'È IL CASO NEL MESE DI MARZO QUI RAPPRESENTATO.

(Notisi lo strapiombo della parete destra del canale principale ed i pitoni rocciosi elevati e ruderiformi).

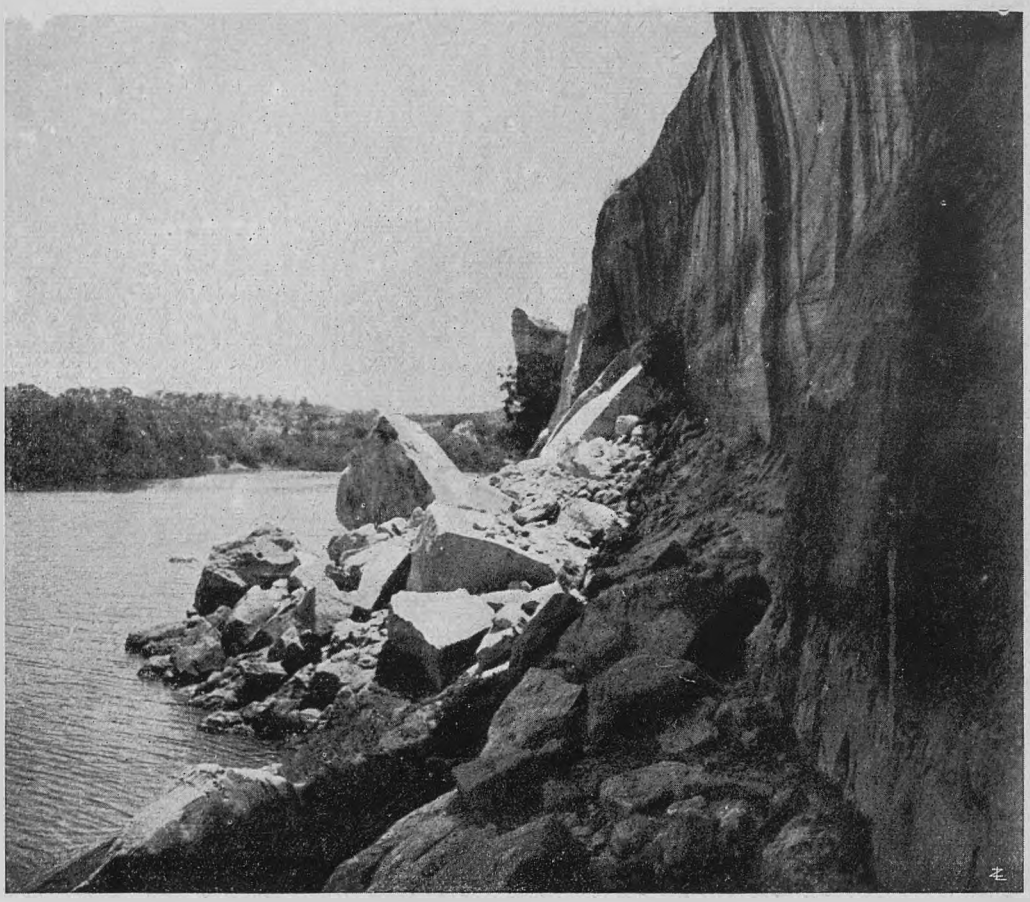


FIG. 15 - IL SETIT IN REGIONE OMBREGA (SUDÀN ANGLO-EGIZIANO) AFFONDATO NEI SUOI ANTICHI DEPOSITI CHE SPESSO FORMANO ALTE MURAGLIE IN ROVINA MINATE AL PIEDE.

moto del canale, vedonsi banchi estesissimi di ostriche in fitte masse regolari attaccate solidissimamente alle pareti laterali ed agli scogli isolati segnando così il livello perenne delle acque basse su uno spessore medio di circa 60 cm.

In certi punti, dove forse la gola è più profonda, non era più larga di m. 2 e mezzo rendendo impossibile la manovra dei remi: allora eravamo costretti a spingersi innanzi puntando le mani contro le pareti del canale. E quali strane impressioni provavamo là in fondo! Anzi che in Africa ci sembrava di trovarci all'inizio di una esplorazione speleologica piena di mistero e di visioni fantastiche e pittoresche....

Il corso inferiore.

Altre soglie della stessa natura a quella suddescritta affiorano nel letto del Setit del suo corso inferiore prima di giungere all'isolotto alluvionale di Om Ager.

Io notai ad esempio quella di Ellam dove si possono scorgere bensì bellissime sculture create dai vortici della corrente, ma che sono ben lungi dal costituire un complesso così importante e meraviglioso come il caso presso l'Adamò.

Più a valle, gli accidenti collinosi della regione attraversata dal fiume vanno sempre più affievolendosi sino al confine della nostra Colonia, oltre il quale, sempre verso W., il Setit, carico di alluvioni ed affondato nei suoi antichi depositi che spesso formano alte muraglie in rovina (fig. 15), solca maestoso e pigro, fra il più solenne silenzio africano la sterminata e paurosa monotonia della semiarida gran piana sudanese.

CESARE CALCIATI.

(Fot. di L. Bracciani e C. Calciati con Verascope Richard).

PER LA CONOSCENZA DELL' ITALIA MERIDIONALE

L'ascesa magnifica di questa nostra Rivista nell'apprezzamento degli spiriti colti italiani, la diffusione sempre più larga che ne consegue, la certezza che essa eleverà ogni giorno più il suo posto d'onore non solo fra le massime riviste italiane, ma anche nell'arringo internazionale, non ci fa dimenticare che anch'essa è perfettibile e che il Touring deve perseguirne il miglioramento guardandola non solo con giusto compiacimento ma anche con occhio critico.

La grande linea redazionale è segnata e seguita da anni con tranquilla costanza. La pratica espressione di questo indirizzo si è sempre più affinata. Ciascuno osserva o almeno sente che il tono degli articoli è sempre quello della volgarizzazione, ma l'acutezza degli scrittori, la nascosta e pur reale profondità degli scritti, la varietà sapientemente scelta degli argomenti, l'interesse raggiunto dallo insieme crescono sempre.

Nondimeno un certo squilibrio, maggiore di quello che dovrebbe in realtà verificarsi, accade fra la somma di ciò che si riferisce, nelle *Vie d'Italia* al Nord e al Centro del paese in confronto del Mezzodì e delle Isole. Se si contano le pagine — per esprimere il pensiero un po' grossolanamente, con una misura aritmetica — che parlano dell'Italia dal parallelo di Roma in su, se ne trovano assai più che da Roma in giù.

È un partito preso?

Eh, no! Il partito preso sarebbe l'opposto, s'intende tenuto equo conto dei coefficienti che entrano in causa.

È bensì vero che alcuni elementi programmatici delle *Vie d'Italia* — primo quello degli sviluppi del lavoro nazionale — industrie, costruzioni edilizie, grandi lavori, bonifiche d'ogni genere e così via — forniscono più grande mole per il Settentrione; è vero anche che particolari sviluppi delle manifestazioni d'arte hanno fonte di predilezione in alcune regioni del Centro.

Ma questi stessi elementi e tutti gli altri, anche se per avventura qualcuno fosse meno ricco, potrebbero per il Meridione e le Isole avere più largo sviluppo, *perchè Meridione ed Isole sono assai meno illustrati e perciò meno noti del resto del paese.*

Nostro desiderio vivissimo, nostra tendenza programmatica sarebbe precisamente quella di contribuire più largamente di quanto riusciamo, malgrado ogni sforzo, a fare, e di colmare le deplorate lacune.

***

Senonchè una barriera non facile da abbattere si oppone al nostro desiderio ed è sostenuta, almeno in parte, dagli interessati stessi a romperla, cioè dai Meridionali e dagli Isolani. È dal loro aiuto che noi speriamo molto: è, il presente, un appello ad una maggiore loro cooperazione.

Un Maestro di viaggi, acuto osservatore, conoscitore di gran parte del mondo, scrittore piacevole e profondo — Giotto Dainelli — scriveva recentemente nelle *Vie d'Italia* alcune parole di proemio a un suo articolo « Il Sele », che trascrivo qui, perchè dicono una dura ma grande verità e possono venire commentate agli scopi di questo appello:

« Pur che da Napoli si percorra una delle grandi strade che si irradiano dalla città verso la pianura, e si oltrepassi anche questa, e si penetri in mezzo ai monti per una delle valli che ne sfociano, — si entra subito, si può dire, nell'Italia sconosciuta. Dire sconosciuta credo non basti: bisogna forse dire anche negletta.

« La mente nostra, — di uomini, cioè, abituati ad osservare, e che l'osservazione sogliono confortare e accompagnare con confronti e paragoni, perchè la visione dei fatti e dei caratteri osservati ne risulti più viva, e direi quasi più incisiva, — la mente nostra, dunque, corre spesso alla imagine che di altre regioni è rimasta impressa nei nostri ricordi e nelle nostre conoscenze, ogni volta che siamo tratti ad osservare una regione per noi nuova. A me, naturalmente, il paragone corre spontaneo, sempre, con la mia Toscana, prima che con le altre delle regioni d'Italia, tutte così ammirevoli nella loro varia bellezza. Ebbene, in verità: se Firenze è, indiscutibilmente, la « capitale » della intera Toscana, della Toscana però io non conosco la « provincia ». Ogni altra sua città (Arezzo, Lucca, Siena, San Gimignano, Pienza, ecc.), ogni altro paese ha le sue tradizioni, le sue ricchezze d'arte, le sue bellezze di natura, ma ha anche la sua gente che è attaccata, quasi inconsapevolmente, a queste tradizioni, a queste ricchezze d'arte, a queste bellezze naturali. Non parlo — ben inteso — del popolo minuto; parlo della aristocrazia, nel senso etimologico e quindi più estensivo della parola. Gente, dunque, che è attaccata alla propria cittadina od al proprio paese, e vi abita, vi esercita la propria attività, vi studia anche magari, conservando e tramandando quei piccoli focolari di cultura locale, che talora rap-

presentano veri piccoli tesori di sapienza. E l'attaccamento, in chi vive il più dell'anno nelle città, è anche verso la campagna: che di primavera e più d'autunno si popola di cittadini.

« Qua giù, invece, tutto il contrario: vi è una grande « capitale », Napoli, e tutto il resto, dagli Abruzzi alla estrema Calabria, è « provincia ». E a Napoli accorrono dalle piccole e grandi cittadine, dai paesotti tutti quelli che costituiscono l'aristocrazia del paese: del nome, del censo, della coltura, dell'intelligenza. Anche quando la stagione estiva li allontana dalla capitale, si affollano nei dintorni più immediati che ne sono le tradizionali località di villeggiatura, o addirittura vanno lontano, sugli Appennini nostri o sulle Alpi, o più lontano ancora: quasi mai nelle cittadine, nei paesi o nelle campagne donde sono originarî e con i quali hanno ancora legami se non altro di interessi.

« Un'Italia, dunque, che quasi sembra disprezzata dai suoi. Ragioni storiche: lo so. Contentiamoci, però, di osservare i fatti, senza neanche ricercarne le cause, del resto facili a trovarsi. Un'Italia, comunque, che è certamente sconosciuta ai più degli Italiani.

« Che ne conoscono, infatti, gli Italiani? Le bellezze azzurre del golfo che si compone tra il Miseno e la estrema punta sorrentina, Capri col suo profilo di sirena affiorante appena e le lunghe chiome galleggianti sul mare, il Vesuvio col suo pennacchio di fumo variamente disteso secondo il vario spirare dei venti. Sì: anche il Museo, anche Pompei; anche Piedigrotta, se volete, ed anche « Naso 'e cane » con gli spaghetti alle vòngole: giuro, che per i più dei forestieri, sono tutte quante meraviglie da mettersi ad un medesimo livello!

« Ma per arrivare a Napoli, quando poco oltre Cajanello si sbocca nella grande pianura campana e la si percorre presso il suo margine, credo che ben pochi sappiano cosa vi sia oltre quei primi poggi, ora nudi ora verdeggianti di rada macchia, che la chiudono dalla parte di Oriente, ed ancor meno si sentano punti dal desiderio di sapere. Di lì comincia, infatti, l'Italia sconosciuta ».

Il lamento dell'illustre Dainelli può essere inteso in diretto collegamento colle *Vie d'Italia* e con quell'equilibrio regionale nord-sud che noi desideriamo di raggiungere.

Se *Le Vie d'Italia* sono tanto apprezzate da un capo all'altro del Paese, ciò dipende, tra altro, dalla loro costante oggettività. Monumenti e lavori, impianti e paesaggi vi sono descritti e giudicati con una ragionevole misura di sostanza e di forma — talora ammirativa, talora meno (e anche assai meno!) — commisurata al valore di fatto, proporzionata all'importanza effettiva che nel quadro generale della Rivista le cose descritte devono avere. Questo senso di equilibrio non sempre si trova — bisogna dirlo con franchezza — nelle collaborazioni meridionali. La foga dell'espressione fa dimenticare i confini della realtà. Il diapason è spesso sbagliato, ha un carattere eccessivo, di corrispondenza giornalistica a effetto, più che di scritto di volgarizzazione. Articoli di questo genere non possono entrare nelle *Vie d'Italia* ove porterebbero il discredito.

Occorre una positiva sostanza e precisione di fondo e una maniera di esporre! Citiamo qui ad esempio: la Calabria è tale regione da offrire ad una illustrazione turistica soggetti di interesse grandissimo. Monti, vallate, coste, isolette, grotte, boschi, fiumare, paludi, miniere, vegetazioni speciali, per dire solo di cose naturali, sono un campo inesauribile per chi sa ricercarne le accidentalità, i casi, i dettagli che possono colpire per la novità o l'importanza. Ma poi vi è l'uomo e l'opera sua, che in Calabria presenta infinite particolarità degne di nota: è tutto un mondo quasi ignorato da chi non è calabrese: la generosa natura di quelle popolazioni svolgentesi in un ambiente caratteristico fornisce elementi pieni di originalità a chi li sappia trovare, ritrarre con garbo, giudicare con serenità, criticare o lodare secondo i casi, rendere noti perchè moderni indirizzi vi portino luci e progressi o moderne deviazioni del così detto spirito di civiltà delle regioni così dette più progredite si specchino nella sostanziale onestà di usi primitivi.

Ebbene, abbiamo letto un recente libro sulla Calabria turistica che è tipico: molta coltura classica, una tavolozza letteraria di colori vivissimi, splendida ed abile nel mischiare mitologia e leggende con tramonti e con marine, ma il fondo è di chiacchiere enfatiche per cui alla fine del libro ci siamo chiesti se avevamo imparato qualche cosa. Quasi nulla avevamo imparato! Quel libro non era nè poesia, nè storia, nè descrizione: vuoto.

L'abitudine del viaggiare confrontando, ammorza la tendenza ai giudizi unilaterali su molte cose del « natio loco ». Ma in pari tempo ne mette in rilievo e ne fa apprezzare meglio altre che per consuetudine si trascurano. Sono queste che vanno ricercate e valorizzate con giusto orgoglio, talora, o con discernimento critico, o anche soltanto come documento della nostra terra o della nostra vita.

Non sempre, ma quasi sempre — dobbiamo ammettere che qualche volta non riesce an-

che a noi — gli articoli delle *Vie d'Italia* hanno capo, corpo e piedi. Si propongono qualche cosa. Non ogni volta sono così ben fatti come vorremmo, malgrado tagli e ritocchi spesso necessari e di cui gli autori riconoscono l'opportunità. Ma insomma la sostanza non manca mai, anche se la forma o la proporzione possono lasciare a desiderare.

Ebbene, dal Meridionale è assai difficile di avere con sufficiente larghezza collaborazioni che ben s'inquadrino nel nostro programma. Perchè? Manca la materia? Ah, no, tutt'altro! Vi è tanto di bello e di interessante da riempirne dieci periodici come le *Vie d'Italia*.

È forse più difficile scrivere ponderatamente che lasciando le briglie libere alla fantasia con nessun controllo? Non ci pare. È puramente questione di programma. Gli ingegni fervidi del Mezzogiorno, i caldi isolani hanno in sè elementi non soltanto sufficienti ma esuberanti per la buona riuscita: basta che si limitano a usare quelli sufficienti. Ne usino, con l'acutezza che loro è propria, per scegliere il soggetto di singoli articoli, prendendo ad esempio la serie annosa di ciò che già abbiamo per tutta Italia pubblicato, poi per svolgerli col fermo intendimento di dire il più possibile, con esattezza, nel minor numero di parole, di cose che possano interessare un gran numero di lettori. E pensino che non basta « dire », occorre anche « disegnare ».

***

Disegnare, cioè nel caso specifico, dare fotografie.

Anche l'ilustrazione fotografica degna delle *Vie d'Italia* è assai più difficile a ottenersi per il Meridionale e le Isole che per il Centro e il Settentrione.

L'abitudine di fotografare vi è incomparabilmente meno diffusa e di conseguenza anche la comprensione di ciò che meglio si presta ad essere ritratto e del modo con cui dev'esserlo. Perfino le dimensioni delle fotografie sono d'ordinario insufficienti. È poi poco meno che comune in certi ambienti la credenza che un articolo possa venire opportunamente illustrato fornendo come originale delle cartoline illustrate!

Soprattutto manca il senso tecnico della *opportunità fotografica* in rapporto ad « un articolo di periodico », cioè la proporzione quantitativa (non servono troppe fotografie, se ne può pubblicare solo un piccolo numero per ragioni di spazio), la selezione quantitativa (questo è il punto più difficile: dare un insieme vario, caratteristico, sufficiente e non eccessivo), la dimensione (le incisioni delle *Vie d'Italia* sono, di regola, *riduzioni*, cioè più piccole, delle fotografie), la perfezione tecnica (l'incisione non può dare *più*, ma piuttosto *meno*, salvo i ritocchi, di quanto c'è sull'originale fotografico, perciò questo deve essere molto bello).

Il *Geographical Magazine* di New York, abbastanza noto in Italia, pubblicò, l'anno scorso, in due suoi fascicoli una ricca serie di fotografie prese in Sicilia e in Sardegna. Quale originalità di sentimento, di luci, di scelta! Quale magnificenza tecnica di esecuzione! Mai ci fu dato di vedere alcunchè di simile, nè da alcuna delle grandi case di fotografia italiane, nè, per più limitati gruppi di fotografie, da piccoli professionisti o da dilettanti. Sono riproduzioni non tanto di monumenti (dei quali in generale anche le case italiane sono buone ritrattiste), quanto di luoghi, di paesaggi, di accidentalità, di usi caratteristici, di singolarità: ma tutto ciò è preso con un senso d'arte che lo rende « interessante », cioè utile per un periodico come le *Vie d'Italia* che voglia davvero non essere scialbo, piatto, comune, monotono. Purtroppo tali fotografie non sono dal *Geographical Magazine* vendute per la riproduzione: quello splendido periodico fa come il nostro (1): vuol conservarsi le specialità proprie, sia pure rinunciando a vantaggi materiali che gli sarebbe facile ritrarre dal commercio dei suoi originali e delle sue incisioni.

***

Non sembri eccessivo questo giudizio sulle difficoltà di illustrare il Mezzogiorno e le

(1) Ripetiamo qui quanto fu già altra volta comunicato ai Soci e cioè che il Touring riceve poco meno che giornalmente la richiesta di *clichés* a prestito, in dono o in vendita per infinite pubblicazioni. Qualche volta è da editori, qualche volta da giornali o periodici desiderosi di ripubblicare articoli de *Le Vie d'Italia*, il più spesso da comitati, enti, privati che vorrebbero fregiare opere, opuscoli, pubblicazioni varie dalle più simpatiche destinazioni: d'istruzione, di volgarizzazione, di beneficenza.

La Direzione del Touring, per una antica e più volte riconfermata deliberazione del Consiglio ha deciso di non addivenire a qualsiasi prestito, dono o vendita, per due motivi capitali: è impossibile accontentare tutti e sarebbe troppo difficile — in molti casi odioso — fare delle graduatorie; inoltre il Touring spende fatiche e denaro in larga misura per procurarsi originali, ritoccarli e tradurli in incisioni per il servizio dei Soci e, come non pubblica mai che scritti originali con illustrazioni originali, desidera che tale originalità preziosa e costosa gli rimanga. I *clichés* che non devono venire riprodotti in ulteriori edizioni, dopo qualche tempo vengono distrutti.

Isole: al Touring si accentra il materiale per cinque riviste mensili: *Le Vie d'Italia, Le Vie d'Italia e dell'America Latina, La Sorgente, L'Albergo in Italia, Le Strade*: si ha quindi il polso di un'attività di collaborazione per così dire regionale che si può misurare e comparare. Si aggiunga il lavoro delle Guide, che comporta la necessità di ricorrere a numerosissimi interventi locali e si potrà ben valutare che il presente appello ha fondate ragioni.

Questa richiesta ha lo scopo di poter avere più largamente collaborazioni buone per il Meridionale e le Isole: essa deve perciò essere accolta con simpatia anche se è basata su apprezzamenti non entusiastici dello stato di fatto. Anzi tutti coloro che vogliono utilmente aiutarci a sorpassare le difficoltà accennate, troveranno dopo le nostre considerazioni una maggior soddisfazione morale nel contributo dato personalmente a rompere uggiosi e deplorati silenzi. Mettere in luce il paese, *tutto* il paese è il nostro scopo e deve piacere in modo speciale ai Meridionali e agli Isolani di buona volontà.

Praticamente i volonterosi debbono tener presente questi capisaldi:

1° - Di regola gli articoli per le *Vie d'Italia* non devono essere senz'altro scritti e inviati d'iniziativa degli Autori. È bene prima proporre alla Direzione della Rivista un soggetto che si crede opportuno ed averne l'assenso. Così si evita di fare un lavoro che sia un doppione, oppure che la Direzione ritiene non adatto. Tengasi conto che si ha sempre al Touring un grosso quantitativo di lavori pronti che attendono (tra di essi quello propostoci potrebbe già essere trattato) e che la varietà del periodico esige un equilibrio nella scelta dei soggetti.

Il suggerimento di un determinato articolo su di un luogo, un'accidentalità, una «curiosità», un costume e così via può essere prezioso: localmente si conoscono soggetti degni di illustrazione ma ignoti o poco noti a chi non è del luogo. Sono appunto questi i soggetti più «interessanti». Può essere utile anche il semplice suggerimento, quando trattisi di cosa veramente singolare o nuova.

2° - La Direzione, convenuta che sia la opportunità di un articolo, fornisce indicazioni sull'estensione di esso, il modo con cui va indirizzato e le illustrazioni che presumibilmente possono richiedersi. In casi di eccezionale interesse può mandare espressamente un fotografo. Talora la Direzione ha mezzo di trovare fotografie che l'articolista non può procurarsi. Del resto anche case specializzate in fotografia o professionisti che possiedono soggetti che credono adatti alle *Vie d'Italia* possono utilmente proporceli.

3° - Gli articoli sono equamente retribuiti. Il mettere del resto la propria firma ad uno scritto che entra in una Rivista che si incammina verso le 200.000 copie rappresenta già una soddisfazione morale che può avere riflessi materiali verso altri periodici minori.

***

Noi confidiamo che questa richiesta possa destare iniziative utili. Il Governo attuale ha posto di nuovo il problema del Mezzogiorno e delle Isole in prima linea. Anche il *nosce te ipsum* ottenuto da una rivista poderosa come le *Vie d'Italia* è una forma di apprezzabile contributo alla ricostruzione nazionale e noi facciamo del nostro meglio per collaborarvi.

L. V. BERTARELLI.

UNA LIETA NOVELLA

Il lavoro di rifacimento della *Guida delle Tre Venezie* è a buon punto. In un prossimo fascicolo di Rivista illustreremo in tutta la sua importanza l'opera di revisione compiuta. Basti pensare che la 1ª edizione di *Le Tre Venezie* era uscita nel 1920-'21, cioè all'indomani della fine della guerra, che aveva infuriato proprio su quelle regioni, per comprendere di quale entità sia stato il lavoro di aggiornamento, di correzione, di integrazione. Esso fu così imponente che i volumi da due che erano divennero tre. Di questi i primi due son già pronti e riguardano: il primo, le provincie di Verona, Vicenza, Padova, Rovigo, Venezia; il secondo, Garda, Alt. di Asiago, Trentino e Alto Adige, Cadore. (Il terzo volume, che apparirà in ottobre, illustrerà la provincia di Treviso, il Friuli, la Venezia Giulia, Fiume, Cherso e Lussino). I volumi si vendono separatamente al prezzo di L. 15 per i Soci, il doppio per i non Soci (più L. 2, Est. 3 per spediz. raccomandata di ciascun volume). Inviando però fin d'ora L. 34 (Estero L. 37) verranno inviati subito i due volumi già editi e successivamente il terzo, appena apparirà (non Soci: L. 64, Estero L. 67).

Affrettatevi ad inviare l'importo indicato, giacchè molti di voi non posseggono la *Guida delle Tre Venezie* e chi già la possiede non può far a meno di questa nuova edizione completamente rifatta sia nel testo come in parte nella cartografia. E chi non vorrà spendere una trentina di lire per avere tre volumi rilegati di 1400 pagine circa, con 70 fra carte e piante? E son volumi in cui si parla delle regioni che i turisti con più diletto visitano: dall'Alto Adige al Cadore, dal Garda a Venezia, da Chioggia all'Istria ed al Carnaro, dalla Carnia al Carso: montagne, mare, campi di battaglia, arte. V'è di tutto, ve n'è per tutti.

CALENDARI MEDIOEVALI A PADOVA E VENEZIA

La natura, nelle sue perenni bellezze, nei suoi fenomeni, nelle sue stagioni ognora rinascenti, diffonde un fascino e parla una voce, che risuona potente nell'anima del poeta e dell'artista. Le tempeste del mare, i venti, le piogge, i fiori, i raccolti autunnali ispirano il canto dei poeti greci e latini; i lavori del contadino, la campagna ricca di messi o desolata e fredda, i venti di marzo e le piogge dell'Acquario, accendono la mente dell'artista nel Medioevo e ne guidano la mano a comporre numerosissime opere. Così nasce nel Medioevo il Calendario di arte, il quale non è una numerica successione dei mesi, oppure l'alternarsi astronomico delle stagioni nel passaggio dei Segni lungo la fascia dello Zodiaco: per l'arte i Mesi diventano esseri viventi che sfilano in continua processione, ciascuno col suo carattere, accompagnati da attributi, da occupazioni egualmente vive. I Segni dello Zodiaco ed i Pianeti sono essi pure esseri, non animati in verità, ma dotati di azione, dispensieri di influenza così potenti, che nessuno, pianta, animale od uomo, può sottrarsi al dominio del loro cielo.

Questa concezione, che rispecchia la semplicità di una vita svolgentesi al contatto con la natura, ha dominato il Medioevo dalle sue origini fino al 1500, ed è diventata il motivo più frequente e direi quasi obbligatorio per le opere d'arte di carattere pubblico.

Troviamo infatti rappresentato il Calendario nelle Cattedrali, sulle Torri, nei Palazzi del Comune; lo vediamo rappresentato anticamente in mosaico sul pavimento, più tardi con la scultura e la pittura.

La poesia, a sua volta, in versi latini e volgari, talora rozzi e talora disinvolti ed eleganti, accompagna l'arte ed anzi spesso fornisce ad essa l'ispirazione ed i soggetti.

Nella letteratura il più antico documento è dato da un tetrastico di versi leonini del secolo IX, che fissò l'occupazione tradizionale dei mesi. *Gennaio* ama il bicchiere di vino (*poto*), *Febbraio* si scalda al fuoco (*ligna cremo*), *Marzo* esce a potare le viti (*de vite superflua demo*), *Aprile* offre le prime erbette (*do gramen gratum*), *Maggio* si cinge di fiori (*mihi flos servit*), *Giugno* stende le praterie (*mihi pratum*), *Luglio* taglia il fieno (*foenum declino*), *Agosto* raccoglie il frumento (*messes meto*), *Settembre* offre già il vino (*vina propino*), *Ottobre* getta la semente (*semen humi iacto*), *Novembre* ingrassa il maiale (*mihi pasco sues*) e *Dicembre* lo uccide (*mihi macto*).



(*fot. Alinari*)
GENNAIO E FEBBRAIO (PORTA DI S. MARCO IN VENEZIA).

Il tetrastico rivela la sua origine nordica; in altre composizioni italiche, *Aprile* coglie i fiori, *Maggio* è cavaliere in giostra, *Giugno* taglia il frumento e *Luglio* raccoglie i frutti.

Nel Calendario artistico troviamo tre elementi, i Segni dello Zodiaco, i Mesi con le loro occupazioni ed i Pianeti con la loro influenza.

I soli Segni zodiacali appariscono negli orologi pubblici di Padova e di Venezia. Quello di Padova, sito sulla torre del Capitanio, in piazza dei Signori, risale al secolo XV e fu costruito da Giovanni Dondi dell'Orologio. L'autore ricopiò il lavoro del proprio zio Jacopo, il quale lo aveva costruito nell'anno 1344. L'orologio, meraviglioso per il tempo, segna le ore, i minuti di cinque in cinque, i giorni, il mese, le fasi della luna ed il passare del sole

sui Segni dello Zodiaco. Questi sono solamente 11, poichè lo Scorpione e la Libra, uniti, formano un solo Segno di doppia lunghezza. Secondo l'affermazione di Igino, il Segno dello Scorpione era stato diviso, per la grandezza delle membra, nei due Segni dello Scorpione e della Libra, derivata dalle chele dell'animale. L'orologio della Piazza S. Marco è posteriore a quello di Padova e presenta 12 Segni divisi.

Il Calendario, nella sola successione dei mesi, è scolpito sulla porta a mezzodì della chiesa degli Eremitani in Padova. Esso risale all'anno 1442, e fu fatto eseguire da certa Dña Anges Dca Alba. È curiosa la proibizione ivi scritta di non aprire la porta prima che il sole riscaldi con i suoi raggi (*usque ad calorem solis*). I Mesi, rappresentati da un solo personaggio, accompagnano in due listoni, tagliati in riquadri, le due colonne-stipiti. Le figure sono un po' rozze, ma riproducono con vivacità l'attributo tradizionale del Mese.

La fotografia riproduce i mesi di Ottobre, Novembre e Dicembre. Ottobre indossa un lungo abito, coperto dal manto, simile all'abbigliamento degli Apostoli. Alza due coppe del vino nuovo allora svinato. Il profilo delle botti è scomparso per la corrosione del tempo. Novembre ingrassa il maiale. Vestito del solito camiciotto del contadino medioevale batte da una quercia le ghiande, che vengono avidamente mangiate dai maiali che stanno presso l'albero. Dicembre è l'uccisore del porco. Egli lo ha appeso per le gambe posteriori ad una trave e lo va squartando. Le figure rozze, ma non prive di espressione, hanno pochi particolari, i quali sono in gran parte distrutti.



(*fot. Alinari*)

OROLOGIO DELLA TORRE DEL CAPITANIO IN PADOVA.

Un'arte assai migliore, quantunque l'opera sia anteriore di circa un secolo, si osserva nel Calendario scolpito sull'arco interno della porta di S. Marco. Anche là i Mesi, scolpiti in figure romaniche, si succedono soli; ma in un angolo del medesimo riquadro è rappresentato anche il Segno dello Zodiaco, corrispondente al mese. Ogni figura simbolica riproduce una visione della vita campestre. *Gennaio,* vestito di un camiciotto succinto ai fianchi, passa curvo sotto il peso di un grosso tronco. *Febbraio,* vecchio in barba, coperto di pelle e incappucciato, scalda i piedi nudi al fuoco. Sul suo capo guizzano i *Pesci zodiacali. Marzo,* guerriero, personifica il carattere di Marte, brandendo l'asta, vestito di corazza, con spada e scudo. Ai suoi piedi un garzoncello ignudo soffia in un gran corno, a memoria del *Marcius Cornator,* che simboleggia il mese dei venti. Sulla spalla posa il Segno dell'*Ariete. Aprile* annunzia la primavera con un ramo fiorito e ricorda

la Pasqua nell'agnello che porta sulle spalle. Un mezzo *Toro* sporgente ricorda il Segno dello Zodiaco. *Maggio* è un re incoronato; ma la sua regalità gli viene non dalla guerra, non dalla successione al trono, ma dalle giostre e dagli amori. Due giovani donne gli pongono in capo una magnifica corona. Egli siede, sorride e tiene nella destra un fiore. Più in alto appariscono due testine di bimbi paffuti, a rappresentare il Segno dei *Gemini*. *Giugno*, seminudo, con cappello a cencio, taglia un manipolo di grosse spighe. Il sole arde sul suo capo nel Segno del *Cancro*. Anche *Luglio* vive nella campagna affocata e taglia con la falce il fieno. Al suo piede siede, guardando in giù, la *Vergine*, senza spighe e senza alcun carattere celeste. *Agosto* riposa e forse sogna i bei raccolti. Siede in una piccola cattedra intagliata finemente. La destra sorregge il capo inclinato a riposo e la sinistra stringe l'asta di una bandierina. Di sotto la cattedra una mano porge una *Libra*, i cui piatti scendono ugualmente. *Settembre* passa carico di una grande gerla, ripiena di grossa uva. Altri grappoli pendono qua e là, da cui va beccando un uccello, che tiene in bocca un grano. Lo *Scorpione zodiacale* è scolpito più in giù, nel reparto di Ottobre, dove appare il *Sagittario*, rappresentato in un centauro, che scocca dall'arco una saetta. *Ottobre* si mostra stanco e mesto. Porta in capo, quasi sollevato, un cappellaccio a punta di cono, dalle larghe tese, e affonda la vanga nella terra, dove getterà la semente. *Novembre* è invece un bel giovanetto, tutto intento a staccare dal palo, coperto di pania, gli incauti uccelli, che inutilmente si contorcono. Questa rappresentazione si stacca dal ciclo tradizionale, che assegnerebbe a Novembre la bacchiatura delle ghiande per ingrassare il maiale. Ai suoi piedi è scolpito il *Capricorno*, a coda di pesce. *Dicembre* segue l'ispirazione tradizionale, dell'uccisione del porco. Ma la sua rappresentazione artistica e alquanto strana e curiosa. Un uomo maturo tiene stretto tra le ginocchia, standogli a cavalcioni, un maiale. Con la sinistra gli ha afferrato il grugno, mentre la destra affonda nel collo un coltellaccio.



LA PORTA DEI MESI (CHIESA DEGLI EREMITANI IN PADOVA).
Nel mezzo: DETTAGLIO DEL CALENDARIO: MESI DI OTTOBRE, NOVEMBRE, DICEMBRE.



(fot. Alinari)

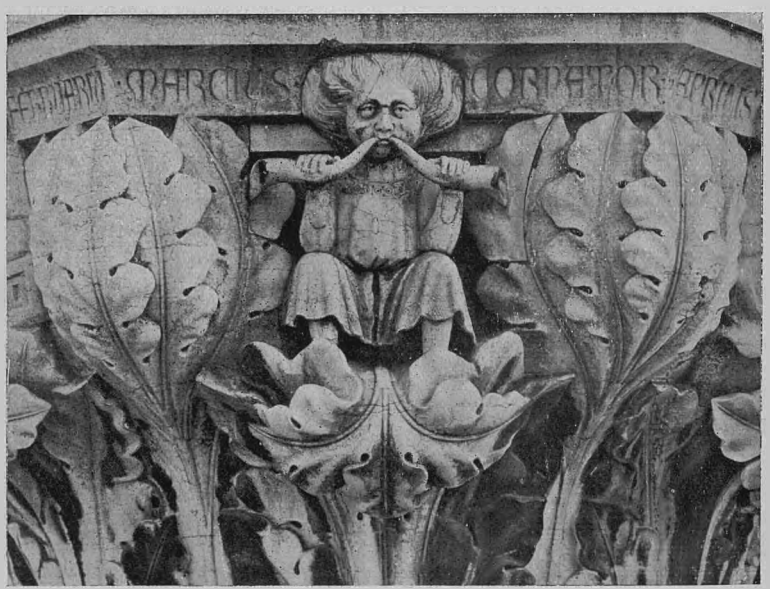
GENNAIO E FEBBRAIO (PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).

Il Calendario è completamente rappresentato, nei suoi tre elementi, Segni zodiacali, Mesi e Pianeti, sui Capitelli del Palazzo Ducale di Venezia e specialmente nel Salone di Padova.

A Venezia, in uno dei Capitelli, sono scolpiti i Mesi, in un altro i Pianeti. Dei Mesi, essendo otto le facce del Capitello, otto sono abbinati, quattro, cioè Marzo, Giugno, Settembre, Dicembre sono soli.

L'ispirazione dello artista medioevale è data ordinariamente dai costumi, dagli usi e dalla vita del tempo. Vi è profonda differenza tra la concezione del Medio Evo e quella antica. Però talvolta fanno capolino delle reminiscenze classiche. *Gennaio* porta legna o si scalda al fuoco: ma egli ricorda l'antico Giano bifronte, il mese che guarda l'anno ormai scomparso nella serie del tempo e quello che sorge novello. *Febbraio* stringe fra le mani un grosso pesce. Il simbolo può riferirsi al Segno dei Pesci, che va associato al mese di Febbraio: può anche ricordare la pesca che ha in quel mese largo sviluppo, o forse meglio ricorda l'inizio della quaresima con i cibi di magro. *Marzo* soffia in due corni. *Aprile* accarezza una testa di toro. *Maggio* è coronato di rose. *Giugno* siede con le mani cariche di ciliege. *Luglio* porta le spighe. *Agosto* accomoda una tinozza. *Settembre* è inghirlandato di tralci e grappoli d'uva. *Ottobre* (danneggiato dal tempo) e *Novembre* ci offrono i loro frutti. *Dicembre* uccide il maiale.

Un altro Capitello unisce Pianeti e Segni zodiacali. Una donzella in barca, tiene nella destra un quarto di luna e poggia la sinistra sul *Cancro;* rappresenta il pianeta *Luna.*



(fot. Alinari)

MARZO (PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).



(fot. Alinari)

VENERE, MERCURIO, LUNA (PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).

Mercurio, in abito dottorale, con libro aperto, siede sui due Segni zodiacali della *Vergine* e dei *Gemini,* i quali entrambi gli offrono *domicilio.*

Gli astrologi del Medio Evo, accettando quasi integralmente la dottrina di Tolomeo intorno agli astri, hanno sdoppiato cinque dei sette pianeti. Avevano osservato che i pianeti, unendosi ai segni zodiacali, erano più o meno illuminati e ne conclusero che, nel periodo della maggior luce, ciascun pianeta trovava *domicilio* in uno dei Segni. I pianeti Sole e Luna ebbero una sola *casa,* gli altri cinque ne ebbero due ciascuno, una principale ed una secondaria. Perciò i Pianeti sono rappresentati sul capitello del Palazzo Ducale, e in altri luoghi, unitamente ai Segni zodiacali che loro offrono ospitalità.

Venere siede sul *Toro* incoronata regalmente, guardandosi allo specchio. Nella sinistra porta il Segno della Libra.

Il *Sole* raggiato siede sul *Leone. Marte,*



GENNAIO - ARTI MANUALI NELL'INFLUENZA DI SATURNO SALONE DI PADOVA).



IL MESE DI MARZO E LE SUE OCCUPAZIONI AL SALONE DI PADOVA: (*dall'alto in basso e da sinistra a destra*): CACCIA AL FALCONE - BENEDIZIONE RITUALE - MARCIUS CORNATOR - VENDITORE DI PESCI - GUERRIERI - ANGELO CON TORCIA ACCESA.

guerriero armato con spada e scudo, siede sull'*Ariete,* mentre al suo fianco si stende sopra una foglia lo *Scorpione. Giove,* dottore egli pure come Mercurio, ma con la verga del comando, siede tra i *Pesci* col *Sagittario. Saturno,* vecchio stanco, dallo sguardo smarrito, con la falce inesorabile, versa acqua dall'*Amphora* (*Acquario*).

Il Calendario del Salone in Padova raccoglie e fonde i vari elementi in una concezione unica e grandiosa. L'ispirazione e i tipi sono quasi sempre tradizionali, ma ogni Mese risulta un piccolo poema, composto dalla ricca materia fornita dall'astronomia, dalle occupazioni campestri, dalle arti e mestieri e dall'influenza degli astri sulla natura umana. *Marzo* soffia nel corno, con la chioma arruffata dal vento, ma presso a lui si svolge una scena di caccia al falcone, si vende il pesce e un vescovo compie una delle benedizioni rituali. Marzo perciò parla alla fantasia dell'artista non solo per i suoi venti, ma perchè è il mese delle cacce, del pesce ed il tempo sacro della Quaresima. Anche *Marte* non è soltanto un guerriero pronto alla lotta. Intorno a lui si armano i soldati, si arrotano i ferri, si accendono le zuffe; la sua influenza nefasta sviluppa le lotte, provoca atti di crudeltà ed infiamma il brutale desiderio di sangue. In mezzo domina il Segno zodiacale, che segna la successione dei giorni, delle occupazioni e delle influenze. Su quelli affreschi si leggono precetti che il Calendario rappresenta per tutti i momenti della vita, togliendoli dalla dottrina dell'Astrologia.

Le *Arti liberali* si raccolgono intorno a *Mercurio,* le *Arti manuali* chiedono protezione a *Saturno,* i naviganti regolano i loro viaggi sui giorni della *Luna,* gli amanti scelgono ai fidanzamenti i mesi di *Venere,* i principotti e i re trovano in *Giove* il protettore dei loro diritti.

È un'arte sentita, un'arte viva, che parla dai luoghi pubblici al popolo.

Quando la gente se ne andava al tempio e sostava a gruppi dinanzi alle porte, quando si raccoglieva nella piazza per le sue feste, quando conveniva nel Palazzo del Comune davanti ai giudici, ecco il Calendario, ecco i simboli, che segnavano il successivo svolgersi della vita, annunziavano il ritmo del lavoro, che muta e sempre rinasce, e parlavano di una inesorabilità celeste che imponeva e regolava l'umana attività.

A. BARZON.

Il IV° Convegno Nazionale Stradale di Perugia

25-27 Giugno 1925

I Congressi, di qualunque tipo e per qualunque argomento, hanno molti fedeli e trovano molti scettici. Certo è che ormai costituiscono una manifestazione consuetudinaria della vita contemporanea, che non si saprebbe come altrimenti sostituire per realizzare gli stessi scopi. Anche il Touring organizza Congressi, essendosi persuaso della efficacia di questo mezzo per agevolare il raggiungimento di talune delle sue finalità. E li organizza come sa il Touring, e li avvia dritti al proprio obbiettivo.

L'ultima manifestazione del genere è stato il « Quarto Convegno Nazionale Stradale », tenutosi in Perugia sullo scorcio del passato giugno. Perchè *quarto?* Perchè *Convegno* anzichè *Congresso?* E perchè proprio a Perugia?

Ai lettori de *Le Vie d'Italia* si deve una risposta a queste probabili domande prima di trattenerli sui temi colà discussi e sulle conclusioni prese.

La preparazione dei Congressi internazionali.

I « Convegni Nazionali Stradali », che il Touring suole promuovere periodicamente, hanno una correlazione coi « Congressi Internazionali della Strada » che vengono indetti dall'apposita organizzazione avente la sua sede in Parigi. « Quando l'« Associazione Internazionale Permanente pei Congressi della Strada » convoca uno dei suoi Congressi in qualche città d'uno qualsiasi degli Stati aderenti a quell' Associazione, il Touring Club Italiano provvede a convocare un « Convegno Nazionale Stradale » — con l'anticipo di un anno — al fine di agevolare ed organizzare la partecipazione dell'Italia al prossimo « Congresso Internazionale della Strada ». E chiama *Convegni* anzichè *Congressi* queste riunioni per evitare equivoci tra la propria organizzazione e quella internazionale.

Solamente il I Congresso Internazionale tenutosi a Parigi nel 1908 ed il II tenutosi a Bruxelles nel 1910 non furono preceduti da Convegni Nazionali, sebbene il Touring abbia ugualmente provveduto allora per la relativa propaganda in Italia, per agevolare la formazione d'una comitiva di congressisti italiani, per... trovare relatori italiani a quei Congressi Internazionali e per diffondere in Italia la conoscenza delle conclusioni adottate a Parigi ed a Bruxelles sulle questioni stradali di maggiore importanza ed attualità.

In quelle occasioni, il Touring sostituì completamente l'opera dello Stato, poichè il nostro Governo non aveva ancora aderito all'« Associazione Internazionale Permanente », nè inviati proprii delegati ai due primi Congressi Internazionali, nè assunta qualsiasi iniziativa perchè tecnici italiani prendessero parte ai lavori di quei Congressi. Solamente in precedenza al III Congresso Internazionale, tenutosi nel 1913 a Londra, l'Italia diede la propria adesione all'« Associazione Internazionale Permanente » nominando propri Delegati a far parte della « Commissione Internazionale Permanente-» di Parigi.

Il Touring poi, reso edotto dall'esperienza dei Congressi precedenti, pensò che la partecipazione dell'Italia a quelle solenni assise internazionali della tecnica stradale non dovesse più essere lasciata alla sorte di qualche sporadica iniziativa individuale, mentre in tutti gli altri Stati vi si faceva precedere una seria preparazione a cura delle locali organizzazioni di più particolare competenza. Pensò quindi di chiamare a raccolta tutti gli esperti della materia in amichevole convegno. Un primo appello del Touring ai tecnici stradali ed agli amministratori degli Enti aventi governo di strale, con programma limitato a questioni di stretto interesse nazionale, aveva già sortito un esito incoraggiante. Quel « Convegno Nazionale Stradale » tenutosi a Torino nel 1911, senza alcuna pretesa allora che fosse il primo d'una serie regolare, aveva sortito esito felicissimo, e tutti i convenuti furono concordi nel fare vivi voti perchè il Touring raccogliesse

periodicamente a simili Convegni quanti prendono interesse alle questioni stradali, sia tecniche che amministrative, avendo constatata la grande utilità di codeste riunioni, in cui le discussioni a viva voce assumono una forza di istruzione persuasiva e di propaganda che non potrebbe in alcun altro modo essere sostituita.

Perciò, quando il Touring volle provvedere a preparare la partecipazione dell'Italia al III Congresso Internazionale della Strada indetto pel 1913 in Londra, pensò che il miglior modo di farlo fosse il convocare in precedenza un apposito « Convegno Nazionale Stradale », che fu pel Touring il secondo della serie, ed al quale vennero proposti tutti i temi già fissati pel Congresso Internazionale di Londra. In precedenza, il Touring aveva già fatte premure presso i nostri tecnici più competenti perchè si assumessero l'ufficio di relatori sui singoli temi a Londra. Gli stessi tecnici vennero quindi officiati ad essere anche relatori presso il II Convegno Nazionale Stradale del T. C. I. Questo fu tenuto in Firenze nel 1912, con grande affluenza di Ingegneri stradali, Deputati provinciali, Assessori comunali, d'industriali e studiosi di questioni stradali. Le discussioni ivi svolte fornirono un utilissimo materiale ai relatori per l'Italia presso il Congresso di Londra, ove infatti il nostro paese fece una ottima figura, tanto più in quanto per la prima volta v'intervenivano i delegati ufficiali del nostro Governo.

A Londra, venne proclamata la sede del futuro Congresso Internazionale a... Monaco di Baviera pel 1916! La guerra mondiale non solo mandò a monte il Congresso di Monaco, ma si dubitò che avesse anche troncate le file dell'organizzazione pei Congressi Internazionali. Questa però si riprese ben presto, e già nel 1921 provvedeva per indire un IV Congresso, che avrebbe dovuto tenersi in Roma nel 1922. Il Governo del tempo ritenne però di dover declinare questo onore, ed il IV Congresso Internazionale fu indetto nel 1923 in Siviglia dietro invito del Governo spagnuolo. Il Touring vi fece precedere il « III Convegno Nazionale Stradale » in Napoli, nel 1922, con gli stessi scopi e la stessa procedura usata pel Convegno di Firenze.

Ora siamo nell'attesa del V Congresso Internazionale della Strada indetto in Italia, a Milano, pel settembre 1926, ed ecco la genesi del « IV Convegno Nazionale Stradale » tenutosi testè in Perugia, nel quale vennero portati all'ordine del giorno tutti i temi del prossimo Congresso Internazionale, avendo ancora a relatori gli stessi designati relatori pel Congresso Internazionale di Milano.

I nostri Convegni sono, come si vede, un po' randagi, da Torino, a Firenze, a Napoli, a Perugia. Lo scopo è ben evidente. Si tratta d'interessare successivamente le varie regioni alle più vive questioni della tecnica e dell'amministrazione stradale, e di far propaganda per la causa della viabilità ordinaria anche con queste adunate, che dànno occasione ad uno speciale interessamento delle autorità locali, della stampa, del pubblico stesso che non partecipa alle sedute dei Convegni. Si tratta anche di equamente ripartire i vantaggi, le spese e gl'incomodi dei viaggi ai partecipanti che accorrono da tutte le parti d'Italia. A Perugia erano numerosi i congressisti venuti dalla Sicilia, dalla Sardegna, dal Friuli, dal Trentino, dal Piemonte. E al giorno d'oggi, per modeste borse, occorre un certo eroismo ad affrontare simili viaggi!

Ma non di soli « temi internazionali » si discute nei Convegni Stradali del Touring. L'interesse di codesti temi è necessariamente limitato ad un ristretto numero di specialisti. Ciò che desta un largo interessamento ed esercita un forte richiamo verso questi Convegni è la opportuna inclusione di qualche tema d'attualità e di vivo interesse nazionale nei relativi programmi. Su questi argomenti molti possono prendere la parola, e l'occasione è veramente provvida per raccogliere utilissimi dati di fatto che altrimenti resterebbero ignorati, per dar libera espressione a giudizi ed impressioni di grande significato, che altrimenti non troverebbero modo di venire a pubblica cognizione.

Ecco così presentato il « IV Convegno Stradale di Perugia », che occupa nella serie un posto particolarmente importante.

Ospitato con signorile larghezza e con estrema cortesia dall'Amministrazione Provinciale dell'Umbria, inaugurato nella magnifica « Sala dei Notari » — ove s'addensano le memorie di secoli d'una storia gloriosa per la capitale dell'Umbria —, onorato dall'intervento del Sottosegretario di Stato

ai Lavori Pubblici e di alti funzionari di quel Ministero, frequentato col più vivo interesse da centocinquanta congressisti, il Convegno di Perugia ha veramente segnata una tappa della faticosa evoluzione del nostro ordinamento stradale sotto il doppio aspetto tecnico ed amministrativo. « Quinci trarrem gli auspici », ci sia lecito ripetere col poeta!

Il Convegno di Perugia.

Per solito, tutti i Congressi d'ogni genere hanno uno svolgimento stabilito da lunga prammatica: una seduta solenne d'apertura, una serie di sedute ordinarie per le discussioni, una seduta solenne di chiusura, seguita generalmente.... dal banchetto ufficiale.

Nella seduta d'apertura, le Autorità scambiano le cortesie di rito, e gli oratori ufficiali espongono ed impostano le questioni che saranno poi discusse. Nella seduta di chiusura gli oratori ufficiali riassumono i risultati delle discussioni, le Autorità scambiano nuove cortesie di rito, e generalmente si proclama le sede del prossimo Congresso. Nel banchetto ufficiale poi,... le Autorità scambiano le ultime cortesie; fioriscono gli oratori di circostanza, e l'avvenire diventa roseo, od eroico, nell'improvvisa eloquenza conviviale. Le nuove amicizie si confermano, le vecchie si rinsaldano, si prendono gli appuntamenti pel Congresso venturo. Ma il Touring a Perugia ha « stretti i tempi » ed allargata invece la visione dei problemi incombenti oltre la lettera dei temi ufficiali. Alla seduta d'apertura, nella severa e suggestiva Sala dei Notari, poche e rapide battute di convenevoli; poi una breve, schietta e coraggiosa esposizione della preoccupante situazione, in cui trovansi le Amministrazioni locali aventi governo di strade, dovuta al giovane ed energico Presidente della Deputazione Provinciale dell'Umbria dottore Guido Manganelli.

Seguì una smagliante improvvisazione del Presidente del Touring L. V. Bertarelli, che ricordò tutte le tappe del suo pellegrinaggio di quarant'anni traverso ogni terra di Italia, la sua passione operosa per la strada, la necessità di amare questa strada non con sterili manifestazioni retoriche, ma con sincera e fattiva volontà di curarla e perfezionarla; descrisse il disorientamento generale dovuto alla incertezza dell'azione legislativa, alla mancanza d'un'organizzazione tecnica statale per la viabilità; invocò che abbia termine l'attuale condizione, che chiamò tragica, delle nostre strade, patrimonio prezioso e strumento indispensabile per la vita del paese. I vivissimi applausi dei Congressisti dimostrarono che l'oratore aveva espresso il sentimento generale.

Chiuse il rappresentante del Governo, onorevole Petrillo sottosegretario ai Lavori Pubblici, assicurando l'interessamento del Ministro per la causa della buona viabilità ed augurando che di tutte le strade si possa formare presto un'unica classe: quella delle strade buone.

Le giornate destinate alle discussioni vennero intensamente utilizzate, tantochè l'Ordine del giorno si trovò esaurito con mezza giornata d'anticipo. Altra mezza giornata si risparmiò rinunziando alla seduta di chiusura.

Fu dunque un Convegno rapidissimo, dato il numero e la natura dei temi trattati; il che s'accordava col tipo dei congressisti, tutta gente poco verbosa ed assai occupata, distolta dal proprio ufficio con vero sacrificio personale. Ma non mancò un'amichevole e sobria agape finale, ove la solennità ufficiale fu gradevolmente sostituita da una cordiale familiarità. Diciamo dunque: Congresso tipo Touring, come già si dice Albergo tipo Touring o Carovana tipo Touring!

***

E i temi? — Vediamoli, almeno in una rapida sintesi. Il complesso dei sei temi proposti al futuro Congresso Internazionale di Milano trovò integralmente posto nel programma di Perugia, e per ciascuno si ebbe una solida relazione da parte di tecnici di particolare competenza, sì che può ritenersi per dimostrata la possibilità d'una seria ed onorevole partecipazione dell'Italia al prossimo Congresso internazionale della Strada in quanto ogni nuova tendenza nel campo tecnico, ogni grave questione d'esercizio della circolazione stradale ha già trovata una qualche applicazione, sia pure entro limiti puramente sperimentali, un qualche tentativo di soluzione sia pure discutibile nei suoi effetti. Altri porterà i dati delle grandiosissime applicazioni: le migliaia di miglia ed i miliardi di dollari; ma la nostra Italia dirà pur

essa la sua parola, che sarà certo ascoltata con augurale simpatia. Così sfilarono al banco dei relatori: l'ing. Franklin Colamonico, che riferì su le « Strade in calcestruzzo »; l'ing. Giuseppe Sdralevich per le « Pavimentazioni con l'impiego di bitume ed asfalto »; l'ing. Luigi Torri che trattò della « Normalizzazione delle prove per l'accettazione dei materiali bituminosi »; l'ing. Antonio Albertini che presentò un originale studio sulla « Statistica della circolazione »; l'ing. Massimo Settimi, che svolse il tema « Sviluppo e sistemazione delle città nell'interesse della circolazione », studiando particolarmente il caso della città di Roma d'un così raro interesse. Ultimo, l'avv. Francesco La Farina, che si ebbe il tema di maggiore attualità: « Strade speciali riservate agli autoveicoli (autostrade) », svolto brillantemente tra il vivo interesse del Convegno.

Generalmente, le relazioni furono il frutto della collaborazione di due o tre tecnici; tutti designati in precedenza a cura del « Comitato locale d'organizzazione pel V Congresso Internazionale della Strada ». Le discussioni furono sobrie, ma serrate e nutrite di dati d'esperienza. Tutte le comunicazioni furono assai applaudite, ed alcune diedero luogo alla votazione di Ordini del giorno riassuntivi della discussione. Rimandiamo i lettori alla rivista *Le Strade,* ove questi ordini del giorno sono testualmente riportati. È facile, anche ai profani, rilevarne i termini in cui oggi si presentano le questioni di tecnica stradale più interessanti e più discusse. Le conclusioni di Perugia sono tutte improntate ad un grande buon senso ed al più ragionevole contemperamento delle diverse tendenze.

Per salvare la strada italiana.

Ma la più viva attesa dei congressisti era per il tema ultimo, cosiddetto « nazionale », così formulato: « Il problema finanziario ed amministrativo della viabilità in Italia allo stato attuale della legislazione ». L'impazienza di giungere a questa discussione ebbe il potere di ridurre gli oratori sui temi precedenti ad una tacitiana concisione. È ben difficile a chi non abbia vissute le vicende ultime di questa legislazione il rendersi conto dell'eccezionale interessamento di quel pubblico per quell'argomento. Qui non basterebbe pel lettore il prendere conoscenza del lungo Ordine del giorno votato sul Tema 7°, il cui senso gli sfuggirebbe senza alcuni chiarimenti, che si ridurranno allo stretto necessario per non tediarlo.

La legislazione stradale italiana è in convulsione da un anno e mezzo. Una lunga tradizione di sessant'anni, fondata sulla legge organica dei lavori pubblici 20 marzo 1865, fu bruscamente interrotta da un decreto-legge proposto dal Ministro dei lavori pubblici on. Carnazza, recante la data 15 novembre 1923, con cui si modificava profondamente l'ordinamento stradale in vigore dall'inizio dell'unità nazionale. Si aboliva l'antica ripartizione delle strade in nazionali, provinciali e comunali, e si stabiliva una nuova ripartizione per classi a seconda del grado d'importanza. E mentre nell'antico ordinamento le spese della manutenzione erano a totale carico dello Stato per le nazionali, delle Provincie per le provinciali, dei Comuni per le comunali, nel nuovo ordinamento si faceva luogo ad una solidarietà di oneri tra i vari Enti: precisamente le spese per le strade di I classe si ripartivano a metà fra lo Stato e Provincie, quelle per le strade della II classe per tre quarti alle Provincie ed un quarto allo Stato, per le strade della III classe a metà fra Provincie e Comuni, per quelle della IV classe le spese restavano a totale carico dei Comuni. Ma mentre lo Stato prima manteneva a totale suo carico solamente circa ottomila chilometri di strade nazionali, col nuovo ordinamento veniva ad assumersi la metà della spesa per circa ventimila chilometri delle strade di I classe ed il quarto della spesa per circa quarantamila chilometri delle strade di II classe. Complessivamente, per l'attuazione della nuova legge, lo Stato avrebbe dovuto aumentare lo stanziamento del bilancio dei Lavori Pubblici d'alcune diecine di milioni.

Tutti penserebbero che, avendo voluto la legge, il Governo avesse voluto consentire anche i relativi fondi; ma non fu così. Un certo articolo del decreto 15 novembre 1923 stabiliva che.... lo Stato non avrebbe speso nulla più di quanto avesse speso prima per la manutenzione delle strade secondo il vecchio ordinamento! Presumibilmente, il Ministro Carnazza avrà immaginato di poter girare questa difficoltà creatagli dal collega delle Finanze in un secondo tempo, o di tro-

vare i milioni in qualche riposta piega del suo bilancio. Ma le vicende politiche lo tolsero dal Governo prima che avesse potuto dar sesto a questa complicata faccenda. Gli successe l'on. Sarrocchi, il quale non potè far di meglio che... sospendere l'applicazione della legge Carnazza, rinviandola al 1° luglio 1925. Ma come si sarebbe applicata a questa data, se la situazione restava immutata rispetto ai fondi stanziati nel bilancio dello Stato?

Accanto a questa difficoltà fondamentale altre se ne aggiungevano anche più imbarazzanti. Il nuovo ordinamento, che per talune Provincie veniva a rappresentare un importante sollievo finanziario, per altre rappresentava un aggravio insostenibile. Erano queste Provincie di confine, ove la rete stradale principale era sempre stata rappresentata dalle vecchie strade nazionali, nonchè talune Provincie del Mezzogiorno pure specialmente dotate d'una larga rete stradale nazionale.

Ora, come si sarebbe potuto evitare questo aggravio a tali Provincie, certamente fuori delle intenzioni del Ministro riformatore, senza urtare contro la lettera della legge e contro la resistenza delle Finanze?

Ancora: i Comuni venivano chiamati ad assumere una metà della spesa di manutenzione per molte strade fin allora mantenute a totali spese delle Provincie, e se anche talune strade di III classe erano prima comunali, cioè a totale spesa dei Comuni, questi tuttavia temevano d'essere maggiormente aggravati col dover pagare la metà d'una manutenzione regolare fatta a cura delle Provincie anzichè la totalità d'una manutenzione sommaria fatta a proprie cure dirette.

L'on. Sarrocchi lasciò in eredità al successore on. Giuriati questa ingarbugliata matassa, e l'on. Giuriati si trovò nella necessità di dipanarla comunque entro il giugno scorso per evitare tutti i guai d'una ulteriore proroga al decreto Carnazza. Questo periodo di transizione infatti, nel quale la vecchia legge non vigeva più mentre la nuova non vigeva ancora, riuscì disastroso per lo stato delle nostre strade, la cui condizione fu giustamente definita come « tragica » dal Presidente del Touring davanti al rappresentante del Governo. Per vero, il Ministero dei Lavori Pubblici pensava solamente, con decreti e circolari, a diffidare le Provincie dal prendere impegni che si riservava di non riconoscere alla stretta dei conti, mentre le Provincie si astenevano da qualunque iniziativa che potesse tornare a loro discapito nel giorno della definitiva sistemazione.

Ed i Comuni? A buon conto si disinteressavano da quelle strade che avrebbero dovuto passare in manutenzione alle Provincie sia pure col loro concorso. Insomma, il caos!

La situazione attuale.

Il Ministro Giuriati ritenne di poter sciogliere il nodo gordiano non col taglio della spada d'un nuovo decreto a linee precise, d'applicazione uniforme per tutto il Regno, ma piuttosto tentando di rallentarlo pianamente se una simile immagine può essere ammessa. Con decreto 9 giugno 1925, pubblicato appena in tempo perchè se ne potesse avere notizia al Convegno di Perugia, il Governo decideva di venire a trattative con le singole Provincie e di stabilire con ciascuna di queste speciali convenzioni circa l'assetto da darsi alla ripartizione dei servizi stradali e della spesa relativa, tenendo conto di molti elementi caso per caso. Ed il Decreto era appena pubblicato che già talune Amministrazioni provinciali erano chiamate a Roma per queste trattative, che il Ministro si ripromette di condurre a termine rapidamente.

Ora è ben evidente che se il Governo intende di tener fermi gl'impegni del Decreto Carnazza verso le Provincie avvantaggiate e di risolvere con qualche larghezza i casi speciali delle Provincie che da quel Decreto verrebbero danneggiate, dovrà al tirare delle somme stanziare nel proprio bilancio ragguardevoli somme in più, anche oltre i preventivi della riforma Carnazza. Se poi intende semplicemente avvantaggiare alcune Provincie ricavando i necessari fondi dalla decurtazione del credito di certe altre Provincie, la cosa si presenta ancora irta di difficoltà, e non si potrà mai concludere un tale disegno per via di convenzioni liberamente concluse. Siamo sulla soglia dell'arbitrio, al quale corrisponderebbe una sistemazione ibrida ed instabile dei servizi. Meglio di gran lunga il rinunziare alla riforma, tornando alla vecchia legge del 1885, la quale per lo meno ha per sè la tradizione, forza preziosa pei servizi continuativi.

Questi rapidi cenni possono bastare per rendere comprensibile l'Ordine del Giorno votato dal Convegno di Perugia su questo tema (1). Solo occorre qualche schiarimento a parte per l'ultimo capoverso, con cui si auspica la costituzione presso il Ministero dei Lavori Pubblici d'un'organizzazione tecnica centrale a scopo di studio, controllo e propulsione verso il perfezionamento della viabilità in Italia. La storia, breve ma intensa, sopra riassunta ha dimostrato come lo Stato sia oggi imperfettamente organizzato per conoscere e padroneggiare le necessità dei servizi stradali. Mentre gli organi amministrativi sono forti d'una robusta tradizione e d'una ottima struttura, l'aspetto tecnico dei problemi sfugge generalmente agli organi stessi, che mancano della indispensabile competenza specifica ed anche dei mezzi d'informazione e di studio indispensabili.

L'utopia che a tutto basti il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, oracolo muto se nessuno l'interroga, è ormai caduta. Occorre che anche in Italia, come in ogni altro Stato civile, gli organi esecutivi centrali della pubblica amministrazione posseggano la necessaria competenza tecnica specifica pei rispettivi servizi. Non si tratta di menomare l'importanza dell'organizzazione amministrativa; si tratta solo di completarla con la necessaria organizzazione tecnica attiva, cioè dotata di poteri d'iniziativa e di mansioni esecutive. Può parere singolare che debba venire da un Congresso un tale incitamento allo Stato; ma tutte le occasioni sono buone, ed il fine giustifica anche qualche escursione oltre gli stretti confini della competenza formale.

L'Ordine del giorno di Perugia rappresenta un'interpretazione logica e diritta del Decreto che porta il nome del Ministro Giuriati. Mentre scriviamo, muta il titolare alle Finanze. Confidiamo dunque che lo Stato faccia finalmente onore agli impegni presi col Decreto 15 novembre 1923, e che la chiusa delle consultazioni con le Provincie rappresenti anche davvero la chiusa di questo deprecatissimo periodo d'anarchia nei servizi della manutenzione stradale.

Il Touring ha fatto quanto era in suo potere per affrettare questo giorno, e si lusinga d'averne guadagnata qualche benemerenza presso quanti hanno ragione d'apprezzare la buona strada e di dolersi della strada cattiva. Venga la «classe unica» auspicata a Perugia nella Sala dei Notari!

I. VANDONE

Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I.

---

(1) Ordine del Giorno votato dal Convegno sul 7° Tema:

Il IV Convegno Nazionale Stradale del T. C. I.:

ritenuto che l'attuale legislazione stradale debba avere carattere assolutamente provvisorio; invocando da parte dello Stato una sollecita ed organica legislazione atta a risolvere definitivamente il problema stradale, in modo che abbia prossima soluzione la lunga crisi, in ispecie della manutenzione stradale, crisi che non potrebbe ulteriormente protrarsi senza irreparabile danno;

ritenuta urgente ed inevitabile necessità il limitarsi intanto, per obbiettivi di carattere pratico, a suggerire modificazioni ed interpretazioni agli ultimi decreti;

fa voti:

1°) perchè nelle convenzioni di cui all'art. 1 del Regio Decreto 9 giugno 1925 restino ferme come minime le quote di concorso dello Stato nelle spese per la manutenzione delle strade di prima e seconda classe stabilite dal R. D. 15 novembre 1923;

2°) perchè lo Stato rinunci a valersi della clausola riservatasi col secondo capoverso dell'art. 2° del R. D. 9 giugno 1925, che l'autorizza a denegare il proprio concorso nelle spese di manutenzione delle strade di 2ª classe nel caso di mancato accordo fra lo Stato e la Provincia per la convenzione di cui all'art. 1° dello stesso R. D.;

3°) perchè il regime transitorio, di cui all'art. 2° del R. D. 23 ottobre 1924, venga regolato in modo che alla limitata facoltà delle Provincie per provvedere ad opere stradali eccedenti il carattere della manutenzione faccia riscontro una pronta azione degli organi locali dello Stato onde evitare dannose discontinuità nel servizio stradale largamente inteso;

4°) perchè sia tenuto conto della situazione nei riguardi dei Comuni, i quali verrebbero in molti casi a trovarsi in condizioni difficilissime; e perciò il Governo, valendosi delle facoltà attribuitegli dall'art. 4° del R. D. 9 giugno 1925, provveda ad ampliare la definizione delle strade di seconda classe per modo da comprendervi tutte le strade già provinciali non incluse nella prima classe;

5°) perchè il Governo provveda onde restino affidate ad uno stesso Ente, per ogni Provincia, non solo le mansioni dei lavori stradali tanto ordinari che straordinari, ma pure quelle della polizia stradale ed in genere dei servizi relativi alla viabilità ed alla gestione del patrimonio stradale, salve le opportune deleghe che siano necessarie dal punto di vista amministrativo;

6°) perchè venga fatta larga applicazione del previsto sistema del consolidamento dei canoni statali, anche per semplificare i controlli, e ciò per un congruo numero di anni anche oltre il sessennio considerato nel R. D. 15 novembre 1923, onde permettere le operazioni di ammortamento a lungo termine che si rendano necessarie per le pavimentazioni stradali di tipo superiore;

7°) perchè ai sensi ed agli effetti indicati nell'art. 4° del R. D. 9 giugno 1925 venga realizzata presso il Ministero dei Lavori Pubblici una efficace organizzazione tecnica centrale per i servizi della viabilità a scopo di studio, di controllo e di propulsione verso il necessario progresso in questo essenziale pubblico servizio.

Al 1° agosto 1925 i Soci del Touring erano **308.306.** Se uno ogni tre Soci procurasse un nuovo Socio saremmo presto **400.000.**

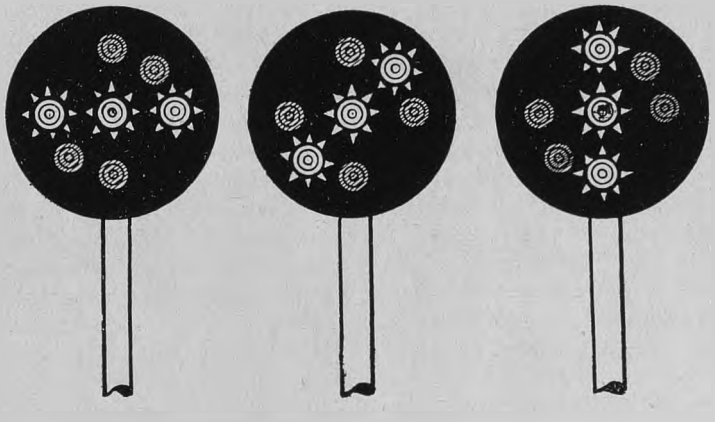
I PROGRESSI DELLA SEGNALAZIONE FERROVIARIA

L'ASPIRAZIONE alla velocità è antica quanto l'uomo, il quale anche allo stato selvaggio invidia la belva da cui è vinto nella corsa, ama il cavallo che gli consente la frenesia del galoppo, ammira gli uccelli che percorrono, con rapidità sconosciuta ai viventi terrestri, interi continenti.

Allorchè l'uomo conquistò la macchina ne esaltò specialmente le doti di velocità; le prime locomotive ebbero denominazioni assai significative a questo riguardo: Trewitick diede alla sua un appellativo curioso: *Catch me who can* (mi acchiappi chi può), Stephenson chiamò quella che vinse il celebre concorso della Liverpool-Manchester: *The rochet,* il razzo, altri adottò il nome *Sans pareil,* senza eguale cioè nel correre e per tutto il secolo delle ferrovie progresso tecnico volle dire quasi sempre accelerazione nei trasporti. Venuto, infine, l'automobilismo, i premi, le gare, i circuiti non ebbero altra mira che la celerità e verso questo scopo si indirizzarono unicamente gli sforzi dei costruttori, al punto che occorse la guerra per sviluppare i trasporti automobilistici pesanti; si può dire che sino al principio del secolo XX il carro meccanico, il *camion* era quasi sconosciuto negli usi industriali. Col perfezionarsi dei mezzi aerei l'uomo gareggiò finalmente cogli esseri più veloci della creazione.

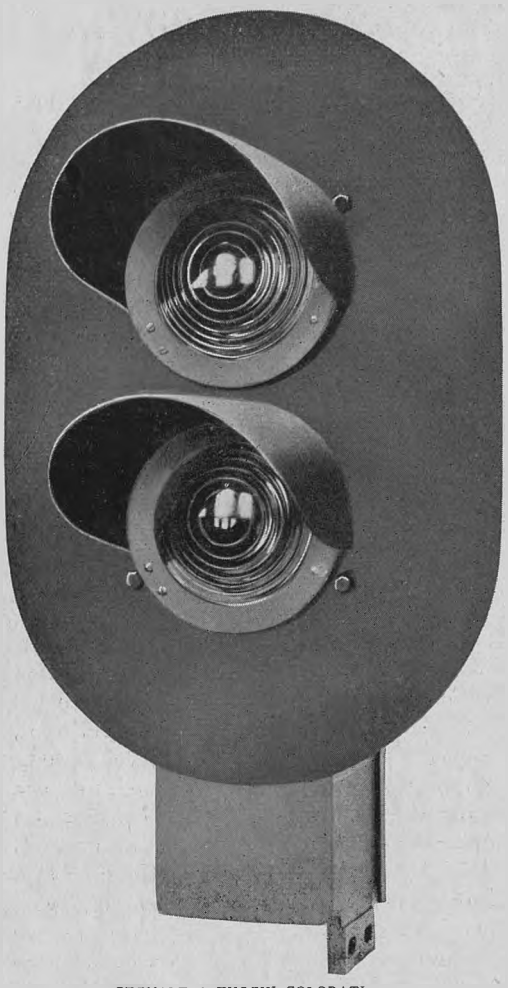
Senonchè conviene distinguere fra quelle che chiamerei le velocità aristocratiche e quelle che rappresentano le velocità di tutti, del popolo, di coloro che non godono il privilegio di possedere il coraggio fisico per le alte velocità, o non ne possono sopportare la spesa eccessiva; senza contare che, anche quando questi due ostacoli non esistessero, le velocità elevatissime sarebbero egualmente vietate, per ovvie ragioni, alle grandi masse di viaggiatori.

Perciò l'aumento della velocità comune, quella delle tranvie, delle ferrovie, delle metropolitane e, per l'automobilismo, delle vetture da viaggio, ha un interesse pratico assai maggiore dell'acceleramento dei mezzi di trasporto eccezionali, come le auto da pista ed i velivoli. Le velocità fuori regola possono d'altra parte sopportare, come di fatto sopportano, anche un limitato grado di sicurezza, mentre è canone di buon senso che, per i mezzi accessibili a tutti, un aumento di velocità non debba implicare pericolo maggiore. Distinguendo, dunque, fra *corsa* e *viaggio,* cioè fra il piacere astratto di dominare lo spazio e la soddisfazione di un bisogno economico diventato elementare per la civiltà moderna, diremo esser da scartare un acceleramento dei viaggi che non sia accompagnato da un irrobustimento nel materiale e da un perfezionamento nei freni, nei segnali e via dicendo. Così, del resto, è sempre avvenuto. Si potrebbe, anzi, dire che l'aumento della velocità è stato conseguenza del perfezionamento dei mezzi di sicurezza. Alla introduzione del freno continuo ad aria compressa nei treni viaggiatori corrispose cinquant'anni addietro un aumento di forse il trenta per cento nella velocità commerciale; e gli ulteriori progressi di velocità del primo decennio del secolo, troncati dalla guerra, corrisposero al perfezionarsi delle macchine, ma anche a quello della segnalazione, che della sicurezza è il fondamento.



SEGNALI LUMINOSI DI POSIZIONE
(*da sinistra a destra*) VIA IMPEDITA - VIA LIBERA MA SEGNALE PROSSIMO CHIUSO - VIA LIBERA.

Volendo delineare nel modo più semplice il compito della segnalazione ferroviaria, diremo che adessa spetta di



SEGNALE A FUOCHI COLORATI.

informare un convoglio sopraggiungente della esistenza di un ostacolo al proseguimento della marcia; e se si fa la convenzione che l'ostacolo si debba immaginare corrispondente alla posizione del segnale, il dogma della sicurezza diviene questo: non si sorpasserà mai un segnale indicante la *via impedita*. Il convoglio dovrà quindi arrestarsi nell'intervallo di spazio che separa il segnale dal punto in cui questo è scorto in posizione di chiusura. È quindi necessario che il segnale sia visibile a distanza sufficiente; distanza che deve essere tanto maggiore quanto più elevata è la velocità e che per altro varia in ragione dell'efficacia dei freni.

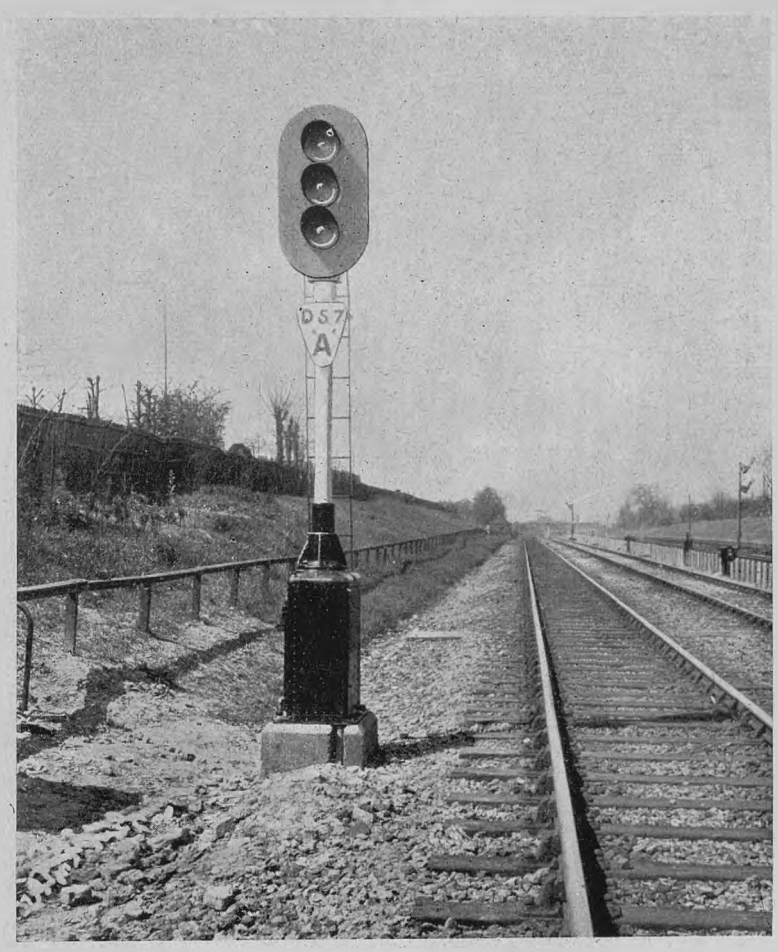
A pari capacità dei freni, la distanza entro cui un treno si arresta diventa quadrupla se la velocità raddoppia, ed ecco perchè la tendenza a maggiori velocità di corsa non può essere soddisfatta se contemporaneamente non si accresce la visibilità dei segnali. In realtà negli ultimi quindici anni la velocità non è cresciuta, ma è aumentato il peso dei treni e l'aumento di peso ha un'azione indiretta sulla frenatura in quanto fa crescere il tempo che occorre a porre il freno in azione e quindi lo spazio da lasciare disponibile per l'arresto fra il segnale e il punto da cui questo è visibile. Perciò, anche in periodo di stasi per l'acceleramento delle velocità, hanno proseguito attivamente gli studi intesi ad accrescere la visibilità dei segnali.

***

L'occhio umano non vede che a brevi distanze, almeno finchè è nudo. Può superare certi limiti se si arma di appositi apparecchi. Non si è pensato ancora a dare un cannocchiale al macchinista come si dà ai capitani delle navi. La cosa sarà possibile quando — adottandosi locomotive di straordinaria potenza — la squadra del personale di macchina avrà un capo che stia in continua vedetta. Per ora non potendo dar le lenti all'uomo, le diamo al segnale. Basta infatti, per aumentare la visibilità di un segnale, munire di lente la fonte luminosa che lo rappresenta.

La percettibilità di un segnale si può inoltre aumentare raddoppiando, come si dice, il segnale stesso. Se un segnale è visibile, supponiamo a soli trecento metri, ponendo presso al punto limite della sua visibilità, un secondo segnale, al quale si dia concordia di indicazione col segnale principale, e forma diversa per indicare ch'esso non rappresenta l'ostacolo, ma serve soltanto di preavviso della posizione in cui trovasi quello che è il vero segnale, avremo di molto migliorato la situazione. Così qualora il segnale di avviso sia visibile a sua volta a trecento metri ancora, il treno ha a sua disposizione per arrestarsi, quando ne sia il caso, seicento metri. Notisi del resto che questo sistema si presta ad essere esteso: se un secondo segnale non bastasse se ne potrebbe porre un terzo, dandogli ancora una forma diversa perchè abbia significato di avviso di secondo grado e così di seguito. Questi espedienti di preavviso si sono negli ultimi tempi moltiplicati sotto forme svariatissime. Un curioso esempio se ne ha nelle cosiddette

tavole bianche che i viaggiatori guardano con curiosità sulle linee Milano-Piacenza e Milano-Brescia. Queste tavole si pongono in precedenza ai segnali di avviso, a limitata altezza e in senso pressochè perpendicolare al binario; di solito sono cinque a distanza di 50 metri una dall'altra. Sulla tavola vengono applicate da una a cinque strisce di legno dipinte in nero, che indicano il suo numero d'ordine a partire dal segnale sussidiato. Il fascio luminoso proiettato dai fanali anteriori della locomotiva investendo le tavole le illumina e il personale, anche di notte, vede come si va avvicinando al segnale. In tempi nebbiosi tanto frequenti nei dintorni di Milano, le tavole bianche aiutano molto nella percezione dei segnali e si è potuto così eliminare l'antico rimedio contro la nebbia che sono i segnali a scoppio o petardi.

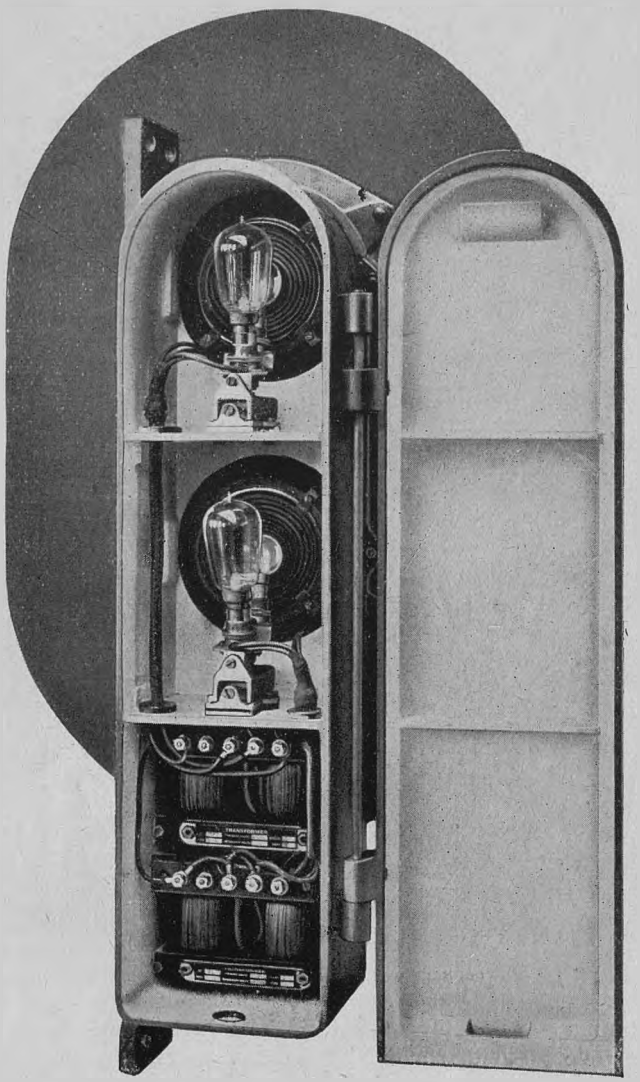


SEGNALI A TRE COLORI.

Finora come oggetti da segnalazione sono stati adoperati pel giorno dischi o braccia mobili, di notte lampade ordinarie, ricorrendo per individuare il significato di quelli come di queste a colorazioni appropriate; senza però riuscire a superare i quattro a cinquecento metri di visibilità. Per approfittare del vantaggio che possono da questo punto di vista offrire le lenti e non incorrere in complicazioni bisognava rinunciare ai segnali diurni speciali e alle lampade di scarsa potenzialità per ricorrere, sia di giorno che di notte, ai fuochi luminosi lenticolari.

Si vanno perciò diffondendo i segnali luminosi che possono raggiungere anche la visibilità di due a quattro chilometri. Naturalmente la visibilità delle luci risente molto delle condizioni dell'atmosfera. A notte buia e serena la visibilità è massima; minima di giorno come di notte se esiste nebbia; minima egualmente se brilla il sole. Le condizioni di tortuosità della linea; la presenza di frequenti trincee, l'esistenza di pali per la trazione elettrica possono ridurre la visibilità. Ormai però la tecnica di questi segnali ha raggiunto uno stadio di perfezione tale da indurre a preconizzare che essi fra non molto sostituiranno tutti gli altri sistemi. Del resto la loro estensione è favorita dallo sviluppo delle applicazioni elettriche, che ormai consentono ogni miracolo.

Si contendono il campo due specie di segnali luminosi: quelli *a posizione* e quelli *di colore*. Poichè in sostanza col segnale non si debbono dare che due o tre indicazioni,



SEGNALI A FUOCHI DI COLORE (VISTA POSTERIORE).

possiamo raggiungere lo scopo servendoci di più lampade che, accese con una certa norma, avranno l'uno o l'altro significato. La nostra prima figura mostra chiaramente come con sette lampade si possa, illuminandone tre in fila orizzontale, indicare la via impedita, illuminandone tre in obliquo avvertire che il prossimo segnale è chiuso e illuminando le tre poste sulla verticale indicare che la via è libera anche al segnale prossimo. Il numero delle combinazioni può crescere e ad ogni modo questo tipo di segnale presenta il vantaggio che è percepito anche da chi sia affetto da cecità di colori (daltonismo), un malanno assai diffuso e che ora non è tollerato nel personale ferroviario.

La cosa non è meno semplice se si ricorre ai fuochi di colore. In tal caso si può fare in modo che innanzi ad un'unica lente si porti uno schermo di colore diverso secondo la indicazione che si vuol dare. Oppure si munisce il segnale di due o tre lenti colorate e si fa in guisa da accendere la lampada dietro una od altra delle lenti. Così se si accende la lampada della lente rossa si ha l'indicazione di arresto, se quella della lente verde la segnalazione di via libera; se infine si illumina la lente gialla si ha la segnalazione di avviso che il segnale prossimo è chiuso.

I segnali luminosi per ferrovie all'aperto furono introdotti per la prima volta negli Stati Uniti su una di quelle ferrovie interurbane colà così frequenti e che noi chiameremmo tramvie; ma prima che il loro campo di azione potesse essere esteso alle ferrovie percorse da treni a grande velocità vi si dovettero introdurre parecchi perfezionamenti.

Allo scopo di ottenere la massima efficacia ottica vennero applicate due lenti per ogni indicazione: quella esterna di vetro trasparente, quella interna di vetro colorato. Fu abbandonato il sistema degli schermi che indeboliscono per assorbimento l'intensità luminosa e si adottò per le lenti la colorazione in pasta, così da avere direttamente il fascio luminoso del colore voluto. Ora si adoperano lenti del tipo a gradini, dette di Fresnel e la lampada è collocata nel fuoco delle lenti. Piuttosto che ricorrere a lampade di riserva, alle quali non si potrebbe assegnare una posizione focale, si ricorre a lampade con due filamenti messi in guisa che, ove uno si rompa, rimanga l'altro, oppure situati così che uno soltanto funzioni essendo l'altro sostituito automaticamente al primo ove questo venga a mancare. Adoperando poi lampade a bassissimo voltaggio si rende assai raro il pericolo di rottura. In

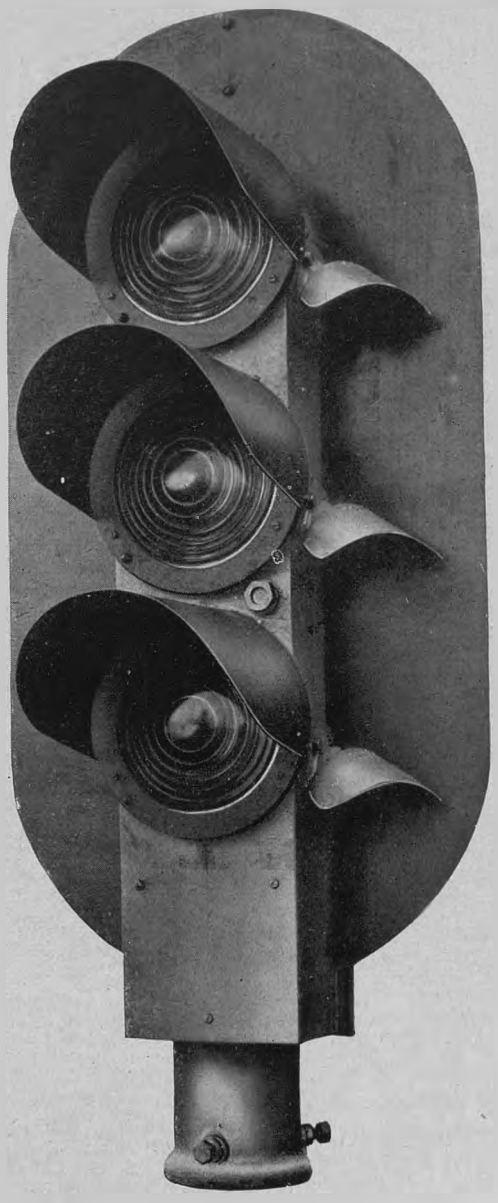
qualche caso il voltaggio diurno si fa doppio di quello notturno perchè, come abbiamo già notato, la visibilità delle luci è assai minore di giorno. Sul davanti del segnale una visiera protegge le lenti dai raggi solari ed uno sfondo di lamiera di ferro dipinto in nero serve di difesa contro il riflesso.

Il fascio di luce proiettato dai segnali luminosi non ha una grande ampiezza, e per conseguenza in certe circostanze l'indicazione può essere insufficiente, come, per esempio, nelle curve. Per migliorare la visibilità in questi casi una lente addizionale di forma speciale viene fissata davanti al segnale in guisa che i suoi spigoli prismatici riflettano la luce da quella parte ove esiste ostacolo alla visibilità. Lo stesso effetto di accrescere il fascio luminoso si può ottenere sostituendo alla lente unica un gruppo di lenti disposte in circolo o in ellisse.

⁂

Altra novità sono i segnali a *luci lampeggianti*. Si tratta di una imitazione dei segnali dei fari marittimi, consigliata dal fatto che la luce intermittente, a pari intensità, è visibile a maggior distanza e richiama meglio l'attenzione.

Il lampeggiamento si può ottenere col gas, ricorrendo ad un apparecchio a valvola, azionato dal gas stesso, che alternativamente si apra e si chiuda: un beccuccio sempre acceso infiamma il gas all'uscita. Ingegnoso è altresì l'apparecchio elettrico basato su un interruttore a mercurio che permette di mandare o togliere la corrente alla lampada. Si possono avere sino a 100 lampi al minuto; ma l'esperienza consiglia di non andar oltre i 60 lampi e di regola la durata del lampo è di 1 a 2 decimi contro 9 ad 8 decimi di oscurità. Variando la frequenza dei lampi si può dare al segnale significato diverso.

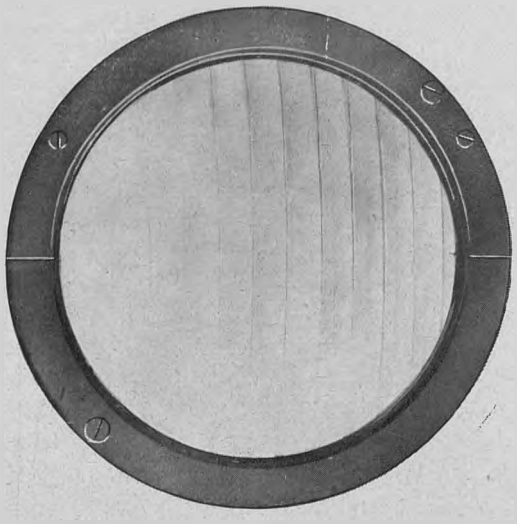


SEGNALI A FUOCHI DI COLORE CON PICCOLE LENTI PER ESSERE SCORTI QUANDO IL MACCHINISTA SI TROVA AL DISOTTO DI ESSI.

⁂

Ma le novità di maggior interesse in fatto di segnalazione sono quelle che tendono ad assicurare la ripetizione del segnale nella cabina del macchinista, o addirittura il comando automatico sul freno del convoglio, quando il personale non ubbidisca all'indicazione di arresto.

Finchè la sicurezza dei viaggiatori sarà alla mercè della sempre possibile distrazione di una persona, non si potrà mai dire di aver raggiunto la sicurezza assoluta, se pure in fatto di sicurezza l'aggettivo assoluto è appropriato. Si rifletta che un segnale visibile a 300 metri rimane nel campo visivo del macchinista, che guidi un treno a 100 chilometri l'ora, per solo 20 secondi e si comprenderà quanto sarebbe utile poter far

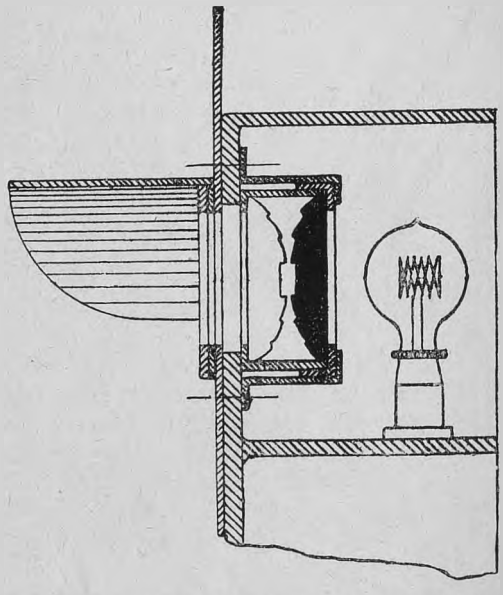


LENTE PRISMATICA PER ALLARGARE IL FASCIO DI LUCE DEI SEGNALI.

corrispondere al passaggio in prossimità di un segnale chiuso anche il semplice squillo di una suoneria sulla locomotiva o qualche altro avvertimento che servisse a richiamare l'attenzione. Se poi dal semplice avvertimento si potesse passare ad un'azione diretta sul freno, quale progresso! Pensare che il freno ad aria compressa agisce su tutto il convoglio pel solo effetto di una piccolissima uscita di aria dalla condotta generale e che basta uno sforzo infinitesimo prodotto su una valvola per arrestare sicuramente un pesante convoglio lanciato a grandissima velocità. Il segnale potrebbe dunque non più *comandare,* ma *produrre* o almeno dare inizio alla fermata!

Nell'epoca del trionfo della meccanica la soluzione di un problema simile non dovrebbe dare preoccupazione alcuna; eppure gli sforzi finora fatti, i molteplici tentativi, le prove di ogni genere non ci permettono di dire che la soluzione sia raggiunta. Forse ci siamo vicini. Le invenzioni di questo genere hanno bisogno insieme di genio e di pazienza (mi si permetta di dissentire da colui che proclamò essere genio e pazienza la stessa cosa) nel senso che non basta la buona idea, ma occorre la esatta applicazione, le difficoltà di dettaglio essendo spesso così numerose da superare la difficoltà fondamentale. Gli studi sulla segnalazione ferroviaria sono fatti di minuzie, di sottigliezze non soltanto meccaniche, in quanto essi non possono fare astrazione dalla fisiologia e forse neanche dalla psicologia dato che vi ha parte importante l'azione dell'uomo.

Ma le sottigliezze teniamole da canto per non tediare il lettore: diciamo ora che per la ripetizione del segnale in marcia o per far funzionare il freno Westinghouse tutte le volte che il treno si approssimi ad un segnale all'arresto, occorre evidentemente realizzare un collegamento fra un punto fisso della strada e la macchina che corre. La cosa sembra facilissima, ma tale non è, specialmente perchè è indispensabile che il collegamento sia pratico e di sicuro effetto. Anche i meccanismi, come gli uomini, si distraggono, errano, mancano; non val quindi la pena di applicarli se il loro grado di infallibilità non è superiore a quello delle persone. È difficile porre in cifre il grado di infallibilità di un apparecchio; tuttavia se l'ordigno mostrasse di fallire una sola volta nel funzionare un milione di volte, diremmo che ha una sufficiente regolarità; se fallisse una volta su 100.000 sarebbe da rifiutarsi. L'apprezzamento degli apparecchi è, adunque, relativo; si tratta per essi, come per tante altre cose, di misura. Coi perfezionamenti apportati negli ultimi anni a questa tecnica di precisione si sono raggiunti gradi elevatissimi di infallibilità, ma dove dobbiamo arrestarci? Chi lo sa? Del resto, operando, muovendoci, viaggiando noi poniamo mille volte al giorno la vita a repen-



SEGNALE A DOPPIA LENTE DI FRESNEL CON LAMPADA FOCALE.

taglio, ma non ce ne preoccupiamo, accontentandoci di sapere che si tratta di rischi lontani. Il farne la statistica significherebbe procurarci una inutile causa di malinconia!

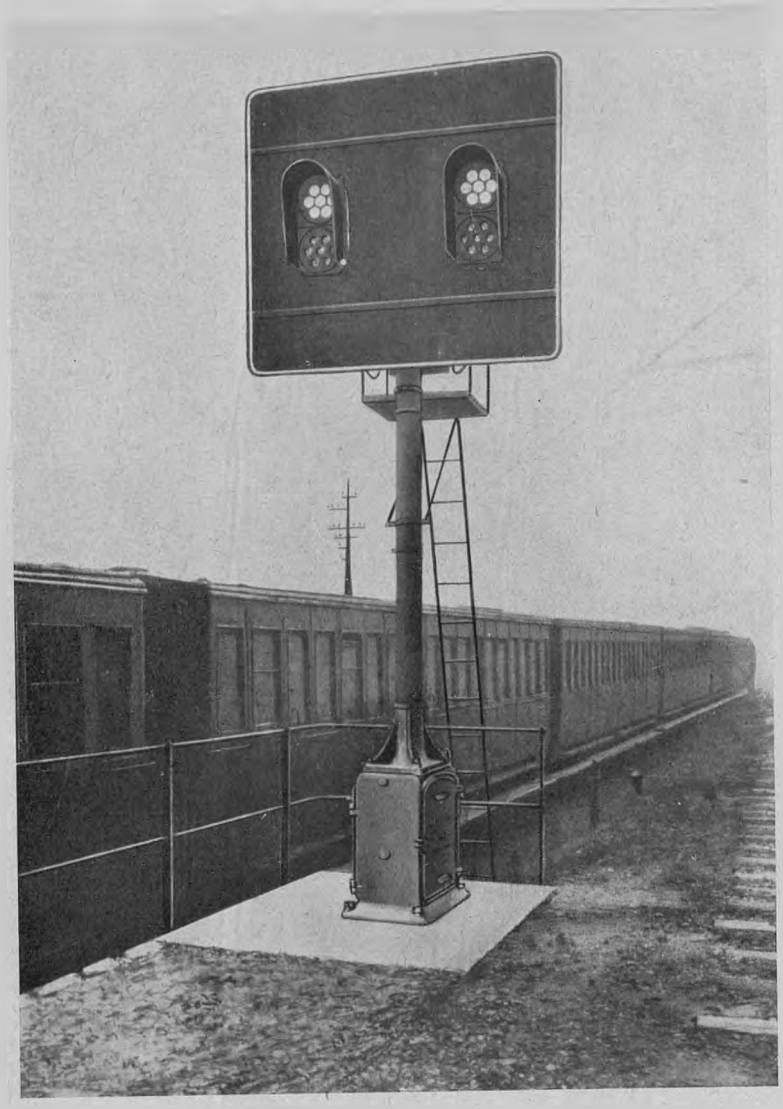
Torniamo al nostro discorso. La forma di collegamento più anticamente sperimentata fra binario e macchina, agli effetti della segnalazione, sta nel produrre una indicazione sonora per mezzo di capsule detonanti, i cosiddetti petardi cui abbiamo già accennato. Si è ricorso, dopo, agli spara-petardi, specie di rivoltelle elettromeccaniche che possono dare più colpi consecutivi ogni volta che il passaggio del treno ne fa scattare il grilletto; ma questo ritarda, non elimina la necessità della ricarica, che deve essere fatta a tempo, cioè non appena le cartucce sieno esaurite. Un ritardo nella sostituzione delle cartucce può riuscire fatale.



SEGNALE COLORATO AD UNA LUCE.

Sono state infine tentate molte forme di contatti meccanici, ma avendosi sempre una parte fissa e una parte mobile, e quest'ultima dotata di grande velocità, dopo un po' la parte fissa esposta ad urti ne esce deteriorata. Se poi si fa assegnamento su un contatto elettrico, basta che delle materie estranee si depositino sugli elettrodi, da lasciarsi necessariamente allo scoperto, per impedire il passaggio della corrente.

Ora la soluzione si va ricercando sulla base dei principî della moderna elettrotecnica, rinunciando a veri e propri contatti, giacchè, come tutti sanno, l'energia si trasmette anche *senza fili*. Insomma un rapporto fra strada e treno che corre si può creare facendo in modo che dal piede del segnale sieno emesse *onde elettriche*, oppure si crei un *campo elettrico*, capaci, in ogni caso, di influenzare apparecchi esistenti sulla macchina. Si sa che ricorrendo alle onde elettriche si può dirigere una nave in mare stando a terra: si tratterebbe di far qualche cosa di simile, con avvertenza che nel caso nostro la energia da trasmettere è di un ordine quantitativo assai basso, sicchè la trasmissione dovrebbe riuscire più facile sia per ripetere sulla locomotiva, e quindi sotto gli occhi del macchinista che si fosse distratto, l'indicazione del segnale di linea, sia per influire addirittura sull'arresto del treno. In Germania recenti esperimenti di un apparecchio del gene-



SEGNALE A FUOCHI COLORATI A 4 FUOCHI DI 7 LENTI CIASCUNO.

re avrebbero dato, se è esatto quello che ne han detto le riviste tecniche, esito assai favorevole.

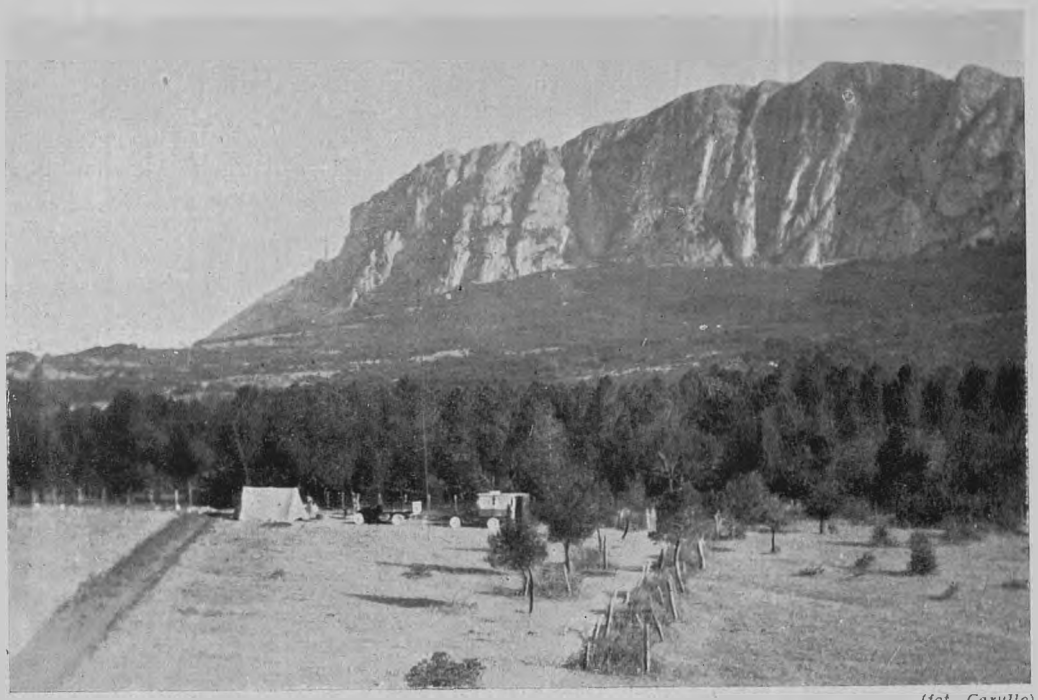
È da notarsi, tuttavia, che per ottenere le onde elettriche bisogna ricorrere ad apparecchi assai delicati; di qui una incertezza di funzionamento che preoccupa molto gli uomini pratici.

Il campo magnetico (è pel formarsi di un campo magnetico che le dinamo e i motori trasformano energia meccanica in corrente elettrica o viceversa) ha nello spazio un raggio di azione assai ristretto; ma la locomotiva segue una traccia fissa determinata dal binario, e fra binario e ruote non esistono che giuochi dell'ordine di qualche centimetro. Si può quindi fare in maniera che l'apparecchio applicato al segnale fisso e quello collegato alla locomotiva agiscano come le due parti di un motore e quindi al passaggio del treno, se il segnale è chiuso, si trasmetta dal segnale una piccola quantità di energia elettrica prodotta da accumulatori o altrimenti che muova il ripetitore o la valvola del freno in cabina. Esperimenti ripetutamente fatti hanno dimostrato che apparecchi di questo genere possono riuscire di sicuro funzionamento.

Però, confessiamolo, o lettore, che l'idea di un treno comandato automaticamente è tale da far spavento. Si potrà l'azione frenante prodotta dal segnale regolare a dovere? Non avverrà che l'azione sia insufficiente e quindi non raggiunga lo scopo o che, riuscendo troppo energica, dia luogo a sua volta ad un danno? Un frenamento troppo rapido non ha forse lo stesso effetto di un urto?

A questi dubbi si risponde che per ora si ha di mira soltanto l'alleanza tra il meccanismo e l'uomo. È questi che deve agire: l'apparecchio sulle locomotive non dovrebbe che richiamarne l'attenzione. La frenatura prodotta automaticamente dal segnale all'arresto dovrebbe essere soltanto un inizio di frenatura; spetterebbe sempre all'uomo l'azione finale e decisiva.

FILIPPO TAJANI.



VEDUTA DELLA ROCCA DI BUSAMBRA DALLA R. PALAZZINA. (fot. Carullo)

UN GRANDE PATRIMONIO DEMANIALE SICULO

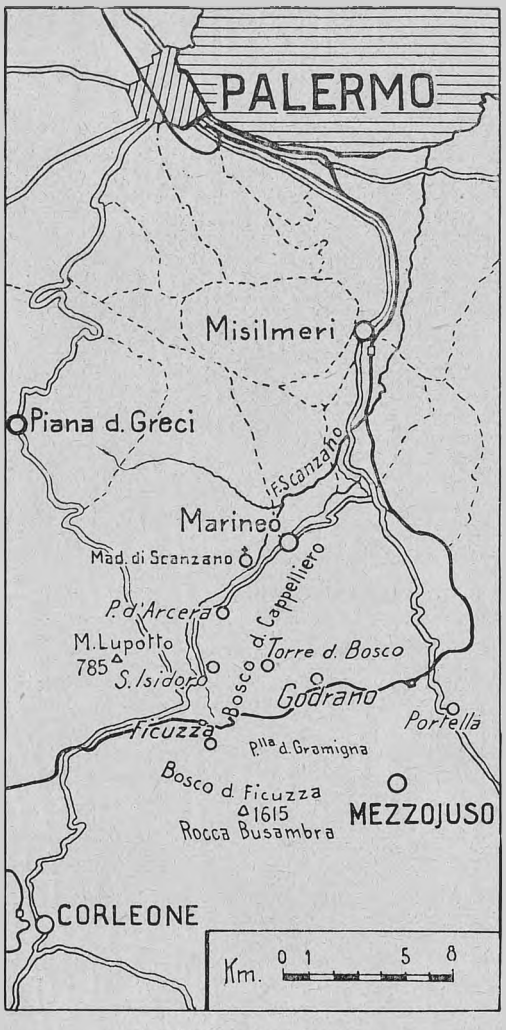
LA FORESTA DELLA FICUZZA E DI GODRANO

Con soldati infiniti
si mosse da' suoi liti
verso Roma bravando
il Re don Ferdinando
e in pochissimi dì
venne, vide e.... fuggì.

La malignità dei contemporanei è sempre esagerata. È vero che Ferdinando di Borbone, IV di Napoli e I delle Due Sicilie, non fu condottiero d'eserciti, ma non ne ebbe colpa. Uomo robusto, non aveva trascurato gli esercizi fisici, tanto ch'era rinomata la sua valentia di cacciatore e la sua pazienza di pescatore. D'altronde doveva pur fare qualche cosa se il resto dei suoi compiti di regnante lo disimpegnavano con tanto zelo, se non sempre fortunato ed abile, i ministri Tanucci ed Acton e la regina consorte Maria Carolina d'Austria, non meno di lui, in altri campi, esperta cacciatrice. Povero Ferdinando! Successo ad otto anni al padre, al Re Carlo, chiamato sul trono di Spagna, nessuno aveva avuto interesse di farne un Re sul serio. Ed egli, con quella bonaria filosofia che il clima di Napoli non nega nè meno alle teste coronate, cercò di andare ai posteri mercè benemerenze che non disdicono ad un Re, nè meno quando sono fra le sole che i biografi ricordano.

Fu, dunque, un grande e tenace cacciatore. Per cui nel periodo della seconda ritirata in Sicilia — i rivolgimenti della Rivoluzione francese non dettero pace alla tormentata Corte austro-borbonica di Napoli — cercò di crearsi vicino alla reggia di Palermo un parco veramente degno di un Re. Eravamo intorno al 1806. Ferdinando IV fece riunire sotto il suo dominio le vastissime estensioni di terre di proprietà Reale, in maggior parte boscosa, che costituivano gli ex-feudi della Ficuzza, del Cappelliere, del Lupo e del Lupotto costituendo le regie cacce che andarono famose per molti anni. Mancando la caccia degli animali che fuggono la boscaglia, prese

in enfiteusi i sette feudi della baronia di Godrano, tolse in affitto i beni spettanti alle mense arcivescovili di Palermo e di Girgenti, ed altrettanto fece coi vasti beni di diversi monasteri. Centro di tanti vasti possessi divenne la Ficuzza. Vennero così costruiti, sul pianoro che sta al piede dell'ex-feudo omonimo, sotto l'imponente Rocca Busambra, la reale Palazzina ed i fabbricati minori, a residenza dei Principi, a dimora del personale di servizio ed a ricovero degli animali. La Palazzina era stata cominciata ad edificare nell'estate del 1799, su disegno dell'architetto palermitano Venanzio Marvaglia, durante un primo esilio di Re Ferdinando, e terminata nell'estate del 1803. Il Re l'abitò per la prima volta nel 1806, dopo che le truppe del generale francese Championnet fugarono le bande napoletane e respinsero la Corte di Napoli nella serenità della Conca d'Oro.



LA REGIONE DELLA FICUZZA.

Morto nel 1825 Re Ferdinando, venne meno lo scopo per cui la tenuta era stata costituita e la decadenza della regia caccia segnò l'origine di quella della foresta.

Rimasta la proprietà nelle mani di ingordi amministratori questi, allo scopo di introitare quanto più era possibile, utilizzarono senza alcuna regola o governo la fustaia, e in meno di dieci anni del vasto possesso spogliarono di piante tre parti su quattro!

La decadenza non avrebbe avuto altro limite che quello di far raggiungere la completa fisonomia di radura alla fiorente foresta, se il mutamento di governo, nel 1860, non avesse portato più saggi reggimenti forestali alla conservazione dei residui di quella che fu una ricchezza d'Italia, e dovrà ritornare ad essere se vogliamo a fatti e non per retorica, la rinascita agricola di tanta parte dell'Italia meridionale continentale ed insulare. Ma nel 1860 la Ficuzza poteva servire ad ospitare banditi, non ad invogliare alla caccia o all'ammirazione delle sue trascorse bellezze. Se ne giovò, due anni dopo l'epopea de' Mille, il generale Garibaldi, quando, colto dalla sfiducia per il modo onde da Torino il Ministero Rattazzi conduceva la politica della questione Romana, riunì nel bosco della Ficuzza due mila volontari, con loro si mosse verso il continente al grido di «Roma o Morte» e fu fermato sui pianalti dell'Aspromonte dal Colonnello Pallavicino.

Le affittanze larghe ed inconsulte del pascolo continuarono la opera di distruzione, la quale trovò aiuti dagli incendi che si andarono ripetendo incessantemente. Rovinata la foresta, trascurati e cadenti i fabbricati, nulle o impraticabili le vie interne, difficile e spesso improficuo il mercato, in tali condizioni deplorevoli la proprietà perveune al Demanio forestale dello Stato italiano, il quale dovette procedere alla vendita di quasi tutte le terre già disboscate e dissodate. Le ultime vendite di terre e fabbricati vennero fatte negli anni 1867 e 1868. Forse sarebbe stato venduto il bosco del Lupo, del Cappelliere e della Ficuzza, noto sotto il nome generico della «Ficuzza» se



(fot. Club Alpino Siciliano)

FISIONOMIA DEI TERRENI NUDI ADIACENTI ALLA FORESTA.

con la provvida legge del 20 giugno 1871 non fosse stato dichiarato inalienabile. Più tardi, nel marzo 1911, gli ex sette feudi componenti la baronia di Godrano vennero a formare patrimonio dell'Azienda del Demanio Forestale di Stato, costituendo una unica unità amministrativa con il comprensorio della Ficuzza.

Sulla strada provinciale, che da Palermo conduce a Corleone, due chilometri circa al di là di Marineo, precisamente al Ponte dell'Arcera, trovasi il punto più settentrionale e più depresso della grande tenuta demaniale inalienabile « Ficuzza-Godrano ». Da questo punto, sempre a sinistra della provinciale, la tenuta si allarga fino ad incontrare, nella parte più elevata, il fastigio della Rocca Busambra, che segna parte del suo limite meridionale. La tenuta ha forma di un poligono irregolare, allungato da sud a



(fot. Conte Naselli di Gela)

FORESTA FICUZZA-GODRANO: LA REALE PALAZZINA, RESIDENZA DI RE FERDINANDO I, NEI PERIODI DI CACCIA E NEGLI OZI DELL'ESILIO. ATTUALE SEDE DEL DISTRETTO FORESTALE.



(fot. *Club Alpino Siciliano*)
LA R. PALAZZINA VEDUTA DI UN ANGOLO PROSPETTICO.

nord con esposizione prevalente a nord-ovest. Nel suo complesso comprende i territori dei comuni di Marineo, Monreale, Godrano, Mezzoiuso, con una superficie catastale di cinquemila ettari. Dalla Montagna del Casale o Rocca Busambra (1615 m.) sezionata nel senso del suo maggior asse, da est ad ovest, da un'enorme frattura, e precisamente alla base di questa, si dipartono, in serie disordinata, colline e poggi, sui dossi e fianchi de' quali trova sviluppo la foresta.

Le sue gronde così, come varie di costituzione, sono varie anche di forma: dal picco calcareo, imponente e pittoresco, del Busambra, si scende da una parte ai declivi ondulati della Ficuzza e alle valli frastagliate del Lupo e del Cappelliere, dall'altra al massiccio del Cucco, al Pizzo di Giunco e al Cozzo Fanuso.

Il terreno passa dai calcarei aridi agli argillosi freddi e tenaci, alle arenarie fresche e sciolte. Il massiccio del Busambra è costituito da calcare cavernoso. Intorno ed ai suoi piedi si notano depositi argillosi per liscivazione. Nei depositi di detrito di falda affiorano, diminuendo le quote, i sottostanti depositi di argilla, ed al passaggio degli uni agli altri, corrispondono importanti sorgive. Dai banchi di argilla, che scendono verso la Guglia da un lato, verso il Godrano dall'altro, affiorano le colline di arenaria di Pizzo del Cucco, Portella della Gramigna e Celso, le quali da prima strette fra colate di argilla, in basso si diffondono a ventaglio per sostituirsi completamente ad essa. Per cui, ad eccezione di zone prevalentemente argillose quali quelle di Tre Girati, Porcheria, Rocca d'Ilice, Piano del Cucco, Cerasa e Valle di Maria, tutte le altre zone della foresta sono arenario-argillose. In corrispondenza delle formazioni argillose stanno zone o instabili, come l'abitato della Ficuzza, o chiaramente franose, come la Vignazza, con formazioni a laghetti (Gurgo di Drago).

La Rocca Busambra costituisce lo spartiacque principale e la serie di poggi che da essa si dipartono determinano i bacini del *Bèlice Sinistro,* del *Torrente Scanzano* e del *fiume Carzoli.*

Nella foresta si trovano varie sorgive, alcune perenni, altre intermittenti, utilizzate o per condurre acqua perenne alla Palazzina Reale ed al villaggio Ficuzza, oppure per alimentare i frequenti abbeveratoi sparsi nella foresta per dissetare gli animali al pascolo. Degna di nota è la sorgiva d'*acqua solfurea* di S. Isidoro, presso la Cappella dedicata a questo Santo.

La parte più meridionale della tenuta è povera di acqua. Questo difetto è maggiormente sentito nella regione che sovrasta il villaggio Ficuzza, dove il sopra suolo, poco impermeabile e di potenza rilevante, pare riposi sopra strati irregolari e permeabili inadatti alla formazione di falde acquifere. È ben vero che frequenti vestigia di opere idrauliche attestano una certa antica ricchezza idrica; ma tali vestigia ci dimostrano che gli sforzi eseguiti per vincere la naturale povertà d'acqua della foresta giovarono solo quando tutta la foresta e non una



(fot. Conte Naselli di Gela)

MAESTOSI FRASSINI AL VENTO, IN UN MERIGGIO VESPERTINO.

sola quarta parte di essa, proteggeva le falde idriche!

Il clima della foresta non è uniforme su un'estensione di 5000 ettari fra 480 e 1615 m. sul mare: in generale si può dire temperato, nonostante i 40 e più gradi che di estate si raggiungono nel bosco all'ombra. L'aria, meno che nelle bassure prossime al torrente Scanzano, è purissima, frequentemente smossa da venti impetuosi i quali spesso assumono la violenza dell'uragano, specie il ponente e lo scirocco in tutte le stagioni. La neve cade in quasi tutti gli anni ed è più o meno abbondante, ma non rimane mai a lungo che nella fascia sottostante al Busambra. La distribuzione delle piogge è molto irregolare avendosi circa sei mesi all'anno di siccità continua!

In corrispondenza dei terreni argilloso-calcarei e delle esposizioni a tramontana si trovano ottime piante di alto fusto, costituite essenzialmente dalla rovere (*quercus robur*, 65%) e del leccio (*quercus ilex*, 18%) ed in minor parte del frassino (*ornus* ed *excelsior*, 12%). Sui banconi puri di argilla le formazioni boschive stentano e l'opera di popolamento riesce più ardua. Prova ne siano i rimboschimenti recenti in località Rocca d'Ilice e Tre Girati. Predominano il frassino, il pino d'Aleppo e la rovere. In corrispondenza dei terreni silicei e siliceo-argillosi, con esposizione a nord e nord-est, le formazioni boschive trovano le più favorevoli condizioni. Bellissime sughere (*quercus suber*, 4%) trovansi sparse ed alternate con la rovere e con il castano. Continua ad estendersi la coltura a pini (P. pinastro e P. d'Aleppo) con lo scopo tecnico di produrre legname da lavoro e climatico, di donare alla foresta essenze balsamiche.

Alle risorse turistiche della foresta non giova la rete stradale, tuttora inesistente. Esistono per converso le « trazzere » ed una fitta rete di mulattiere e di sentieri, non sempre praticabili nel periodo invernale. Mancano le ascensioni difficili che valgano ad appagare lo spirito degli animosi alpinisti: le diverse e numerose gite che offre la foresta non esigono speciale abilità alpinistica, ma resistenza. Il percorso dei sentieri si svolge spesso tra le folte querce che mitigano i cocenti raggi del solleone e deli-



(fot. Conte Nasolli di Gela)

RICOVERO DI PASTORI.

ziano l'occhio con la successione di panorami interessanti.

L'ascensione della Rocca Busambra è abbastanza movimentata per la Ciacca di Bifarera, più agevole per la Scala del Ciolino. Dalla cresta si gode un panorama eccezionale, dall'Etna al monte Erice o Sangiuliano di Trapani, con la teoria delle Madonie, il tabulare Pellegrino di Palermo e la marina falcata di Termini Imerese.

Molto interessante è la gita tra querce e frassini alla Torre del Bosco, ove è la Casa de' Sorveglianti Forestali, a dieci minuti dal Cozzo del Cervo (1007 m.), punto maraviglioso che dà la possibilità di ammirare la Foresta nella sua multiforme estensione.

Tralasciando, per ovvie ragioni di spazio, di accennare alle gite al Pizzo Panaro, all'Acqua Ferrata e all'Acqua Ammucciata, che trovano sempre amanti e frequentatori isolati o in comitiva, sia per opera del Turismo scolastico, sia per iniziativa del Club Alpino Siciliano e della sezione di Palermo del C. A. I., non posso tacere, in quest'ora di fiorenti esplorazioni speleologiche, la bellezza d'una gita alla grotta del Romito. È questa caverna, profonda 60 metri, larga 15, ricchissima di pittoresche stalagmiti.

Certamente non sono queste le attrattive di più famose foreste, nelle quali non sapreste se ammirare più le doti delle naturali bellezze o la vanità umana che fa consistere il progresso della civiltà anche o soprattutto nel saper distribuire cestini di ferro per raccogliere cartacce entro boschi e foreste a molti chilometri da centri abitati come nella Foresta Nera. Ma la Foresta demaniale inalienabile della Ficuzza e di Godrano, unica in tutta la tricuspide isola maggiore del Mediterraneo, può ambire il giusto titolo di « Stazione climatica » che le ha attribuito e riconosciuto la Legge del 29 dicempre 1901. A 40 km. circa da una grande città, com'è Palermo, unita a questa dalla linea ferroviaria secondaria di Stato e dalla carrozzabile provinciale Palermo-Corleone-S. Carlo, non poteva non divenire il soggiorno preferito di quanti amano riposare nel periodo estivo all'ombra delle pinete. La foresta della Ficuzza trovasi nelle condizioni di essere la sola residenza di montagna di tutta la Sicilia, quando si escludano le Madonie, ove difettano le con-



(*fot. Carullo*)

VIALE NELLA PINETA, MISTA A FRASSINI E QUERCE.



(*fot. Conte Naselli di Gela*)

Svaria per l'erba un gregge a mano a mano
e par la mandra dell'antico nume.



(fot. Club Alpino Siciliano)

....o desiata verde solitudine
lungi al rancor degli uomini.

dizioni di viabilità, e le pendici dell'Etna. Fino a qualche anno fa mancavano gli elementi, non già di ricercate comodità, ma addirittura essenziali alle più modeste esigenze della vita civile e dell'igiene. A cura dell'Amministrazione Forestale fu addotta l'acqua potabile del Cucco al villaggio della Ficuzza in quantità esuberante agli attuali bisogni. Si è provveduto anche alla sdemanizzazione dei terreni adiacenti al piccolo centro abitato, in modo da facilitare l'acquisto di terreno fabbricabile e la possibilità di costruzioni ai non pochi che anelano il soggiorno in questi luoghi. Non esistono qui le difficoltà che altrove, all'Abetone per esempio, ostacolano il sorgere di alberghi e di villette private. È da augurarsi perciò che in avvenire l'incremento delle costruzioni edilizie raggiunga lo sviluppo che valga a soddisfare le numerose richieste di villeggiatura, e si renda più adeguata alle richieste l'industria del forestiero, creando posti di ristoro e di simpatico soggiorno a quanti si recano in questa foresta per gite ed escursioni. L'Amministrazione Forestale rende possibile questa proficua opera; resta alla buona iniziativa e volontà dei privati completarla. Se un Re sceglieva la Ficuzza a luogo di delizia e di caccia negli ozi dell'esilio parziale, una gente, che non dovrebbe aver bisogno di esiliarsi durante l'estate, la renda una delizia montana perenne di ristoro estivo e di sports invernali.

FRANCESCO CARULLO
Ispett. Forestale Amministratore.



MONUMENTALE BASILICA DI S. STEFANO IN BOLOGNA.

UNA BELLA INIZIATIVA D'ARTE E PATRIOTTISMO

IL RESTAURO DEL CHIOSTRO ROMANICO DELLA BASILICA DI S. STEFANO IN BOLOGNA

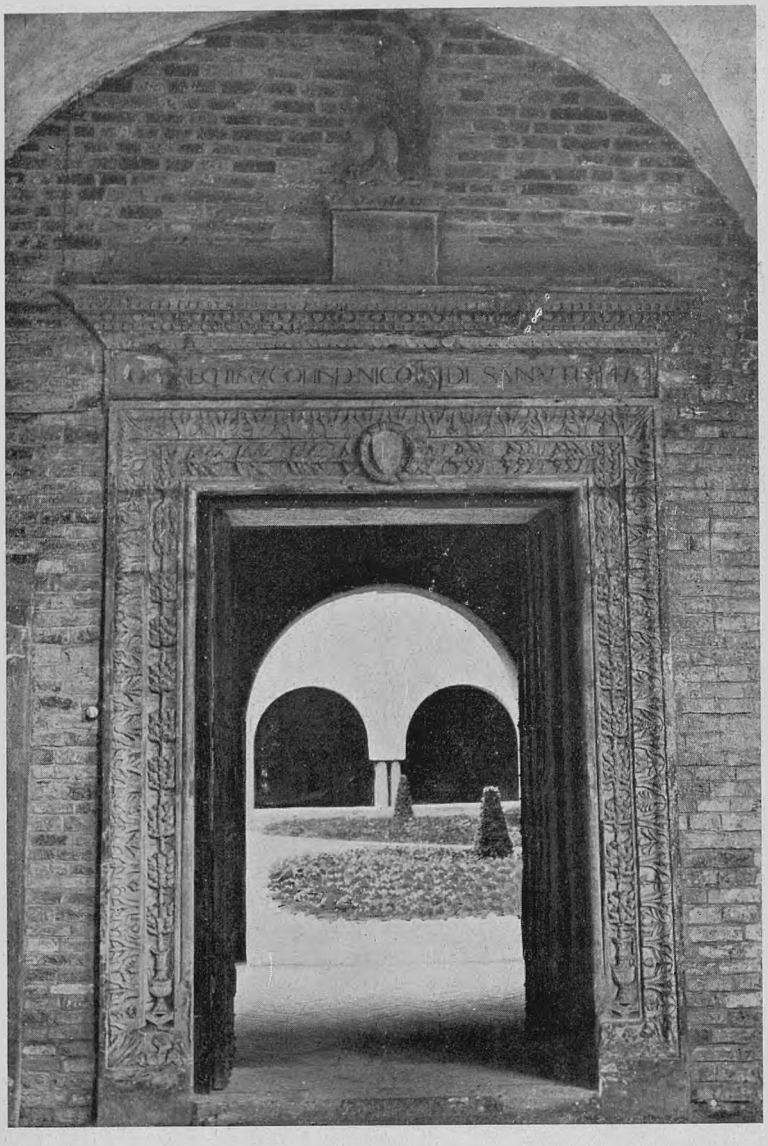
I monumenti Stefaniani.

BOLOGNA è celebre nella storia dell'arte per le sue caratteristiche torri che nel secolo XIII si contavano fin quasi a 200; per i suoi vetusti e severi edifici; per le sue leggiadre terrecotte delle età gloriose dello Studio, del Comune e della Signoria; per le sue superbe ed eleganti architetture barocche della fastosa età papale. Ma essa vanta ancora un gruppo di monumenti che per il loro carattere da soli basterebbero per rendere celebre una città.

Quell'insieme così caratteristico di sacri edifici detti di Santo Stefano sono infatti il più importante centro monumentale che per la storia e l'antichità possieda la severa città dello studio: centro monumentale che appassiona ed interessa ogni studioso che vada ricercando ciò che di più raro e di più bello abbia prodotto l'arte in quell'oscuro periodo della storia che va dalla caduta dell'impero Romano d'occidente a quel mille che, superando le forme primitive e barbariche, segna la via al trionfo dell'arte latina e romanica nelle nostre maestose cattedrali italiane.

In S. Stefano ogni stile storico ha lasciata la sua impronta immortale: l'arte romana, l'arte dell'Esarcato di Ravenna e la longobarda, quella romanica, la lombarda. Non mancano neppure particolari di buono stile del Rinascimento.

Qui, malgrado il tempo e le deturpazioni dell'arte barocca, le più antiche architetture conservano ogni varietà di fioritura; in questa singolare riunione di chiese e di claustri si legge inoltre la più antica e gloriosa storia di Bologna.



INGRESSO AL CHIOSTRO ROMANICO DAL CORTILE DI PILATO.

Le sette chiese e la celeste Gerusalemme.

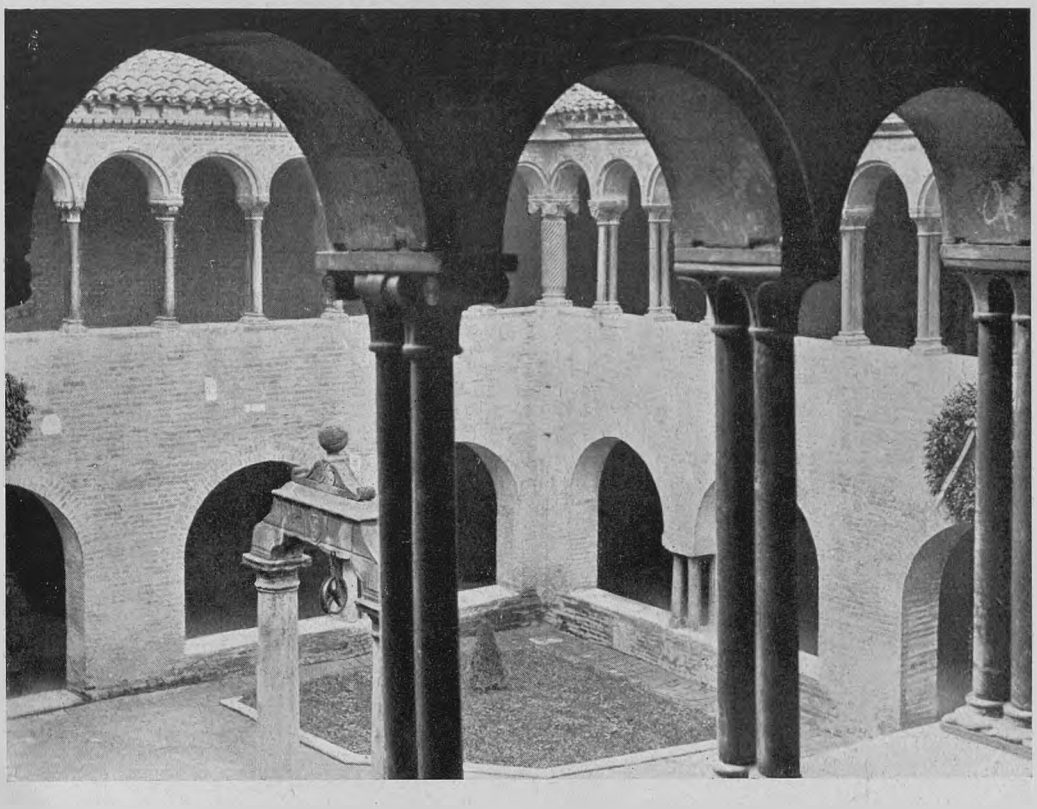
Delle sette chiese che formano il gruppo monumentale di S. Stefano ve ne hanno quattro che offrono notevole interesse; la più antica di queste è la basilica ambrosiana dei Ss. Vitale ed Agricola oggi erroneamente detta dei Ss. Pietro e Paolo. Fondata al finire del IV o ai primi del V secolo fu dall'origine seconda cattedrale di Bologna. Devastata, distrutta e ricostruita, forse non più tardi dell'XI secolo, conserva ancora avanzi della primitiva costruzione. Restaurata razionalmente sul finire dello scorso secolo mostra evidente lo stile frammentario. A forma basilicale a tre navate sorrette in modo alterno da colonne di marmo e da pilastri polistili, ha avanzi notevoli di arte romana fra i quali un superbo capitello ionico.

La chiesa del Santo Sepolcro adiacente alla suddetta, già battistero della città, era in origine dedicata alla Resurrezione di N. S. Essa è a planimetria ottagonale e, unita all'atrio di stile lombardo, detto il Cortile di Pilato, e all'interessantissima chiesa detta della SS. Trinità che in origine fu chiamata *Martirium, ad Crucem* o *Calvario,* forma il gruppo singolare della *Celeste Gerusalemme* fondata qui da S. Petronio nel V secolo a somiglianza delle chiese costruite da Costantino sui luoghi della Passione.

I restauri operati dalla fine dello scorso secolo hanno ridonato a queste costruzioni di incalcolabile valore storico ed artistico l'austera bellezza originale.

La quarta chiesa, oggi detta del SS. Crocefisso ed originalmente dedicata a S. Giovanni Battista, era già esistente sul finire del X secolo.

Nel 1019 l'abate Martino vi costruì ad oriente la cripta che negli ultimi restauri sapientemente apportati dall'architetto commendatore Edoardo Collamarini è stata ricongiunta alla chiesa come era in origine.



CHIOSTRO ROMANICO VISTO DALL'ORDINE SUPERIORE.

Il Chiostro romanico (1).

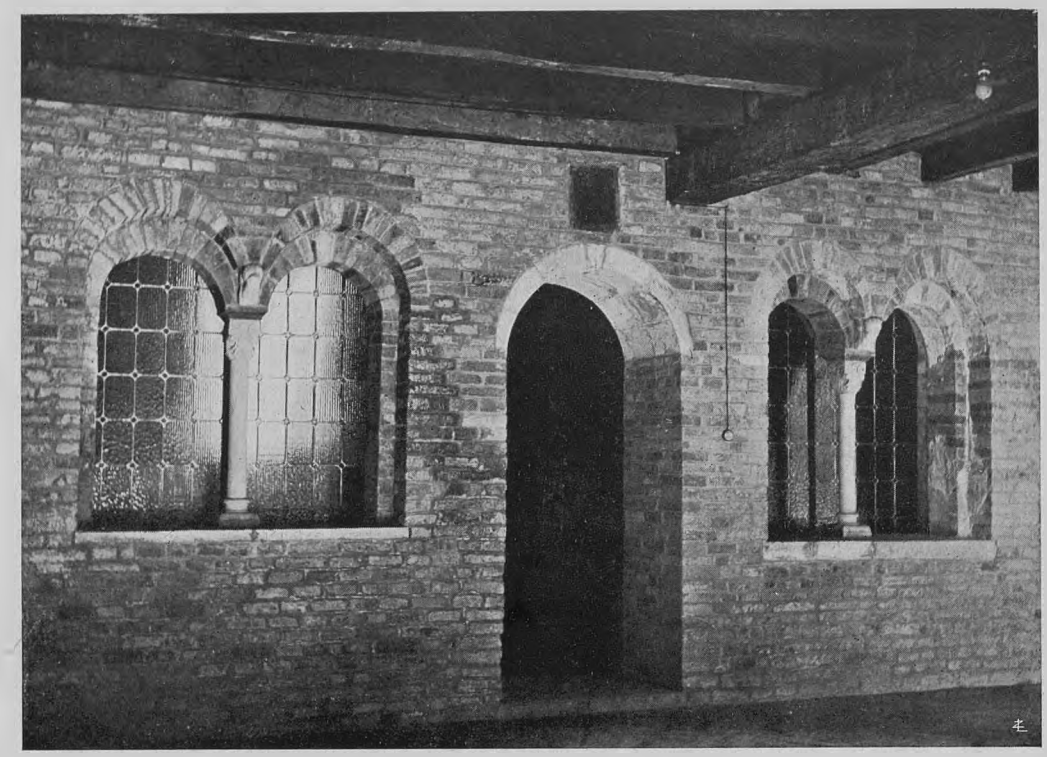
Il Chiostro romanico, che trovasi fra la chiesa della SS. Trinità, il Cortile di Pilato e la Cripta, occupa il fianco sud-est del gruppo Stefaniano, è a pianta quadrata e costituito in elevazione da doppio ordine di gallerie che presentano carattere di due diverse età. Infatti l'ordine inferiore, composto per ognuno dei lati di cinque grandi aperture ad arco di cui quattro formano due larghe bifore e la quinta mediana dà accesso al cortile dove nel centro sta la rituale cisterna, mostra carattere rozzo e frammentario e rimonta quindi ancora a primitiva arte romanica, mentre l'ordine superiore, formato da quattordici archetti per ogni lato sostenuti agli angoli da quattro colonnine più esili e binate, appartiene invece allo stile romanico già più ricco e progredito.

Le due larghe bifore di ogni lato della galleria inferiore hanno gli archi che s'appoggiano su rudimentali blocchi di marmo che servono da capitelli, i quali a loro volta sono sostenuti per due lati del chiostro da frammenti di grosse colonne marmoree e per gli altri due in ogni bifora da quattro frammenti riuniti di colonne più piccole.

Gli assaggi fatti nell'interno dei muri perimetrici del chiostro e nei muri di fondo del porticato, hanno dimostrato che la copertura nella galleria era originalmente a travi e fu rimossa quando all' ordine inferiore fu sovrapposto il superiore già notevolmente diverso per fattura. Tale copertura è stata quindi ricostruita fedelmente.

I lavori di razionale restauro hanno inoltre posto in luce le originali aperture che davano comunicazione fra il Chiostro, la Cripta e la camera Capitolare. Interessantissime sono soprattutto sul lato sud-orientale la porta e le due bifore che dànno accesso e luce all'antica camera Capitolare, oggi adibita a sacrestia. La porta, posta fra le due finestre, è

(1) Nel compilare il presente articolo ho tratte molte notizie dalla dotta monografia di Mons. GIULIO BELVEDERI su *Il Lapidario dei Caduti nel chiostro della Basilica di Santo Stefano in Bologna*, edita nel marzo 1924 a beneficio del Lapidario stesso.



CHIOSTRO DI S. STEFANO: BIFORE E PORTA DI ACCESSO DELL'ANTICA CAMERA CAPITOLARE.

arcuata e semplicissima; ha l'arco formato da conci di arenaria. Le bifore sono di un suggestivo stile rozzo e primitivo; hanno gli archetti doppi a laterizio, il capitello di arenaria a fogliame di carattere ancora longobardo sostenente la ghiera interna mentre la ghiera esterna è a sua volta sostenuta da una rudimentale testa d'animale.

Simile disposizione ed orientamento di aperture di camera Capitolare si trova ancora con grande ricchezza e bellezza nel claustro duecentesco dell'Abbazia Cirstercense di Chiaravalle della Colomba, già illustrata da questa Rivista, e nel claustro quattrocentesco dell'Abbazia di Monteveglio.

Degni di nota nel claustro Stefaniano sono pure alcuni affreschi bizantineggianti sul lato settentrionale ove il chiostro è unito al cortile di Pilato e alla Chiesa della SS. Trinità, or non è molto restaurata dal Collamarini. La pulitura di parte di essi ha con evidenza rilevato quanto fosse grande il senso del colore in quei primitivi pittori.

Quanto alla data della costruzione la storia dice che l'abate Martino il 3 di marzo dell'anno 1019 costruì la confessione o cripta nella chiesa di S. Giovanni Battista trasportandovi i corpi dei Ss. Vitale ed Agricola; si può quindi ritenere che prima di tale data il chiostro non esistesse ancora.

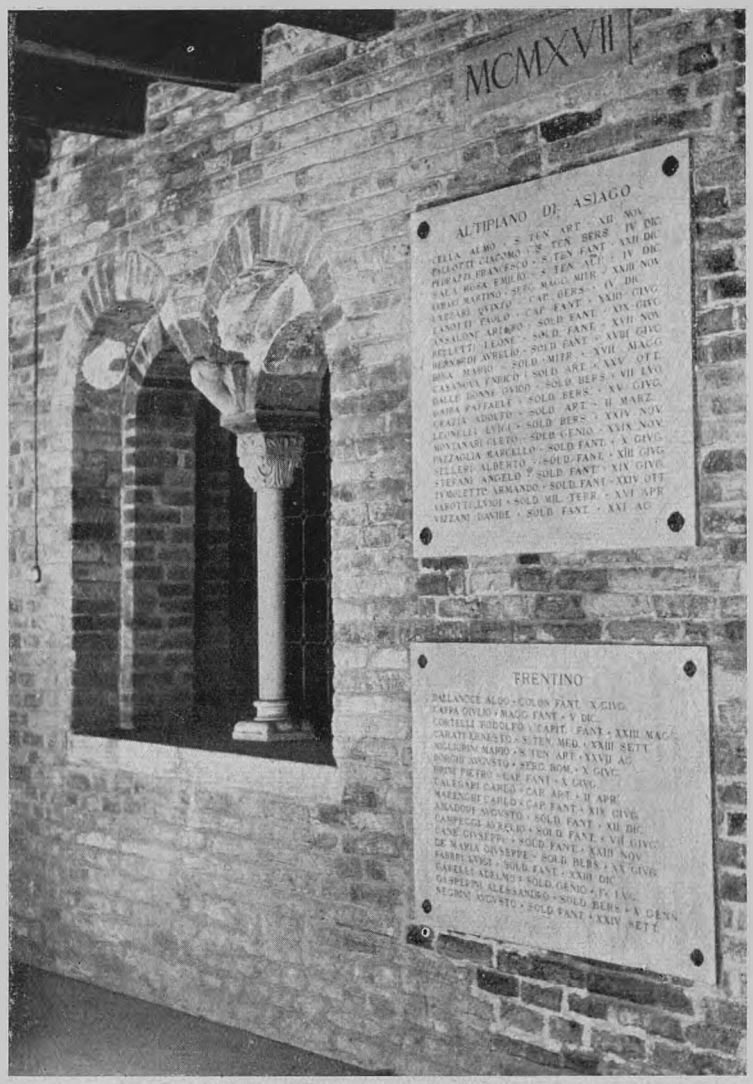
Il carattere frammentario della sua parte inferiore, il fatto che all'abate Martino compete l'onore e la fama di restauratore di tutto l'insigne gruppo monumentale di S. Stefano, ci rinsaldano l'opinione.

Compiendo l'opera di restauro conformemente alla volontà del donatore — un certo Lamberto — utilizzò i ruderi delle primitive chiese per costruire il chiostro. I frammenti delle grosse colonne della galleria inferiore appartengono infatti alle colonne che dal V o dal VI secolo in numero di dodici ed oggi soltanto in numero di sette, sorreggevano il matroneo e la cupola della chiesa del S. Sepolcro. Si suppone inoltre che le colonne più esili e dimezzate sostenessero originalmente il ciborio in qualcuna delle chiese restaurate da quel benemerito benedettino.

L'ordine superiore, più progredito nello stile, è di qualche secolo posteriore alla data del 1019. I doppi archetti; le colonne d'angolo, di cui due magistralmente scannellate a

tortiglione; le colonnine binate coi capitelli a stampella, di cui alcuni a fogliame di ninfee e, nel lato nord-ovest, formati da mostricciattoli e da teste d'animali che sostengono a modo di mensola la ghiera esterna degli archetti; le basi a foglia protezionale di angolo mostrano grande somiglianza fra questa costruzione bolognese e il chiostro dei Ss. Quattro Coronati di Roma che è pure di origine benedettina.

Gli assaggi eseguiti da mons. Belvederi nel chiostro romano hanno pure mostrato che il coronamento e la decorazione dei Ss. Quattro Coronati in origine erano pressochè identici a quelli del claustro di S. Stefano. Unica diversità sta nel materiale perchè, mancando a Bologna l'arte musiva che arricchisce le opere romane, in S. Stefano si supplì colorendo a smalto il mattone e trascrivendo più rozzamente in nero il motto scritturale che nei Ss. Quattro appare invece eseguito in mosaico.

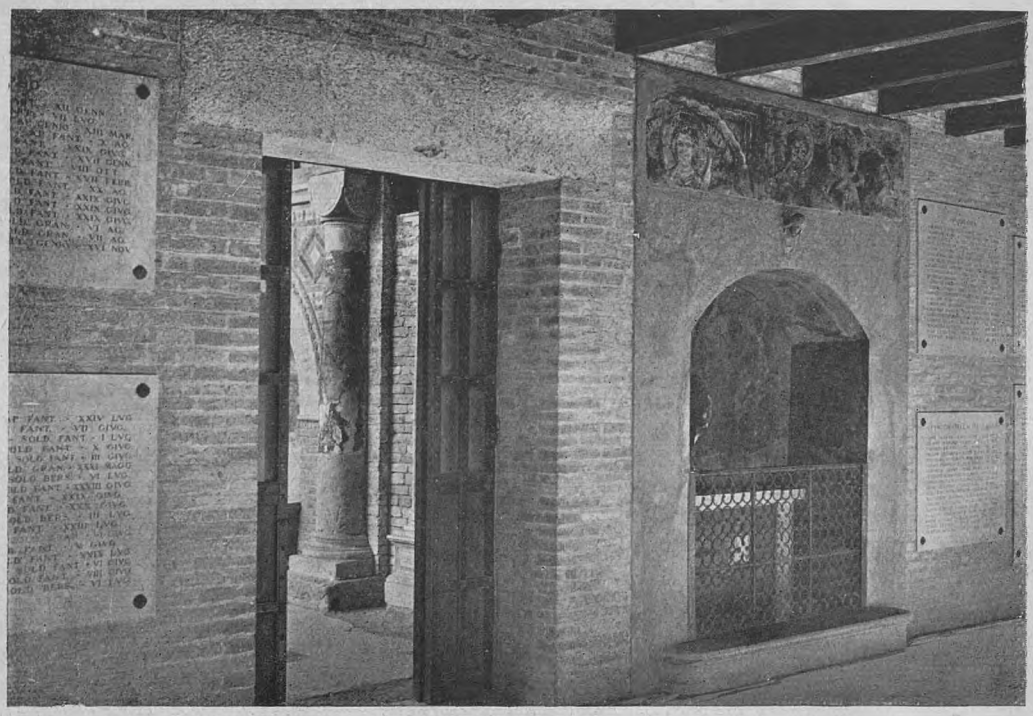


CHIOSTRO DI S. STEFANO: BIFORA AL LATO DESTRO DELLA PORTA DI ACCESSO ALLA CAMERA CAPITOLARE. A DESTRA LAPIDI DEI CADUTI IN GUERRA.

L'affinità di esecuzione e di decorazione dà quindi contemporaneità alle opere, perciò, dato che la costruzione del chiostro dei Ss. Quattro Coronati è attribuita con fondatezza dal Muñoz ai primi due decenni del XIII secolo, anche a tale epoca si può ritenere che risalga la galleria superiore del chiostro di S. Stefano. Ciò è confermato ancora dai documenti dell'archivio di S. Stefano: prima del secolo XIII, portano la rogazione notarile, quando è compiuta nel claustro, espressa in questi termini: *Actum in claustro monasterii S. Stephani;* in una carta datata al 1 luglio 1223 vi è invece questa indicazione: *Actum in claustro superiore monasterii S. Stephani.* È certo quindi che già nel 1223 la galleria superiore era costruita.

Dante nel chiostro di S. Stefano.

La storia delle chiese di S. Stefano così ricca di gloriose vicende richiederebbe ben più ampia e particolareggiata narrazione rispecchiando essa la vita stessa di Bologna medioevale. Bene si spiega quindi oggi il fervore dei bolognesi nell'apportare in memoria dei Caduti sapienti e razionali re-



CHIOSTRO DI S. STEFANO, LATO SETTENTRIONALE: AFFRESCHI BIZANTINI E ACCESSO AL CORTILE DI PILATO. SULLE PARETI LE LAPIDI IN ONORE DEI CADUTI IN GUERRA DI BOLOGNA.

stauri a questo gruppo monumentale consacrato già alla storia religiosa e civile della loro città.

Dal chiostro partirono i primi insegnamenti di diritto romano, in esso convennero i giuristi della dieta di Roncaglia, dalle sue severe mura si levò forte e solenne il grido per la libertà comunale, qui ebbero ricovero, aiuto e sede i fuggiaschi Lombardi quando il feroce Barbarossa distruggeva Milano accingendosi a soffocare i Comuni italiani.

In questo recinto, oggi tante volte sacro, furono frequenti le visite dell'Alighieri durante la sua permanenza in Bologna specialmente quando fu allo Studio nostro. È probabilissimo che il Sommo Poeta frequentasse quella antichissima Compagnia dei Toschi, così nominata per le famiglie che dalla Toscana si stabilivano a Bologna, Compagnia che aveva sede entro il Monastero Stefaniano.

Il ricordo che ha l'Alighieri nella *Divina Commedia* della Torre Garisenda, fa ragionevolmente ritenere ancora che la similitudine a cui ricorre descrivendo la pena dei superbi nel canto X del *Purgatorio* gli sia stata suggerita, piuttosto che da cariatidi reggenti colonne di protiri di portali o pulpiti romanici, da quella singolare figura accasciata che a modo di capitello e mensola sostiene gli archi, il coronamento ed il tetto della galleria superiore di questo chiostro.

Così ha scritto Dante descrivendo tale figura:

« Come per sostentar solaio o tetto
Per mensola talvolta una figura
Si vede giunger le ginocchia al petto
La qual fa del non ver vera rancura
Nascere a chi la vede: così.... ».

La figura accasciata che trovasi sul lato nord-ovest nel terzo arco a sinistra (pag. 1046) è infatti rappresentata a « *sostentar il tetto* », e vi sta esattamente « *per mensola* » e con attitudine ben diversa dalle cariatidi dei grandi portali nelle cattedrali romaniche, attitudine tale che

« Si vede giunger le ginocchia al petto ».

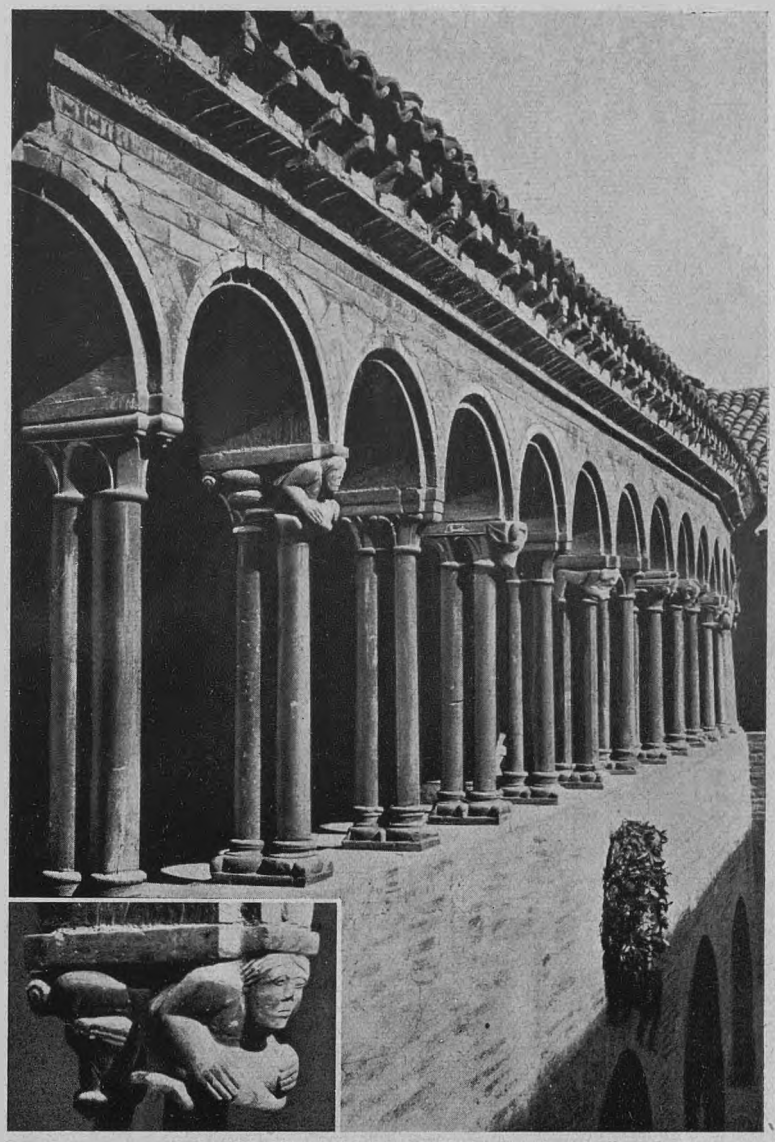
La figura è rappresentata pure con aspetto dolorante, tanto che

« .... fa del non ver vera rancura
Nascere a chi la vede:.... ».

Il Belvederi descrivendo sapientemente questa reminescenza dantesca, giustamente riporta ancora altri versi del Divino Poeta

(82-84 e 97-99 del canto XI del *Purgatorio*) che darebbero conferma alle memorie bolognesi di Dante.

Si tratta di richiami all'ambiente artistico e letterario bolognese che fanno pensare che il canto sia proprio frutto delle impressioni avute da Dante nella dotta Bologna dove, frequentando lo Studio, egli aveva passata la gioventù, in quella Bologna di cui si dichiara figlio sì da riconoscer il «padre suo» in Guido Guinicelli, maestro dello Studio bolognese.



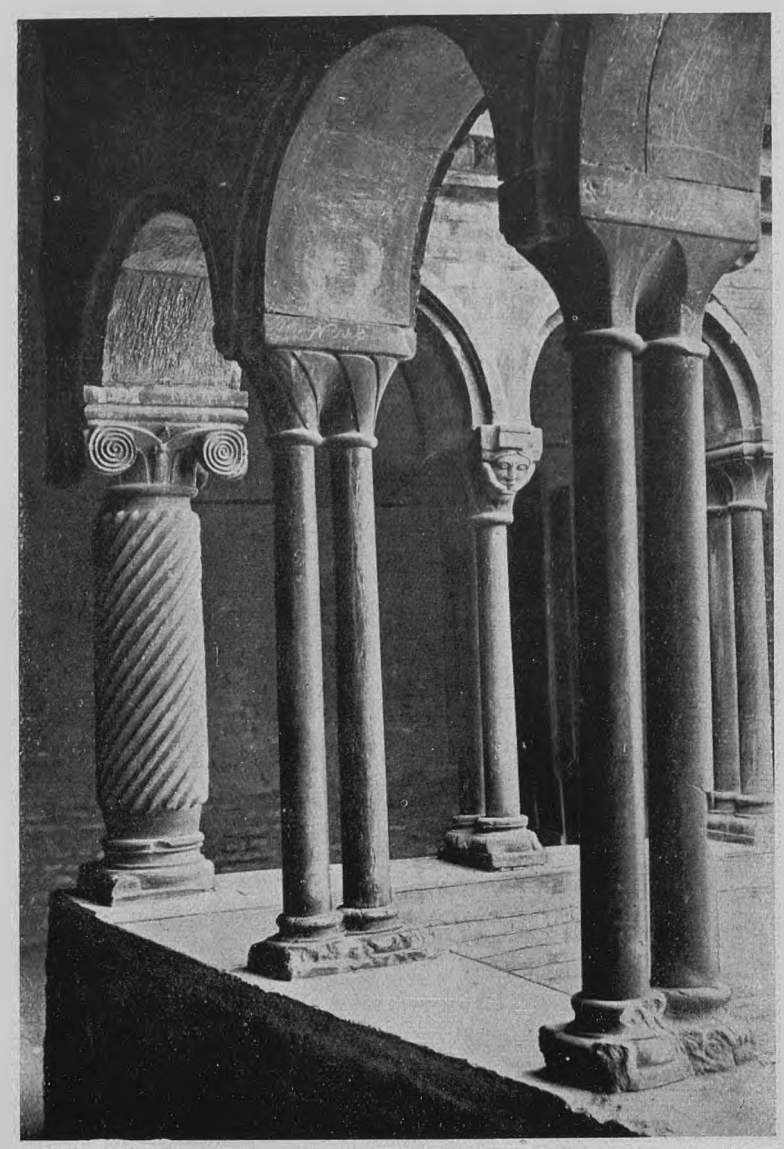
CHIOSTRO DI S. STEFANO: ANGOLO OVEST DELL'ORDINE SUPERIORE.

Il Lapidario.

Bologna per onorare degnamente i suoi Caduti in guerra ha voluto e vuole congiungere in questo meraviglioso gruppo di monumenti, antico centro della sua storia civile e religiosa, le più sacre memorie del suo passato glorioso colla memoria recente dei suoi Figli che non potrebbero avere migliore glorificazione. Ad iniziativa infatti della Sezione dell'Associazione Nazionale Madri e Vedove dei Caduti si sono operati restauri alla chiesa della SS. Trinità ed al chiostro romanico.

Il «ricordo» dei Caduti bolognesi è costituito con austera e decorosa sobrietà, nella galleria del chiostro inferiore, da semplici lapidi in marmo di Brescia disposte sulle quattro pareti, ognuna delle quali è dedicata ad uno dei quattro anni di guerra. Le lapidi non hanno alcun superfluo ornamento, come vuole la severa impronta del luogo: agli angoli di ciascuna di esse sono poste quattro piccole ed indovinate croci di guerra in bronzo. I marmi di varia grandezza recano incisi a caratteri romani il nome dei Caduti, il grado, la data di morte e l'indicazione delle singole località ove Essi versarono, per la Patria, il loro sangue generoso.

Per tal modo agli occhi del visitatore — già preso dalla religiosità del luogo — balza evidentissima la visione sintetica della epopea evocata dalla muta eloquenza di



CHIOSTRO DI S. STEFANO: ORDINE SUPERIORE (SECOLO XIII). LATO NORD-OVEST E CAPITELLO DELLA REMINISCENZA DANTESCA.

quei marmi. Nomi indimenticabili di uomini e di luoghi — che la storia pur recente ha già avvolto in un alone di leggenda — passano suscitatori di commozione e di nobili sentimenti di venerazione, di gratitudine, di amore e i rossi caratteri coi quali sono incisi i nomi paiono vive stille del sangue degli Eroi, gli spiriti dei quali aleggiano per tutto il luogo e lo riscaldano con l'afflato della Loro grande anima generosa ed ardente.

Sulla parete nord-ovest trovansi le lapidi dei Caduti nel 1915: sono 11 e recano 408 nomi; in quella del lato nord-est (anno 1916) si contano 16 lapidi e 472 nomi; in quella sud-est (anno 1917) 18 lapidi e 572 nomi, ed infine l'anagrafe gloriosa enumera ben 832 nomi sulle 17 lapidi dell'ultima parete dedicata ai Caduti dell'anno 1918.

Nell'angolo fra le lapidi degli anni '15 e '18 trovano posto ancora due lapidi con 151 nomi per i morti dell'anno 1919, e 95 per quelli del 1920.

Sono 2530 nomi di Caduti del Comune di Bologna!

Fra questi figurano sei medaglie d'oro: Giacomo Venezian caduto nel 1915; Antonio Samoggia nel '16; Giulio Blum, Corrado Mazzoni e Giacomo Pallotti tutti nel 1917; Ivo Lollini caduto nel 1918.

Il Lapidario è stato inaugurato solennemente da S. M. il Re il 12 giugno 1925.

Ora che il claustro sacro all'arte, alla storia antica e recente è stato restituito alla pristina bellezza, non resta che compiere la opera di restauro all'intorno ed all'esterno, creando anzitutto un più decoroso ingresso al Lapidario, liberando il claustro e le chiese dalle deturpanti e moderne casupole antiestetiche. Tale opera di per sè tanto encomiabile, avrebbe poi il suo più degno coronamento con il restauro degli edifici che circondano la superba e singolare piazza triangolare di S. Stefano e che costituiscono dei magnifici e svariati esemplari di architettura del XV e del XVI secolo.

Prof. GIUSEPPE RIVANI.

(Fotografie Umberto Guizzardi, Bologna).



(*fot. avv. Zapparoli*)

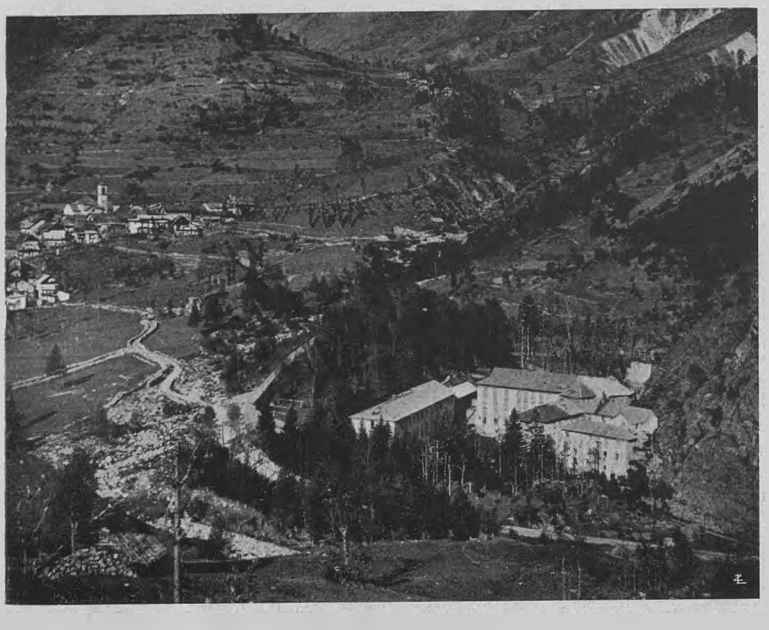
VALLONE DI SANT'ANNA DI VINADIO: GLI SPLENDIDI CAMPI DI SCI NEI DINTORNI DEL SANTUARIO.

VALLE STURA

Delle molte valli che dalla catena principale delle Alpi Marittime e delle Cozie, racchiuse tra i suoi contrafforti, convergono verso la pianura nel cui mezzo — sur uno sprone simile a prora di nave ergentesi tra due fiumi — s'asside la storica città di Cuneo, la valle più importante, non solo per il suo maggiore sviluppo, ma anche per essere una delle più frequentate, e inoltre per i fatti di cui fu teatro, per le sue bellezze naturali, per attrattive d'ogni genere, è quella di Stura. Da Borgo San Dalmazzo, ove il fiume sbocca nel piano, fino al colle della Maddalena, ov'esso scaturisce dal laghetto omonimo, sono sessanta chilometri di strada nazionale, seguendo i quali si può risalire comodamente la valle incontrando ad ogni tratto mirabili quadri di natura e curiosità storiche, artistiche, etnografiche atte a soddisfare tutte le specie di pellegrini d'amore della bellezza: tanto il turista avido di godimenti estetici quanto l'artista innamorato del paesaggio, tanto lo studioso della storia che rivive col pensiero nei tempi passati quanto il poeta che s'ispira alle meraviglie e vaga nel mondo dei sogni.

Da Borgo a Vinadio.

Lasciata Borgo San Dalmazzo sonnecchiante a piè del suo bel colle di Monserrato (alt. m. 729), di là dal quale sbocca nello stesso punto la valle del Gesso, e di fronte, poco più oltre, la valle del Vermenagna, c'inoltriamo per un ampio tratto di piano, limitato ai due lati da non alte linee di monti: quelli a mezzogiorno interamente vestiti di castagneti, più aridi quelli a settentrione. Più oltre la valle si restringe alquanto, e la strada scavalca la Stura sull'altissimo ponte dell'Olla: ma dopo traversate le

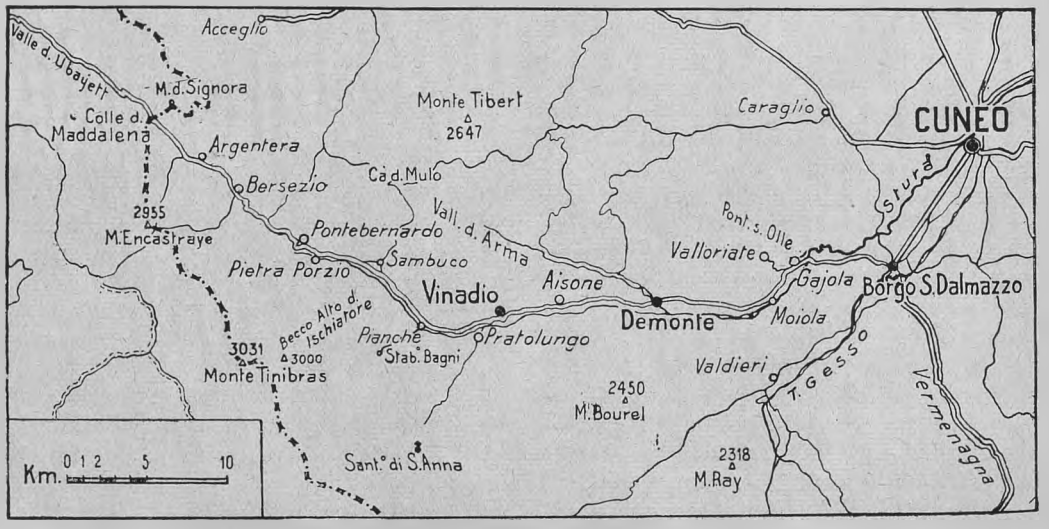


I « BAGNI » DI VINADIO COL RINOMATO STABILIMENTO TERMALE.

borgatelle di Gaiola e di Moiola, presso le quali sbocca sulla strada stessa il verde vallone di Valloriate, lo spazio torna a farsi più ampio, confluendo nella Stura il fragoroso torrente che scende pel vallone dell'Arma dal celebre nodo del Mulo, e poco più oltre il rio della Valletta; già appaiono ai due lati giogaie più alte coperte alle falde ancora di castagneti e più in alto di fitti faggeti, mentre nello sfondo, verso occidente, si profila, quasi diafana nel cielo, l'aguzza vetta dell'*Ischiatore* (metri 3005), con le sue tre punte chiamate dal popolo i Tre Vescovi.

A 17 km. da Borgo trovasi l'antica terra di Demonte, dominata da un poggio che sorge nel mezzo della valle, mostrando sul sommo e sui fianchi gl'informi ruderi del forte che ivi sorgeva a sbarrare la via. Ma più rude e guerriero è l'aspetto con cui si presenta la cittadina di Vinadio, che chiude la bellissima conca: ivi giungeremo dopo oltrepassato il villaggio di Aisone, presso il quale, all'altezza di più che 800 m., son molti vigneti addossati a innumerevoli grotte e buche, che fan di quel tratto del monte come un'immensa spugna (1), fenomeno d'erosione che si manifesta pure, meno esteso ma più intenso, sull'altro fianco della valle, di là dalla Stura, dove sussiste ancora una di quelle famose gigantesche piramidi che atte-

(1) Cfr. l'op. *Il bosco contro il torrente*, pubbl. dal *Touring Club Italiano*, ov'è pure illustrato il fenomeno d'erosione qui accennato (a pag. 69).



LA VALLE DELLA STURA.



(*fot. avv. Tabacco*)

IL CAMPANILE ROMANICO DELL'ANTICA CHIESA DI PIETRAPORZIO, ORA SCOMPARSA (ALTA VALLE STURA, m. 1250).

stano con la loro imponenza il secolare lavorio dell'acque, prodigioso, ma deleterio all'economia della montagna, ove non vi si ponga per tempo riparo.

Da Vinadio alla Maddalena.

A Vinadio, ove la valle si restringe in tal guisa che sembra vi abbia già fine, sorgono tutt'intorno forti di sbarramento: lo stesso villaggio sta come rannicchiato tra massicce costruzioni coronate di merli, memori d'aver tenuto in prigionia nel 1862 alcune centinaia di quelle camicie rosse garibaldine che avevan seguito fino ad Aspromonte il biondo Eroe gloriosamente ribelle. Per poter procedere oltre, non c'è altra via che attraverso lo stesso forte sorgente in riva al fiume: passati così per la *porta di Francia* su ponti levatoi e lungo fossati e rivellini, cominciamo a salire per la parte della valle veramente alpestre.

La scena cambia ad ogni passo, sia che tu continui a risalire la valle principale, lungo la Stura che rimbalza di masso in masso, sia che tu prenda ad ascendere alcuno dei valloni minori: come quello detto di Sant'Anna, che adduce ad un famoso santuario dello stesso nome, o quello detto dei Bagni, dove sorgono le famose Terme di Vinadio con le loro acque solforose, fanghi e stufe, o quello di Pont Bernard, nel quale, unico in tutta la valle e forse in tutte le Alpi occidentali italiane, cresce il magnifico fiore della *regina delle Alpi*.

Ergonsi d'ogni parte creste dentate e scintillanti, con molte vette prossime ai 3000 metri che promettono a chi voglia scalarle l'ebbrezza delle sublimi solitudini, dove son spesso laghetti queti simili a gemme iridescenti incastonate fra le rocce.

Il fondo valle, presso la Stura, presenta verdissime conche costellate di fiori e ombreggiate da neri frassini, tremuli pioppi e salici inargentati. Pratolungo, le Pianche, Sambuco, Pietraporzio, Pont Bernard, Bersezio, Argentera, sono i principali villaggi che tu incontri via via: il maggiore è Sambuco, composto di molte borgatelle disseminate a piè del monte Bersajo, che pare una colossale guglia rocciosa tutta intagliata; ma di fronte al paese, sull'altro fianco della valle, è invece una meravigliosa foresta di larici e d'abeti, così folta da parere impenetrabile, che si prolunga per molti chilometri su su fino all'ameno paesello di Pietraporzio, av-



(fot. avv. Tabacco)

UN TRATTO DELLA VALLE DI STURA A VOLO D'UCCELLO. NEL FONDO LA STRADA DA SAMBUCO AL COLLE DELLA MADDALENA; A SINISTRA LA GRANDE ABETAIA CHE COPRE IL FIANCO DEL M. VACCIA E DELLA ROCCA BRANCIA COURBA.

volto da una deliziosa corona di verzura.

Poco dopo ben altro spettacolo si presenta d'un tratto meravigliando: sono le famose Barricate di Pont Bernard, una stupenda gola, larga appena qualche decina di metri, dove la Stura passa tra due muraglie di roccia altissime.

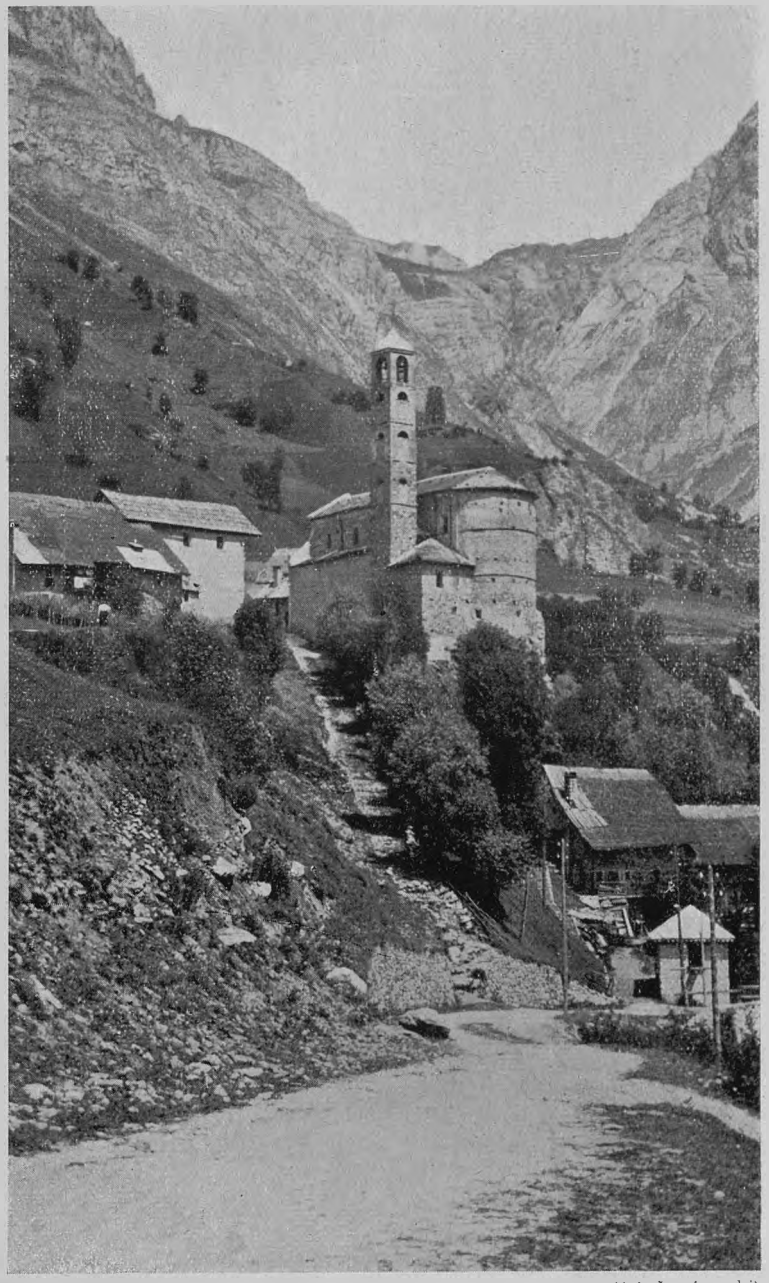
Oltre le Barricate, erride e bellissime, si apre la serena e placida conca di Bersezio, arrisa dalla mistica quiete dell'alta montagna: rupi erte, abissi e ruine sono all'intorno, ma nel mezzo è il verde più intenso, fra cui sorgono quelle umili case di pietra; talune ancora coi tetti di paglia, nere e screpolate. Altre abetaie coprono i fianchi della valle, specie quello a ponente, e t'accompagnano fino al villaggio dell'Argentera, che è l'ultimo: di là comincia una serie di tornanti che adducono ad un ultimo quadro, pieno ancor esso di vergine bellezza, tutto luce, colore ed armonia. Siamo al colle della Maddalena, a 1996 metri sul mare: un ampio spiazzo incide la cresta tra il Monte della Signora (m. 2774) e la Punta Vallonetto (metri 2499); d'ambo i lati si sprofondano le due valli della Stura e dell'Ubayette, oltre le quali si parano a semicerchio tante vette lontane chiazzate di bianco, d'azzurro e di viola, e fumiganti di nebbie.

La strada nazionale costeggia un limpido laghetto. Non più alberi intorno: solo pascoli e rocce. Poco più oltre corre il confine tra Italia e Francia, ancora segnato sui monti circostanti (come presso i romiti laghetti di Roburent), da grosse pietre del sec. XVIII che portano incisi sui lati opposti gli stemmi delle due nazioni, coi gigli dei Borboni e la Croce di Savoia.

Una storia millenaria.

Ma chi alla contemplazione del quadro così vasto e grandioso ama aggiungere la meditazione, e, conoscendo la storia, si compiace di rievocare nella memoria e nella fantasia le vicende dei tempi che furono, guardando a questa porta d'Italia ed alla valle su cui essa si apre verso i fertili piani del nostro Piemonte, ha come una serie di visioni che si susseguono e s'incalzano. Vede queste terre abitate nei tempi più remoti dai Liguri, *duri atque agrestes*, che trassero vita aspra e selvaggia tra le rupi e nelle ca-

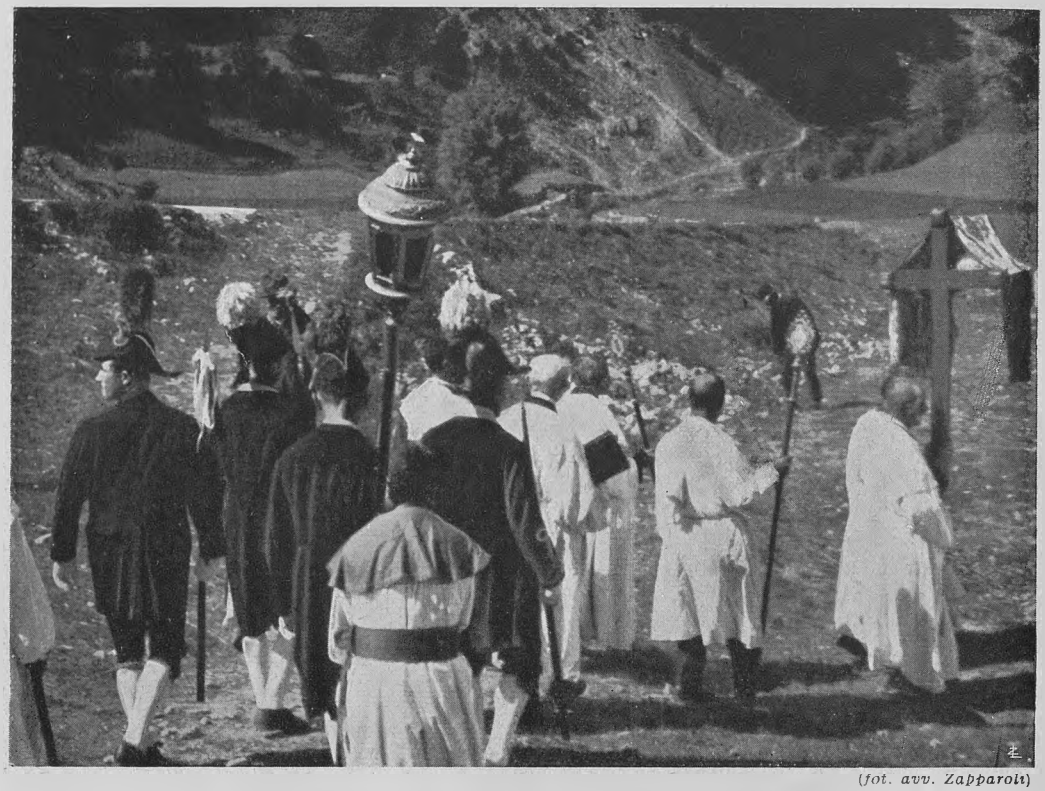
verne fin quando Roma grande non estese anche su loro la sua dominazione; e vede poi le legioni vittoriose tracciare per questa valle le prime strade, di cui qua e là si scorgon tuttora gli avanzi, e presidiare questa importante via d'accesso dalla Gallia Cisalpina alla Provenza, come attestano le iscrizioni scopertesi a Borgo San Dalmazzo, a Demonte, a Bersezio e altrove. Se non pare fondata la tradizione che di qui passasse Asdrubale invano accorrente in aiuto d'Annibale (chè sul Metauro l'attendevano la sconfitta e la morte), certo è che per questa valle passò Pompeo quando recavasi col suo esercito a cogliere allori in Ispagna, passò Graziano imperatore per muovere contro i Germani già penetrati nelle Gallie; e chissà quant'altre legioni, guidate da illustri duci, salirono fra questi monti recando fuori d'Italia le aquile vittoriose.



(fot. Lanfranchi)

SAMBUCO (m. 1151).

Ma con la caduta della Dominatrice, mutati i tempi e le fortune, ben altri eserciti, ben altre genti passarono per questa valle. Non più schiere d'armati che dalle terre nostre andassero a conquistare più vasti confini: ma per contro orde di barbari che, quasi a tarda vendetta, invadevan l'Italia portandovi stragi e ruine; che sui vinti imponevano il giogo feudale; che alla legge sostituivano l'arbitrio e la violenza, temperati solo in parte dalla nuova fede cristiana. Di questa i varî luoghi della valle videro ben presto levarsi i monumenti insigni nelle chiese erettevi dai Benedettini nei secoli XI-XIII: la torre campanaria di Aisone, la chiesa parrocchiale antica di Vinadio, il campa-

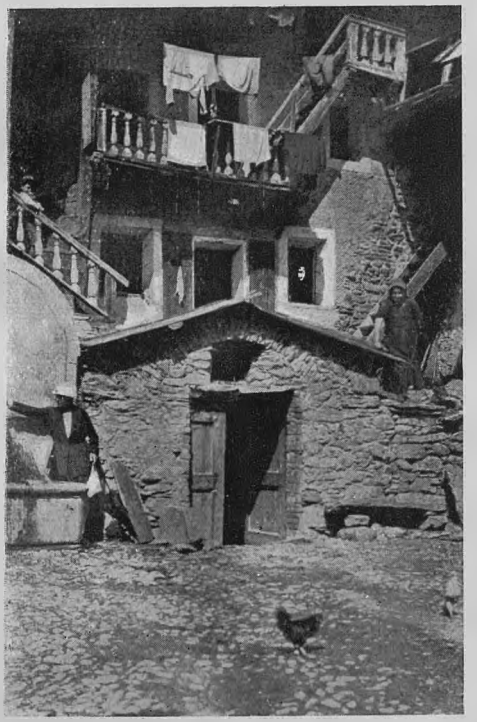


(*fot. avv. Zapparoli*)

COSTUMI DELLA CONFRATERNITA DELLA « BADIA » DI SAMBUCO.

nile di Sambuco, quello di Pietraporzio sorgente tutto solo fra i ruderi della chiesa quasi scomparsa, quello ancora di Bersezio — tutte costruzioni solide e massicce, che nella stessa loro rozzezza maschia e ferrea hanno un fascino particolare — sono preziosi saggi di quello stile romanico che segnava, coi simboli della fede e della romanità insieme congiunti, la fatale resurrezione della nostra gente. Del feudalesimo anche più vaste orme sono sparse qua e là nella valle: ma i molti castelli che sorgevano sulle minori alture a dominare i singoli luoghi, le mura che questi cingevano e le porte che in esse s'aprivano, non son più rappresentate che da miseri avanzi. Nè è qui luogo a ricordare le numerose signorie succedutesi a tormentare le plebi rurali povere e abbiette: storia di prepotenze, di lotte e di sciagure, che per tutte le terre feudali si ripete con desolante monotonia. Ma chi sa e ricorda vede fatti ben più gravi attraverso la storia moderna, pei quali tutti i luoghi della valle, qual più qual meno, passarono giorni, mesi, anni d'angoscia mortale, o diserti dagli abitanti terrorizzati, o fatti segno a rapine, incendi e stragi dagl'invasori crudeli, o fieramente oppostisi ai nuovi barbari con l'armi in pugno per quel santo amore al luogo natio che genera gli eroi. Così nel passaggio di Francesco I del 1515, quando il futuro rivale di Carlo V scendeva per la prima volta in Italia a cingervi il serto di Marignano; così in tanti altri passaggi dei soliti Francesi; così soprattutto nella famosa invasione del 1744, allorchè Francesi e Spagnuoli, superato il colle, oltrepassate con abile aggiramento le Barricate, assediato e distrutto nel giro di pochi giorni il forte di Demonte, occuparono tutta la valle fino a sboccare su Cuneo, che assediarono: ma dalla ferrea resistenza della città eroica, ormai usa a simili prove, e dalla meravigliosa reazione di tutto quel popolo di montanari, che, trasformatisi in franchi tiratori, diedero addosso agl'invasori da ogni parte con una guerriglia feroce, minuta, implacabile, furono finalmente costretti a riprendere la via del ritorno, di loro audacia e protervia debitamente puniti. Guardando la





In alto: ARGENTERA. IL PIÙ ALTO VILLAGGIO DI VALLE STURA (AB. 300 - m. 1690) - *In basso:* CARATTERISTICO DETTAGLIO DI VECCHIE CASE A PONTEBERNARDO.

(*fot. avv. Zapparoli*)

valle dall'alto del colle ov'essa ha inizio, o da una delle vette che la fiancheggiano, chi sa e ricorda la vede con la fantasia popolarsi così di colonne d'armati, di lance e spade, d'alabarde, di bandiere al vento: e par che con esse passi la storia, giudice e vindice, dispensiera di gloria e d'infamia.

Curiose costumanze.

Il *folk-lore* di Valle Stura, sebbene questa, per essere più frequentata, non serbi tante tradizioni e costumi quante sussiston tuttora in altre valli del Cuneese più solitarie e raccolte, offre tuttavia allo studioso materia così abbondante, e in parte ancora inesplorata, che si potrebbe tenere sull'argomento non breve discorso: ma ben veggo che qui debbo invece restringermi a pochi cenni fugaci e sommarî. Molto interessante potrebbe essere, ad esempio, una disamina un po' minuta dei varî dialetti parlati nella valle, veri intrugli di vocaboli pro-



(*fot. rag. Cravero*)
IL LAGO DELLA MADDALENA SUL COLLE OMONIMO (m. 1990) E IL PRIMO TRATTO DEL SUO EMISSARIO, IL FIUME STURA.

venienti da lingue diverse. Basti ricordare, a tal proposito, che nei villaggi dell'alta valle le fragole son dette *amóusas*,, la lavanda *isóp*, il colchico *vaciarella*, la giacca *carmagnola*, la fascia di lana *casinet*, il maestro *magistre*, il fidanzato *calignaire*, la bimba *minaia*, la macìa di pietre *acàs*, i corsi d'acqua *rios*, e che finire suona *acabàr*, aspettare *esperàr*: dove ognun vede che c'è del latino, del francese, del provenzale, dello spagnuolo, ecc. Ma ben più strano è il fatto che presso il confine si parla ancora un secondo dialetto affatto speciale, un gergo insomma, in uso da secoli e noto a tutti quei montanari, che in tal guisa s'intendon soltanto fra loro: per esso — cito alcune parole a caso — chiamano *arsàn* il pane, *orpi* il vino, *náucia* la polenta, *cusa* l'acqua, *proia* la donna, *iersi* gli occhi; e dicono *cutir* per mangiare, *entrim* per capire, *saclár* per dare, *sadàr* per chiedere, *gódia* invece di bello, *dúgou* per dire stupido. A sentirli parlare in quel modo c'è da diventar *dúgou* suí serio, chè si crederebbe d'esser piovuti, per virtù d'incantesimo, in mezzo a qualche tribù del Caucaso o del Karakorum. Ma la ricerca delle lontane origini di questo fenomeno potrebbe forse condurre a conclusioni insospettate

Delle feste religiose e profane che giovano a rompere il ritmo della vita normale — tutta assorta nei lavori agresti durante la breve stagione estiva, tutta raccolta e neghittosa nei lunghi mesi invernali, in cui però gli uomini validi e le ragazze emigrano la più parte oltr'Alpe — la più singolare è quella che si celebra nell'agosto a Sambuco col nome di *Bajia*. È la *Bajia* — cioè l'Abbadia — una associazione che risale alle *compagnie* o *società dei folli*, sorte in Piemonte nel Medioevo come riflesso delle feste dei *fous* o degl'innocenti, che si celebravano in Francia con una strana mescolanza di sacro e di profano: frutto dello spirito d'associazione proprio di quell'età, strumento di ribellione della classe borghese contro quella feudale e dell'idea di libertà contro il principio teocratico e reazionario. Perduti ormai tutti questi caratteri, la Badia di Sambuco conserva però l'antica veste esteriore: i suoi membri, in un'elegante uniforme tutta coccarde, nastri, pennacchi, ecc., portando alabarde e stendardo, sotto la guida d'un *abbà*, non fanno più altro che assistere alle funzioni religiose, dopo le quali si danno buon tempo e girano pel paese a raccogliere doni, infilando nelle alabarde dei grossi pani, che costituiscono il dono di rito. Festa semplice, innocente, ma piena di giocondità serena, quali sono, del resto, tutte le altre: quella, ad esempio, del Natale, in cui a Bersezio, durante la messa di mezzanotte, un pittoresco corteo di pastori e di pastorelle scende dall'orchestra — simbolo... della montagna — per l'invito d'un... angelo che s'avanza nel mezzo della chiesa recitando una chiacchierata in schietto provenzale, e va quindi a portare canestri colmi di doni al Bambino rinato; o quella di Capodanno, nel qual giorno ad Aisone tutti, incontrandosi, si baciano *more romano;* o quella di San Magno, protettore delle bestie... autentiche, in onor del quale esiste in più luoghi un'associazione affine alla *Bajia*



(fot. Laujranchi)

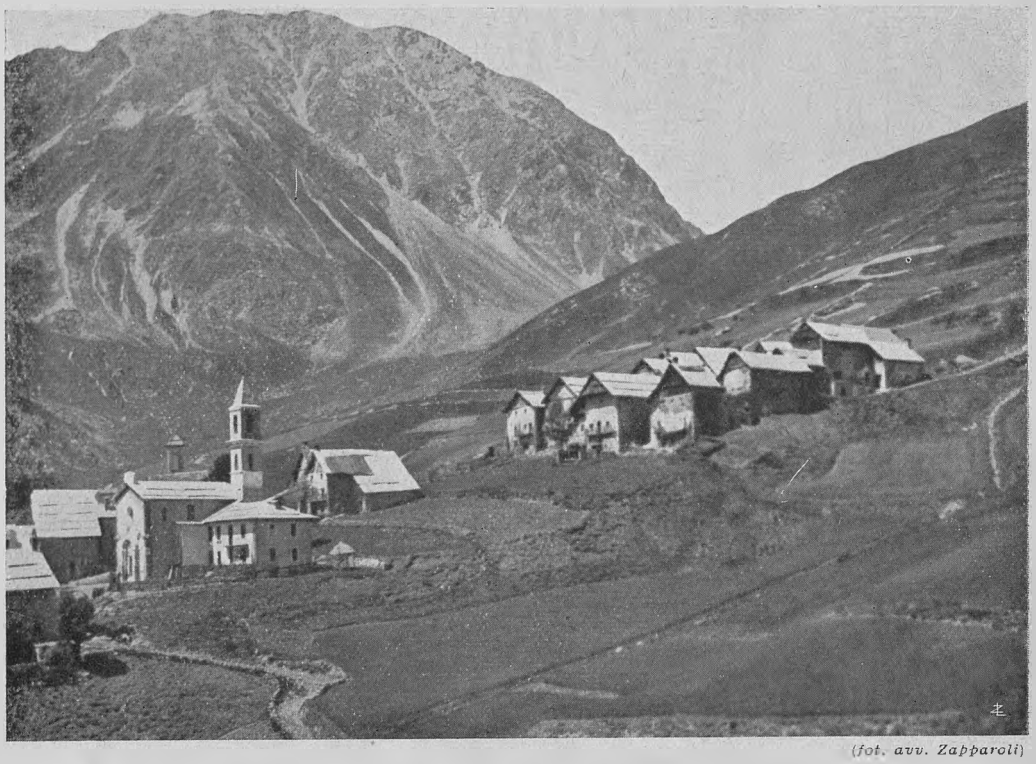
I ROMITI LAGHETTI DI ROBURENT (ALTA VALLE STURA).

or or menzionata, che fa benedire dei pani per poi distribuirne tanti pezzetti ai proprietari di bestiame: quei pezzetti saranno rimedî infallibili contro ogni specie di malattie dello stesso bestiame per tutta l'annata. E non mi soffermo sui pellegrinaggi al celebre santuario di Sant'Anna, nelle cui vicinanze la gran taumaturga ha lasciate impresse sur una pietra le orme dei suoi piedi: ci vanno da tutta la regione, dall'Italia e dalla Francia, e tutti sono in dovere di erigere su quei piani un mucchietto di pietre una all'altra sovrapposte, sicchè ormai tali minuscole piramidette coprono un'area molto estesa. Tutti ciò fanno « e lo perchè non sanno »: ma certo tal rito ha una lontana origine come aveva un significato.

Altre usanze interessanti son quelle seguite in occasione di battesimi, di nozze, di funerali. Sono usanze vive tuttora anche in altri paesi, ma è pur sempre notevole il fatto che anche qui resistano all'opera del tempo e della cosiddetta civiltà, perpetuando in pieno secolo ventesimo certi riti che risalgono ai tempi di Roma. Tali, ad esempio, la conclusione del contratto nuziale col getto delle noci (*Sparge nuces, marite! iam tibi ducitur uxor!*) le *arre* nuziali, ora chiamate la *streña*, e, per quanto riguarda i funerali (nozze e funerali sono talvolta argomenti affini), il pianto ad alta voce dei congiunti, obbligatorio e rituale (la *conclamatio*), il piagnisteo di donne chiamate a tale ufficio (le *préfiche*) e un po' di banchetto in onore del morto. Tanto metton radice tra il popolo le consuetudini!

E come lo stesso popolo ama fantasticare rivestendo la natura e i suoi fenomeni di imagini sensibili, non mancano tra i montanari di Valle Stura neanche le leggende; sicchè, per citarne una, quel ciuffo di piante che verdeggiano sole tra le rocce ferrigne delle Barricate, è per essi *il giardino della regina Jana* (Giovanna), che vi era portata a volo, sul suo carro alato, dal mago Merlino! E laghi e rocce (1) e ruderi hanno le loro leggende: alle quali s'aggiungono le tradizioni d'indole storica, che hanno cioè per oggetto le vicende della regione. Bisogna

(1) Noto di passaggio che queste rocce potrebbero forse anche interessare scienziati e industriali, essendosi in varî tempi scoperti filoni di galena, ferro, antracite.



(fot. avv. Zapparoli)

LO SPERDUTO VILLAGGIO DI FERRIERE (m. 1900) NELL'ALTA VALLE STURA.

sentirli, quei valligiani, a narrare le invasioni straniere nella loro valle indicando i luoghi occupati da Francesi o da Spagnuoli, le spelonche in cui svernarono, i punti dove si combattè; e ne parlano come di fatti accaduti di recente, tanto son vivi i ricordi, e le impressioni loro trasmesse dagli avi. Perchè nelle popolazioni di confine lo spirito guerriero e l'amor del Paese è più forte che altrove, fiamma sempre accesa in cuori rudi ma generosi.

Organizzazione turistica.

Ancora qualche breve notizia su Valle Stura che possa interessare i turisti. Da parecchi anni, nella stagione estiva, i molti villaggi che sopra ho nominato sono meta di escursioni o luoghi di soggiorno a gran numero di villeggianti: anche sul lago della Maddalena sorge un albergo assai frequentato, dove nei giorni di festa si danno convegno escursionisti italiani e francesi. Fino a Demonte s'inoltra una linea tranviaria: più in là, fino al Colle, fanno servizio automobili pubbliche. Ma l'industria alberghiera non ha fatto ancora alcun progresso: luoghi incantevoli come Sambuco, Pietraporzio, Bersezio, non hanno che piccoli alberghi privi del *comfort* necessario per dare impulso ad un movimento di turisti più considerevole. E sì che non solo nell'estate, ma anche in pieno inverno, la valle potrebbe essere frequentata da quanti cercano fra l'aure pure della montagna ricreazione e salute! Sambuco, ad esempio, possiede un meraviglioso campo di neve, atto quant'altri mai allo sport degli ski ed agli altri sports invernali: e Sambuco non dista da Cuneo che 46 chilometri! — Auguriamoci che lo spirito d'iniziativa, già così progredito altrove, scotendo dal loro sonno coloro a cui più spetta di provvedere, valga a mettere in miglior luce e in più felici condizioni — per quanto riguarda il viaggio ed il soggiorno dei visitatori — quest'altro bellissimo solco dell'Alpi nostre! E possa una maggiore attività, intraprendente e geniale, ridestarne in ogni stagione gli echi profondi, producendovi moto, fervore, ricchezza: pel bene di chi vi abita e di chi vi andrà, per l'onore e per le fortune della Patria!

Cuneo, novembre 1924.

EUCLIDE MILANO.



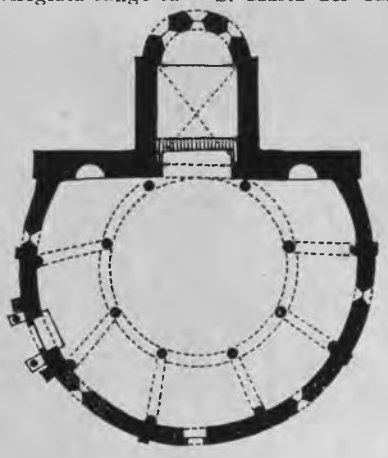
BRINDISI. - ROTONDA DI S. GIOVANNI AL SEPOLCRO. INTERNO, ATTUALMENTE SEDE DEL MUSEO CIVICO ARCHEOLOGICO.

I PICCOLI MUSEI D'ITALIA

IL MUSEO CIVICO DI BRINDISI

L'ORIGINE di Brindisi è assai remota, poi che la sua posizione molto privilegiata lungo la uniforme costa pugliese, venne sfruttata, come ricovero marinaro, dai messapî ancor prima che dai greci. Roma, che l'occupò nel III secolo a. C., ne fece una formidabile piazzaforte base della flotta di oriente. Fino a *Brundusium* giunse la via Appia; e là v'erano fôro e terme. Sul cader dell'impero, l'invasione di barbari capitati d'ogni dove le portò un colpo fatale. Fu occupata dai mori; poi dai normanni e dagli svevi: parve, sotto il dominio di questi, risorgere. Ma ricadde nell'ombra per l'incuria degli angioini, degli aragonesi e degli spagnuoli.

Delle sue civiltà romana e normanna, sorgono, tuttora testimoni, monumenti insigni, quali le due colonne terminali della via Appia sulla marina, o il chiostro di S. Benedetto e la chiesa di S. Maria del Casale. Monumenti, specie questi ultimi, che ben meriterebbero d'essere illustrati diffusamente in compagnia di altri minori vicini per positura e per sentimento. Ma poi che il proposito è di occuparci qui brevemente soltanto del Civico Museo non possiamo su quelli soffermarci.



BRINDISI - PIANTA DI S. GIOVANNI AL SEPOLCRO, ORA MUSEO CIVICO. A TRATTEGGIO LA MURATURA RECENTE.

Appunto nel Museo troveremo discreto numero di cose d'arte e d'archeologia sopravvissute a distruzione di ogni età o rinvenute in scavi recenti. Anzitutto l'edificio che ospita le raccolte merita la nostra attenzione. È l'antica chiesa di S. Giovanni al Sepolcro, già dei cavalieri Templari ed elevata nel secolo XI con materiale frammentario: rotonda con deambulatorio sostenuto da otto colonne, il cui perimetro esterno ha, più propriamente, la for-



BRINDISI - ESTERNO DELLA ROTONDA DI S. GIOVANNI AL SEPOLCRO, ORA MUSEO CIVICO ARCHEOLOGICO.

ma di ferro di cavallo. Un tempo s'apriva, nel mezzo della parete piana, un'absidiola preceduta da uno spazio rettangolare coperto a vôlta. Tipo di edificio importato dall'oriente ove tuttora non mancano esempi, e pure in Italia assai diffuso, dal S. Sepolcro di Bologna al S. Tomaso *in limine*, ad Almenno nel Bergamasco, che in pianta somiglia al nostro singolarmente.

Il S. Giovanni di Brindisi è interamente costruito in pietra di Carparo. Ha due porte, di cui la maggiore, frammentaria, con protiro, e la minore incorniciata da squisite formelle scolpite in pietra tenera, detta carparino, di sapore moresco. Le colonne interne hanno capitelli disparati (cinque sono romani di tipo corinzio, uno è bizantino, due son medievali più tardi) e provengono da diversi edifici distrutti. In complesso, l'intera costruzione è assai rozza e l'aspetto interno triste; nella quasi oscurità, giacchè le finestre son poche e piccole.

In un edificio così inadatto a tale scopo si trovano riunite, purtroppo con criteri sommari, le più disparate raccolte; per ordine quasi cronologico, potrebbero elencarsi così: animali preistorici e curiosità antidiluviane; antichità messapiche e greche; sculture, epigrafi, ed altre antichità romane e neo-cristiane; sculture bizantine ed arabo-normanne; raccolta numismatica; oggetti vari medievali e ricordi delle dominazioni sveva, angioina, aragonese, spagnuola; collezione araldica, bolle, e sigilli; collezione di antica topografia; collezione di ceramiche pugliesi; collezione di mostri marini pescati nei dintorni; collezione di cimeli della recente guerra e ritratti dei Caduti per la Patria. Roba roba in ogni angolo più oscuro e polveroso, roba che continua ad ammassarsi capitando da ogni parte per donazioni e ritrovamenti. In un cortiletto attiguo una montagnola di cocci di anfore, vasi, tegoloni, e frammenti di marmi scolpiti attende d'essere esaminata ed ordinata.

Sovrintende, dirige, lustra un bronzetto, vi spiega, muta di posto ad un'anfora, vi racconta, vi chiede l'autografo sul registro dei visitatori, fa conferenze, fa proiezioni con la lanterna magica (argomenti archeologici, s'intende), vi traduce un'iscrizione, instancabile, il Reverendo Pasquale Camassa, canonico della Cattedrale. Animatore entusiasta di iniziative storico-archeologiche brindisine. Gran parte di quel che ora il Museo è, si deve a lui. Ma perchè non separare le cose veramente degne da tanto materiale di secondario interesse? Almeno per togliere a quest'ampio locale, sempre in penombra, l'aspetto di magazzino! Perchè non collocare queste cose degne, e ve ne sono di degnissime, in una positura più logica, almeno così che si possano vedere?

Fra i vasi delle vetrine (così piene così piene) ve n'è qualcuno, italo-greco, di primissimo ordine, non indegno di figurare accanto ai più celebrati; e poi suppellettili funerarie e lucernette elegantissime. Fra le antichità romane due grandi frammenti di mosaico pavimentale con rappresentazioni del labirinto cretese; una statua acefala di una Clodia Anzianilla, bellissima; un forte torso di Ercole; un piccolo bassorilievo in marmo con una dea incoronata da genietti; un disco in terracotta recante l'immagine del carro solare ed i segni della vôlta celeste e dello zodiaco.

La raccolta lapidaria vasta e con cimeli inscritti latini, greci, ebraici. V'è l'iscrizione sepolcrale latina di un navigatore anonimo: ed è di una metrica così elegante che ben varrebbe la pena di diffonderla.

Poi, sculture bizantine e normanne: due grandi capitelli, provenienti dalla distrutta Abbadia di S. Andrea dell'Isola, con una corona di danzanti; altri più piccoli da altri edifici; un fonte battesimale greco; fra gli oggetti minori, una croce-reliquiario pettorale, in bronzo, del secolo VIII con il Cristo vestito di un lungo sudario.

E qui ci limitiamo a sole poche citazioni. Vi sono molte molte cose il cui valore storico od artistico ben potrebbe varcare i limiti di un campo strettamente locale: le ceramiche, le monete ed i sigilli, ad esempio.

Giacchè il materiale è così ampio e sempre in continuo aumento, perchè non cercare un'altra sede più adatta ad ospitarlo? E se proprio il Museo deve restare in S. Giovanni perchè non tentare con coraggio un riordinamento generale, piano, logico, abolendo tante cose che là dentro lottano fra loro per lo spazio e per la natura?

Diciamolo sottovoce, per esempio: perchè non togliere quel pesce imbalsamato che incombe sulla vetrina delle lucernette romane, o il lanciafiamme che va ad annusare i cimeli cartografici?

Se l'entusiasmo del Direttore troverà aiuti in Brindisi e fuori, molto di buono si potrà fare.

F. REGGIORI.



LA COLONNA ROMANA DI BRINDISI AL TERMINE DELLA VIA APPIA.

Volete completare la collezione della "Guida d'Italia,,?

Ecco i volumi che sono stati pubblicati fino ad ora:

Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, 4° ediz. (1925). – 2 vol.: L. 22 (non Soci L. 44); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia, 2ª ediz. (1924). – 2 vol.: L. 20 (non Soci L. 40); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

Sardegna. – 1 vol.: L. 4 (non Soci L. 8); spediz. racc. L. 1,50 (Est. L. 2,50).

Sicilia. – 1 vol.: L. 6 (non Soci L. 12); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

Le Tre Venezie. – 3 vol.: L. 30 (non Soci L. 60); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 7).

Ogni volume preso separ. L. 15 (non Soci L. 30); sped. racc. L. 2 (Est. L. 3).

Italia Centrale:

1° vol.: *Sguardo d'insieme. Territorio ad Est ed a Sud della ferrovia Firenze-Perugia-Foligno-Terni-Roma*: L. 12 (non Soci L. 24); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

2° vol.: *Firenze, Siena, Perugia, Assisi*: L. 8 (non Soci L. 16); spediz. raccom. L. 1,50 (Est. L. 2,50).

3° vol.: *Territorio ad Ovest della ferrovia Firenze-Perugia-Foligno-Terni-Roma*: L. 12 (non Soci L. 24); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

4° vol.: *Roma e dintorni*: distribuito gratis ai Soci del 1925.

Volete completare la collezione dell'"Atlante Stradale al 300.000"?

Ecco i fascicoli, di 8 fogli ciascuno, fino ad ora pubblicati:

1° Fascicolo: 1. Aosta-Losanna; 2. Domodossola-Sempione; 3. Como-Gottardo; 9. Susa-Monviso; 10. Torino-Vercelli; 11. Milano-Alessandria; 16. Nizza-Cuneo; 17. Porto Maurizio-Savona.

2° Fascicolo: 12. Brescia-Parma; 13. Verona-Reggio Emilia; 14. Venezia-Ferrara; 18. Genova-Chiavari; 19. Pisa-Spezia; 20. Firenze-Bologna; 21. Ravenna-S. Marino; 22. Rimini-Pesaro.

3° Fascicolo: 4. Bergamo-Sondrio; 5. Trento-Bolzano; 6. Belluno-Cortina; 7. Udine-Tolmezzo; 8. Trieste-Gorizia; 15. Istria-Fiume; 5 bis e 6 bis. Merano-Brennero; 23. Livorno-Grosseto.

4° Fascicolo: 24. Siena-Monte Amiata; 25. Perugia-Spoleto; 26. Ancona-Ascoli; 27. Civitavecchia-Orbetello; 28. Roma-Viterbo; 29. Aquila-Avezzano; 30. Chieti-Sulmona; 31. S. Severo-Gargano.

5° Fascicolo: 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Volture; 35. Barletta-Potenza; 36. Bari-Brindisi; 37. Salerno-Cilento; 38. Lagonegro-Castrovillari; 39. Taranto-Sibari.

6° Fascicolo (*gratis ai Soci del 1925*): 40. Cosenza-Catanzaro; 41. La Sila-Cotrone; 42. Trapani-Sciacca; 43. Palermo-Cefalù; 44. Patti-Etna; 45. Messina-Reggio C.; 46. Caltanissetta-Girgenti; 47. Catania-Siracusa.

Ogni singolo fasc. L. 8; 2 fasc. L. 14; 3 fasc. L. 21; 4 fasc. L. 28; 5 fasc. L. 34, comprese spese spediz. racc. (Estero rispettiv.: L. 8,50, L. 15, L. 22, L. 29, L. 35).

Nel 1926 verrà distribuito il 7° fascicolo e la grande carta turistica sarà così completata.

Volete far contenti i vostri figlioli?

Abbonateli a **La Sorgente,** periodico per l'educazione della gioventù. Esce due volte il mese in eleganti fascicoli riccamente illustrati e contiene articoli varî, interessanti. Il prezzo d'abbonamento da marzo a dicembre è di L. 8,50 (Estero L. 12,50) essendo i primi quattro fasc. completamente esauriti.

Volete conoscere l'America Latina che da tanti interessi è legata all'Italia?

Abbonatevi alla rivista che il Touring pubblica e che si intitola: **Le Vie d'Italia e dell'America Latina.** Ogni mese un grosso fascicolo di 120 pagine, riccamente illustrato, contenente articoli originali sull'America Centrale e Meridionale e sul nostro Paese. Abbonam. da aprile a dicembre 1925 L. 22,50 (non Soci L. 26,10). Abbonam. semestrale di saggio dal luglio 1925: L. 15,10 (non Soci L. 17,50).

Volete che gli alberghi d'Italia siano migliorati?

Abbonatevi e procurate nuovi abbonati alla nuova rivista mensile illustrata del **T. L'Albergo in Italia.** Un anno L. 10,10 (Est. L. 20,10). Essendo i fascicoli precedenti al luglio esauriti, l'abbon. per i 6 fascicoli disponibili del 1925 è ridotto a L. 5,10 (Est. L. 10,10).

Volete usare con tranquillità della vostra automobile, della vostra motocicletta?

Prenotate la nuova **Grande Carta Automobilistica del T. C. I. al 300.000** in 10 fogli rilegati a libretto: L. 54 (più L. 20 per la spediz. racc.; Est. L. 30).

Acquistate l'**Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo del T. C. I.** - volume di 700 pagine, rilegato: L. 13 (Est. L. 14) compresa spediz. raccomandata.

Acquistate la **Carta Automobilistica** scala 1:650.000, adatta per chi deve percorrere le grandi vie di comunicazione:
Foglio 1° *Italia Settentr. e regioni limitrofe.*
Foglio 2° *Italia Centrale, Merid. ed Insulare.*

Ciascun foglio: ediz. comune: L. 9 (Est. L. 10); ediz. lusso su tela e con custodia L. 17 (Est. L. 18) compresa spediz. raccomandata.

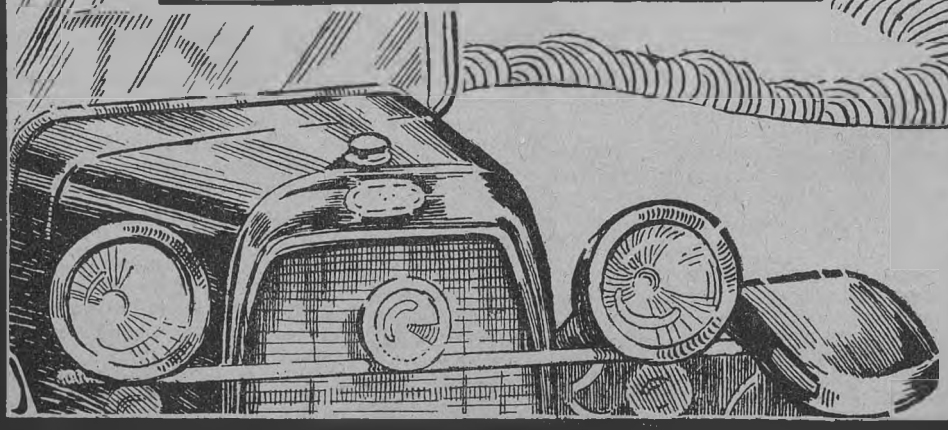
GARGOYLE

Mobiloil

Ovunque vedete esposta questa targa, essa significa per voi la certezza di trovare un rifornimento della gradazione di Gargoyle Mobiloil esattamente appropriata alla vostra macchina, come specificato nella nostra tabella " Guida di Lubrificazione „, affissa all'interno del locale - al prezzo esatto del giorno, indicato sull' apposito listino per vendita al pubblico, pure affisso nel locale.

È il nostro servizio di Lubrificazione Razionale che vi segue ovunque, in Italia come all'estero.

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21



VACUUM OIL COMPANY . S.A.I.

UN SEMESTRE DI ATTIVITÀ DELL'ENIT.

Il 30 di giugno si è adunato il Consiglio dell'ENIT, il quale, oltre alla trattazione dei vari argomenti all'ordine del giorno, ha preso visione dell'attività svolta dall'Ente durante il primo semestre dell'anno in corso; attività vasta e multiforme che ha riscosso il plauso e il compiacimento del Consiglio.

Riesce dunque opportuno il dare un riassunto dell'opera dell'ENIT, almeno nelle sue manifestazioni principali, poichè esso varrà una volta di più a dimostrare quale forza viva ed operante sia per il Paese questo organismo che, attraverso le più svariate iniziative organicamente condotte, porta ad esso un poderoso contributo di propaganda e di valorizzazione.

Nel semestre le pubblicazioni dell'ENIT si sono arricchite di parecchie nuove edizioni fra le quali: Gli opuscoli *I grandi laghi*, *Golfo di Napoli*, *Venezia Tridentina*, *Abruzzo*, in 5 lingue, con un totale di oltre 500.000 copie; ed in varie lingue pure quelli su *Padova*, *Firenze*, *Sanremo*, *Milano*, *Venezia*, *Napoli*, *Rovereto*, con una tiratura minima di 10.000 copie ciascuno. Altri opuscoli riguardano viaggi ed escursioni organizzati dall'ENIT, come i *Viaggi di studio per i medici italiani e stranieri*, i *Pellegrinaggi ai Campi di Battaglia*, la *Settimana Pugliese*. D'argomento artistico il volumetto *L'Arte in Italia*, in lingua spagnuola e tedesca con 10.000 copie per ognuna. D'argomento idrominerale, il volume delle Conferenze del III° V. I. M. e quello sui *Bagni della Venezia Tridentina* in 5.000 copie. Fu pure pubblicato l'opuscolo *Italia* in spagnuolo, in 200.000 copie e i *dépliants* di *Loreto*, *Montecassino* e *Cesenatico* (250.000 copie).

Di carattere più specialmente tecnico è il *dépliant* sulle *Comunicazioni ferroviarie*, il *Programma per il Concorso abbellimento delle Stazioni*, l'*Elenco dei biglietti e tagliandi*, l'opuscolo *Sud des Alpes* e quelli sui *Corsi estivi per stranieri*, sugli *Uffici viaggi e turismo dell'ENIT e F. S.*, sulle *Tranvie ed Autobus di Roma*.

In complesso, dunque, un'amplissima produzione propagandistica che viene distribuita agli Uffici ed Agenzie corrispondenti dell'ENIT in tutto il mondo.

Delle escursioni organizzate dall' ENIT è a segnalarsi la *Gita giornalistica in Puglia*, sotto il patronato dell'on. Panunzio, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Comunicazioni, che ha ottenuto un bellissimo successo di propaganda per quella pittoresca regione, a torto poco conosciuta da molti italiani. Ed altrettanto dicasi per la *Gita in Ciociaria* seguita con pari successo poco dopo la prima. Ambedue hanno dato luogo ad un gran numero di articoli della stampa italiana e straniera, elogianti l'iniziativa dell'ENIT ed illustranti le bellezze artistiche e paesistiche di quelle plaghe. Fu pure effettuato il quarto *Viaggio d'Istruzione per Medici alle Stazioni di Cura*, svoltosi in Sicilia fra il vivissimo interesse dei partecipanti e le entusiastiche accoglienze delle popolazioni nelle località visitate. Finalmente con l'Opera Nazionale Combattenti fu compiuto anche quest'anno il *Pellegrinaggio ai Campi di Battaglia* a cui parteciparono oltre 600 persone, che costituì una riuscitissima manifestazione patriottica e turistica.

Il lavoro di organizzazione delle *Pro Loco* è stato vigorosamente intensificato, raggiungendosi una somma di risultati confortanti.

Fu coltivata specialmente la spiaggia adriatica occidentale ove, promosse dall'ENIT, sono recentemente sorte le pro-loco di Cesenatico, Rimini, Ancona, Porto S. Giorgio, Falconara e Senigallia che son venute ad aggiungersi a quelle già esistenti di Cattolica e Pesaro. In altre regioni sono pure state fondate, con il concorso dell'ENIT, le pro-loco di Formia, Alberobello, Cembra, Pistoia.

Un grande numero di pro-loco prospera ora sotto l'egida dell'ENIT, di cui sono gli organismi locali corrispondenti, onde è a prevedere in un prossimo futuro che l'intero Paese sarà coperto da una rete di queste associazioni, che cooperano proficuamente con l'ENIT per tutte le iniziative di propaganda e di manifestazioni atte ad attirare nelle varie località un numero sempre maggiore di forestieri.

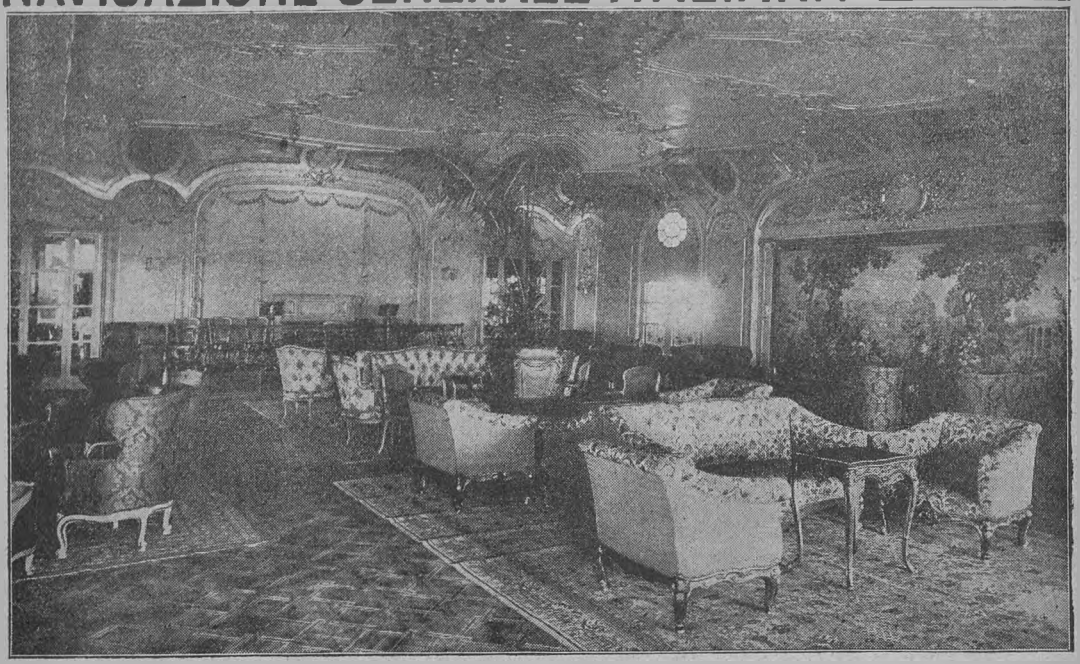
Particolarmente dedicato alle Pro-loco è stato il recentissimo *Congresso di Rapallo* ove ne erano rappresentate oltre 80 di tutte le regioni. Sotto gli auspici e con l'intervento dei delegati dell'ENIT, questioni turistiche d'indole generale e locale vi furono ampiamente discusse, così come l'opera dell'ENIT, nei vari campi del turismo, fu largamente lodata, facendosi voti che nello svolgimento delle singole loro attività le pro-loco si appoggino sempre più ad esso.

A mezzo di un proprio delegato, l'ENIT ha partecipato nel maggio scorso alla riunione tenutasi all'Aja tra i rappresentanti di tutti gli Enti statali del turismo in Europa. Vi furono trattate questioni di fondamentale importanza per il turismo internazionale, come lo scambio di materiale di propaganda, il dazio d'importazione e il controllo sulla diffusione di esso. Inoltre fu incaricato l'ENIT di preparare un opuscolo di propaganda per tutti i Paesi europei da diffondersi nell'America del Nord.

Al Congresso Turistico delle Tre Venezie tenutosi nel giugno a Padova e Venezia, l'ENIT fu pure rappresentato, prendendo parte attiva alle varie discussioni, fra le quali assai importante quella sui prezzi degli alberghi: il delegato dell'ENIT difese il recente decreto che obbliga gli albergatori a pubblicare i prezzi e a mantenerli invariati per un anno, sostenendo che questa pubblicità dei prezzi costituisce il mezzo più efficace di propaganda e nello stesso tempo di difesa contro le insidiose denigrazioni straniere.

Gli eccellenti risultati resi anche questo anno dalle varie Scuole alberghiere sorte per opera dell'ENIT, debbono essere messi in luce particolare, a dimostrazione della opportunità di questa iniziativa felicemente attuata, a

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - GENOVA



Grande Salone delle feste e di musica della Classe di Lusso del transatlantico «DUILIO», il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana (24.300 tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 20 miglia orarie). — In linea Nord America Express, partirà da Genova per New York il 16 Settembre ed il 21 Ottobre (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA.

Poltrona Frau

Torino
VIA PALAZZO DI CITTÀ 6. BIS



un cuore, una capanna
ed... una poltrona Frau!

CHIEDERE CATALOGHI E PREZZI

malgrado degli scetticismi e, diciamo pure, degli ostacoli che nei primi tempi le si opposero. Il numero sempre crescente degli alunni, il profitto da essi tratto, il fatto significante che i licenziati dalle scuole sono subito richiesti dagli alberghi, ove trovano onorevole impiego, fanno prevedere che quest'istituzione è destinata a rapido sviluppo, poichè colma una lacuna che era assai sentita in Italia.

Anche quest'anno l'ENIT ha preso parte cospicua ad Esposizioni e Fiere. Incaricato dell'organizzazione del padiglione turistico italiano all'Esposizione internazionale di Grenoble, ha assolto brillantemente tale compito, tanto che la mostra dell'Italia, per la ricchezza e la varietà del materiale esposto, è riuscita una delle migliori dell'esposizione. Alla Fiera Campionaria di Milano, oltre all'avere esposto un ampio materiale proprio in uno degli stands, organizzò nel Palazzo delle forniture alberghiere un Ufficio-modello di informazioni turistiche, unanimemente apprezzato; esso ebbe l'onore della visita di S. M. il Re, che con parole lusinghiere espresse il Suo alto compiacimento per il modo onde era stato organizzato e per l'attività dell'ENIT. La Fiera di Padova vide pure fra i suoi espositori l'ENIT, al quale era stata altresì affidata dall'Ente Autonomo della Fiera il servizio di propaganda e tutto quanto concerne le facilitazioni dei trasporti e l'organizzazione logistica locale. Funzionarono inoltre tre Uffici d'informazioni con personale dell'ENIT, alla stazione, in città e alla Fiera.

Per la propaganda e lo sviluppo turistico di Roma, sono state strette ottime intese fra l'ENIT e l'Amministrazione capitolina. Infatti il R. Commissario, accogliendo il programma prospettatogli dal Direttore Generale dell'ENIT, ha nominato un Comitato, in cui l'Ente è pure rappresentato, con l'incarico di studiare le forme più efficaci di propaganda per richiamare i forestieri a Roma e per trattenerli con una migliore organizzazione del soggiorno.

In previsione che le Ferrovie dello Stato concedessero anche per quest'anno delle facilitazioni per le famiglie recantisi alle stazioni balneari e termali, l'ENIT propose che nello elenco delle località già ammesse a tale beneficio, parecchie altre fossero aggiunte che prima non vi figuravano, specialmente delle nuove Provincie: queste infatti vennero introdotte negli elenchi della stagione 1925 in accoglimento della proposta dell'ENIT.

Per convenzione intervenuta fra la Direzione Generale delle Belle Arti e l'ENIT, è stata a questo attribuita la vendita delle tessere mensili, trimestrali, semestrali e annuali per l'ingresso alle Gallerie ed ai Monumenti e Scavi dello Stato, che verrà effettuato per mezzo degli Uffici viaggi e turismo.

La «Casa dei Viaggiatori» esistente sul Colle di Eurialo presso Siracusa è stata assunta in locazione dall'ENIT che ne ha affidata la gestione alla Agenzia corrispondente G. Bozzanca & Figlio di Siracusa.

Ai Ministri dell'Interno e delle Finanze — presso i quali si sta elaborando la sistemazione definitiva dell'istituto della tassa di soggiorno — l'ENIT, a seguito dei proprî studî perseguiti in tutti questi anni, ha fatto pervenire i seguenti postulati, nell'attuazione dei quali risiede la soluzione dell'annoso problema:

a) riconoscimento ufficiale, da parte del Governo, delle stazioni di cura, di soggiorno e di turismo;

b) istituzione d'una Commissione centrale per tale riconoscimento;

c) istituzione di Comitati locali autonomi per la gestione della tassa di soggiorno e di altri contributi locali destinati al miglioramento e propaganda delle stazioni rispettive.

Per interessamento diretto dell'ENIT, 60 bambini appartenenti alla *Societas* di Vienna sono stati accolti a Cesenatico per un periodo di cure di mare. E' nel proposito dell'ENIT — che sta studiando la questione — di far costituire sulle spiagge adriatiche delle altre colonie di fanciulli ceco-slovacchi ed austriaci: nei due Paesi l'idea ha incontrato molto favore, e questa è la risposta più eloquente ai tentativi di denigrazioni delle stazioni balneari adriatiche fatte da qualche giornale viennese, che pubblicò recentemente notizie allarmanti sulle condizioni sanitarie di esse. L'intervento immediato dell'ENIT e della Direzione Generale della Sanità – con smentite documentate che apparvero in gran numero in giornali esteri – valse a ridurre subito al nulla il tentativo perpetrato ai danni del nostro Paese.

***

Una intensa attività è stata spiegata dal Consorzio degli Uffici viaggi e turismo dell'ENIT.

Una recente visita del Direttore Generale dell'ENIT a New York, ove ebbe cordiali contatti con le maggiori organizzazioni turistiche e di viaggi americane, ha permesso di constatare come negli Stati Uniti sia da tutti sentito il desiderio di intensificare il movimento turistico fra l'America e l'Italia: furono così possibili feconde intese ed accordi i cui pratici risultati non tarderanno a farsi sentire. Anche negli Stati Uniti l'ENIT è largamente conosciuto e apprezzato, come lo dimostrano le grandi accoglienze colà ricevute dal suo Direttore Generale, e la premura con cui anche da parte americana le trattative furono condotte.

Un nuovo Ufficio è sorto a Tripoli, mentre altri saranno istituiti fra breve in altre località. Notevoli miglioramenti furono apportati alle sedi di molti Uffici, mentre altri saranno trasferiti in nuovi e più adatti locali; così pure degli Uffici d'informazioni di stazione, ed Uffici automobilistici (Auto-ENIT) vengono ad aggiungersi al novero di quelli esistenti. Anche il servizio degli interpreti è stato esteso a nuove stazioni.

Per cura del Consorzio hanno veduto la luce parecchie pubblicazioni d'indole tecnica ed informativa, ed anche varî Uffici hanno



ACCUMULATORI TUDOR

ACCUMULATORI EDISON

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

pubblicato opuscoli di propaganda locale, come la *Guida di Milano*, quella di *Riva e del Garda*, quella della *Venezia Tridentina*.

Il servizio dei biglietti ferroviari, quello per le linee automobilistiche e di navigazione, come pure il servizio dei *traveller's chèques* – che entrano sempre di più nel favore del pubblico viaggiante – hanno avuto nel semestre un largo impulso ed uno sviluppo estesissimo.

Una particolare attenzione fu data all'istituzione di nuove Agenzie corrispondenti, e di Sub-agenzie, in Italia e all'estero, per modo che oggi l'ENIT può disporre di una vastissima rete di tali organismi che, insieme alle Case turistiche straniere di cui ha la rappresentanza, consentono di estendere e di rendere sempre più fecondo il lavoro di propaganda per l'Italia, che ne è il fine.

Queste brevi note riassuntive non riflettono che una parte dell'attività che l'ENIT viene svolgendo. Esse però sono sufficienti a dare la visione comprensiva dell'opera da esso perseguita in ogni campo del turismo, opera di pretta marca nazionale.

VITA DEL TOURING

Risultato della votazione per l'approvazione del Bilancio 1924 e per l'elezione di 5 Consiglieri e di tre Sindaci.

Nella Sede del Touring Club Italiano, il 1° agosto 1925, alle ore 8, presenti i Sindaci rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. G. B. Rocca, rag. cav. uff. Angelo Lonati e i Soci signori Villa ing. Paolo, Mazzoni Cesare, Riva Romeo, cav. avv. Cavazzana Giuseppe, Zampori cav. rag. Clemente, Mambrino Egidio, Cappelli comm. Marco, Origoni nob. Luigi e Praderio rag. Angelina, si procedette allo spoglio delle schede pervenute a tutto il 31 luglio 1925 coi seguenti risultati:

Votanti	N.	19.653
Approvano il bilancio	»	19.629
Non approvano il bilancio	»	24
Approvano le modifiche allo Statuto.	»	19.445
Non approvano le modifiche	»	158

Sono eletti pel triennio 1925, 1926, 1927 a Consiglieri i signori:

Badini dott. comm. Mario ...	con voti	N.	19.379
Belotti on. avv. Bortolo	» »	»	18.327
Bognetti comm. prof. Giovanni	» »	»	19.384
Johnson comm. Federico	» »	»	19.380
Moro rag. cav. Piero	» »	»	19.381

Per l'esercizio 1925 a Sindaci, i signori:

Lonati rag. cav. uff. Angelo ..	con voti	N.	19.416
Magnocavallo rag. cav. Camillo	» »	»	19.398
Rocca dott. rag. Gian Battista	» »	»	19.414

Voti su nominativi diversi e schede nulle N. 17.

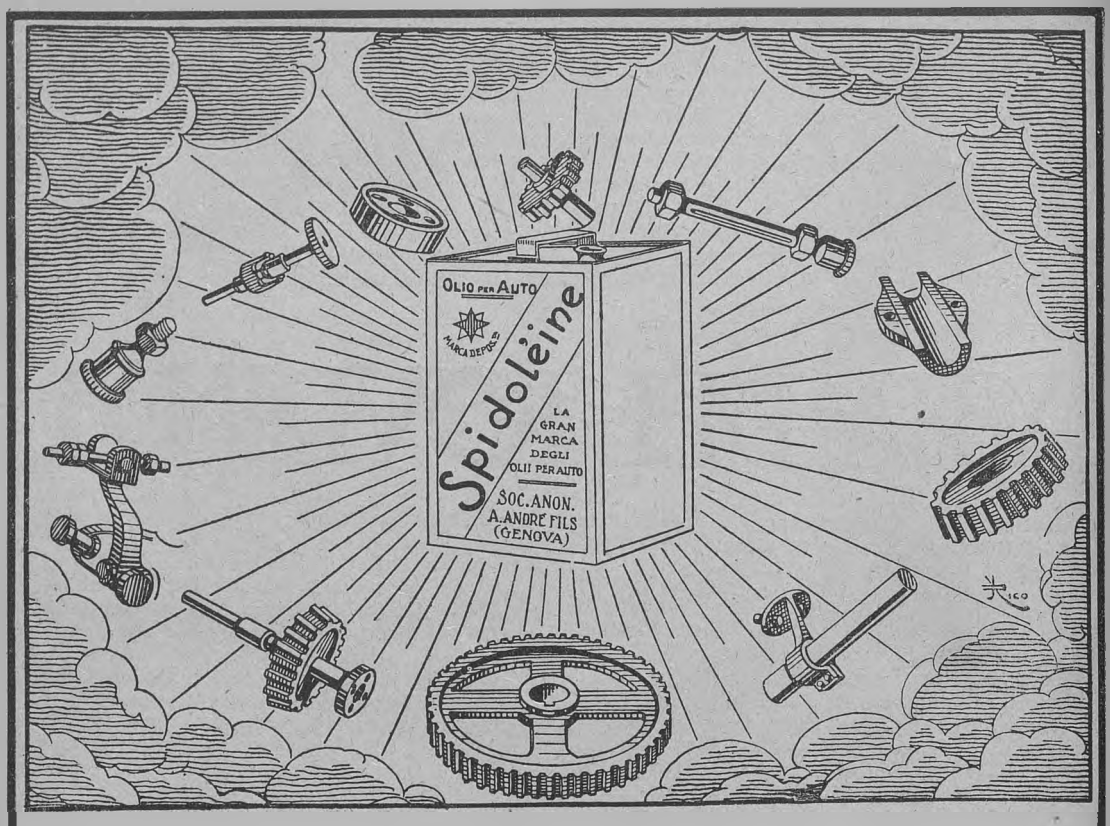
Dove si parla di fenomeni strabilianti che non possono avverarsi se non al Touring.

Alla sede centrale del Touring da quando apparve la *Guida di Roma* è un grande affluire di Soci. Vengono i benemeriti Consoli e gli attivi propagandisti a versare le iscrizioni sempre più numerose di nuovi Soci, vengono fattorini della Posta a recar cataste di vaglia, raccomandate e lettere, vengono dei neofiti che chiedono di iscriversi al Sodalizio, e si incolonnano dinnanzi agli appositi sportelli coloro che ricevettero la circolare per il ritiro della *Guida di Roma* (1) ed attendono impazienti di entrarne in possesso.

Non si è mai registrato, negli annali della Storia del Touring, un movimento così intenso di nuove associazioni nei mesi cosiddetti canicolari. Era un periodo di minor lavoro per gli uffici; gli ultimi «morosi», pentiti, inviavano il rinnovo dell'associazione mentre meno intenso si faceva il gettito delle nuove iscrizioni. Quest'anno invece nella prima quindicina di luglio ebbimo 4560 Soci nuovi, dei quali 605 Vitalizi; nella seconda ben 4750 nuovi Soci (nello scorso anno il numero dei Soci nuovi iscrittisi nella 1ª e 2ª quindicina di luglio fu rispettivamente di 2123 e 2165). L'effetto della *Guida di Roma* è portentoso. Vi son degli increduli che ci chiedono di quale riduzione possano fruire, come Soci, per ottenere la sospirata pubblicazione. Se voi rispondete loro: «Nessuna riduzione poichè la Guida è data *gratuitamente* a tutti i Soci del 1925» vi sgranano tanto d'occhi che dicon tutta la loro sorpresa. Ma quando oltre la *Guida* essi ricevono gli otto fogli dell'*Atlante Stradale* e vien loro detto che riceveranno l'*Annuario 1925-26* (un volume di 1500 pagine!) il loro sbalordimento giunge all'estremo.

Il propagandista nato, che sa come vanno «coltivati» i proprî «soggetti», profitta di questo sbalordimento per tenere il seguente discorsetto persuasivo: «Se siete tanto contento di ciò che il Touring vi ha dato perchè non vi occupate subito di render partecipi di tanta gioia i vostri parenti, amici, conoscenti che non sono ancora Soci del Touring? Fermatene uno per la strada, chiedetegli se è Socio. Se non lo è, fatevi dare dodici lire e speditele subito alla Sede Centrale o con-

(1) Come è noto, per affrettare la distribuzione ed evitare, nel limite del possibile, le dispersioni, in alcune grandi città fu organizzato il ritiro diretto della *Guida di Roma* da parte dei Soci presso la Sede Centrale e gli Uffici Succursali.



L'Astro e i satelliti.

SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS - GENOVA

Agenzie e Depositi in tutte le principali Città d'Italia

segnatele all'Ufficio succursale del Touring che trovasi nella vostra città od in quella vicina ».

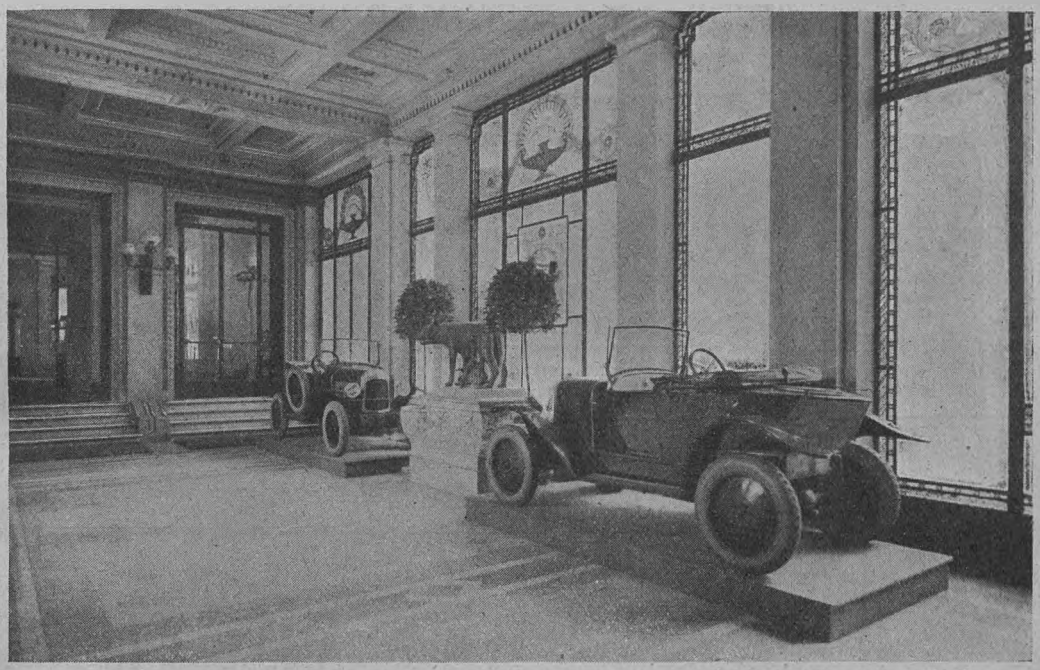
Il propagandista, che è armato del *Carnet del propagandista* (librettino che il Touring diffonde gratuitamente e contiene dieci domande di Associazione), stacca un paio di schede e le consegna all' « uomo felice », il quale, essendo in istato di grazia, non potrà non mettersi all'opera per trovare le due reclute. Ma il propagandista approfitta di questo stato di grazia per continuare in questo modo il proprio discorso: « Se siete riconoscente

PREMI TIPO A – COLLEZIONE DELLA CARTA D'ITALIA. La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

— *alla Sede del Touring*: a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio;

— *a domicilio* mediante spedizione racc. e *alla Sede del Touring in elegante cartella custodia*: a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi c. s.;

— *a domicilio in elegante cartella custodia* mediante spedizione raccomandata: a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi c. s.



Due delle quattro « Citroën », che verranno offerte in premio ai propagandisti del Touring, esposte nell'Atrio della Sede Sociale in Corso Italia, 10.

alla Direzione del Touring che vi ha procurato tanto « ben di Dio » perchè non darle la più desiderata prova di fiducia *iscrivendovi a Vitalizio* e procurando altri due Vitalizi o passaggi da annuale a Vitalizio? La Direzione stessa vi rimeriterà permettendovi di partecipare al *Grande Concorso di propaganda dei Soci Vitalizi per l'anno 1925*, che fra l'altro ha in palio *quattro automobili*. Non ne avete visti due esemplari far bella mostra di sè nell'atrio della Sede del Touring (1)? Dunque... animo, prendete nota della buona novella e spargetela nel mondo: vedrete che i candidati a Vitalizio non potranno mancare. Basta dire che cosa il Touring dà ai proprî Soci perchè tutti si associno ».

Riproduciamo intanto, per chi non le avesse ben presenti le modalità del Concorso Vitalizi:

PREMI TIPO B – PREMI IN DENARO PER UN AMMONTARE DI L. 15.000: Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizi potrà concorrere con altrettanti punti, quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire*.

PREMI TIPO C – PREMI DI MASSIMO ASSOLUTO PER UN TOTALE DI L. 15.000: A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

L. 5000 a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

L. 1000 a ciascuno dei **10** successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

PREMI TIPO D – QUATTRO AUTOVETTURETTE « CITROËN »: Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

MODALITÀ PER IL CONCORSO:

1° Chi concorre od ha concorso ai premi tipo *A* (blocchi Carta d'Italia) non può concorrere ai pre-

(1) Per coloro che non le avessero viste riproduciamo qui la fotografia dell'atrio della Sede di Corso Italia 10 con due delle quattrro *Citroën* che saranno sorteggiate tra i presentatori di almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio, compreso il proprio.

PIRELLI

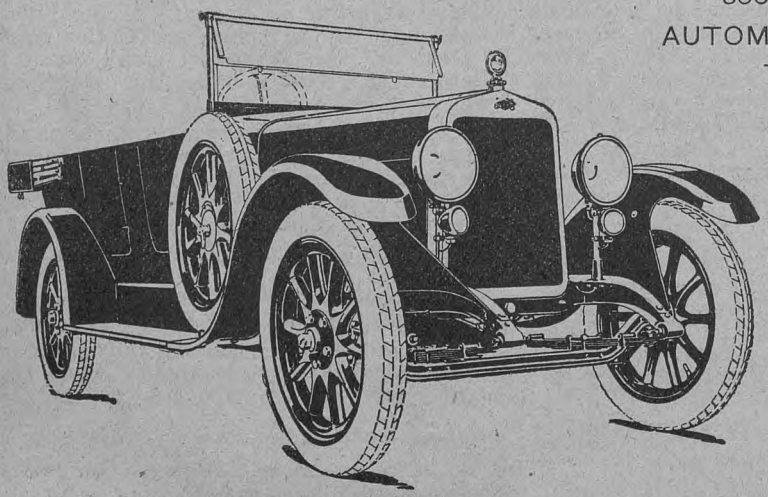
OFFRE AGLI AUTOMOBILISTI
LA CARTINA DELLE
AUTOSTRADE
MILANO-LAGHI

Richiederla con semplice biglietto da visita alla:

AGENZIA ITALIANA GOMME PIRELLI VIA CARLINI 1 - MILANO

ANSALDO

SOCIETÀ ANONIMA
AUTOMOBILI ANSALDO
TORINO (5)



mi tipo *B-C-D* o, quanto meno, vi concorre con la presentazione di altri gruppi di Soci, che non siano quelli che gli valsero la consegna del premio tipo *A*. Questa avviene subito alla presentazione simultanea di gruppi di tre, quattro o cinque Vitalizi o di un elenco indicante nome, cognome e data dei Vitalizi presentati. Per coloro che risiedono all'Estero dato l'elevato costo delle tariffe postali le spese per l'invio dei blocchi della Carta d'Italia debbono essere rimborsate. E pertanto con la presentazione di 3 Vitalizi si ottiene il blocco di carte senza cartella; con 4 Vitalizi il blocco con la cartella, ma l'invio non seguirà se non dopo il ricevimento dell'importo spese di porto.

2° Chi concorre al premio tipo *B* concorre pure, senza che ne faccia esplicita menzione negli elenchi di cui al N. 6, ai premi tipo *C* e *D*; così pure chi concorre al tipo *C* concorre pure ai tipi *B* e *D*.

3° Nessuno dei vari premi stabiliti per il tipo *B* o *D* potrà essere cumulato da una stessa persona.

4° Le domande di nuovi Vitalizi o passaggi a Vitalizio (d'Italia o dell'Estero) devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Beninteso hanno diritto a concorrere anche i presentatori di Vitalizi nella forma cumulativa con l'abbonamento triennale a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (L. 355). Gli annuali del 1924 che abbiano già versata la quota del 1925 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni: versano cioè L. 140 (estero L. 240)

5° La iscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del Touring ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia entro le **ore 18 del 31 dicembre 1925** l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo intercorso fra il **1° gennaio ed il 31 dicembre 1925** (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo*. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Non sono ammessi gli elenchi che pervenissero al Touring dopo le ore 18 del 31 dicembre 1925, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

6° In un giorno susseguente al 31 dicembre 1925 si procederà alla determinazione dei concorrenti cui spettano i premi di massimo assoluto (tipo *C*) che verranno subito inviati agli aventi diritto.

7° Successivamente si addiverrà all'estrazione dei premi del tipo *D* (automobili « Citroen ») mediante imbussolamento di tanti numeri quanti sono i gruppi di tre Vitalizi presentati dai concorrenti ai premi *B* e *C*. (Le frazioni di gruppo non contano), le « Citroën » verranno consegnate alla sede del Touring; in caso di spedizione le spese relative compreso l'eventuale imballaggio saranno a carico del vincitore.

8° Si procederà infine alla estrazione per l'assegnazione dei premi tipo *B*. Se fossero estratti i numeri corrispondenti a persone cui furono assegnati i premi tipo *D* o tipo *C* non si terrà conto del numero estratto, procedendo oltre nel sorteggio in modo che i premi tipo *B* (che debbono essere tutti assegnati) spettino a persone cui non siano toccati altri premi. A tal fine non si terrà conto dei numeri corrispondenti a persone cui sia già toccato, durante l'estrazione stessa, un premio di tipo *B* e si procederà oltre.

Una lettura piacevole ed istruttiva.

Gli abbonamenti semestrali a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* hanno avuto un notevolissimo successo: molti fra i lettori di questa Rivista si sono abbonati anche al periodico ricco di interesse e varietà che illustra caratteristiche di paesaggio e di vita, imprese e impianti dei due continenti Sud e Centro-americano e del nostro Paese.

Ecco il sommario del fascicolo di agosto:

G. Roveretо, Nella Patagonia Settentrionale (da Cipolletti al Nahuel Huàpi). – C. Falcon, Industrie Peruviane, Miniere e Bestiame. – G. J. Devincenzi, I pesci dell'Uruguay. – W. D. Durland. Santo Domingo. – B. Zuculin, La « zona del Canale » di Panama. – O. Maull, Dall'Itatiaya al Paraguay. – B. Z., Origine e sviluppo della città di S. Paulo. – A. Piccinini, L'Autodromo di Monza. – V. Castrilli, Focolari di cultura italiana: gli istituti confessionali di studi superiori. – U. Tegani, Le grandi imprese idroelettriche italiane: gli impianti del Liro. – Pausania, I tesori del Museo Nazionale di Napoli: le sculture di marmo. – E. Ambrosio, Terme di Valdieri. – V. Orazi, Gli obelischi di Roma. – U. T., L'Italia, la Guerra e la Vittoria: una eloquente rievocazione in 27 tavole.

L'abbonamento semestrale (luglio-dicembre 1925) importa L. 15,10 (Estero L. 20,10).

Gli abbonamenti alle "Vie d'Italia,,.

Essendo i fascicoli da gennaio a luglio esauriti accettansi abbonamenti unicamente a partire dal fascicolo di agosto: l'importo è in ragione di L. 1,50 per fascicolo (Est. L. 2,20).

Nuovi Uffici Succursali.

A *Como* l'Agenzia della Navigazione Generale Italiana (Lungo Lario); a *Pinerolo* l'Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini (Piazza Cavour, 4) ed a *Torre Pellice* l'Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini, funzionano come Uffici Succursali del Touring. Vi si possono acquistare tutte le pubblicazioni, compiere rinnovi e nuove associazioni ed ottenere informazioni turistiche.

Echi dell'Escursione ai Campi di battaglia.

Avvertiamo i Soci che vi presero parte e quelli che comunque possano averne interesse, che presso i seguenti fotografi possono essere acquistate copie di fotografie prese durante l'Escursione. Possono essere indirizzate le richieste relative al fotografo C. Bonomo di Asiago che seguì la carovana per tutto il percorso (ed ha preparato un elenco a stampa dei soggetti, inviando una copia di ciascuno al Touring), al fotografo Francesco Cortesia di Gorizia per la visita alla città ed ai dintorni e al fotografo Ambrosi di Bolzano.

4 CILINDRI
1500 cmc.
15/18 HP.



6 CILINDRI
2000 cmc.
25 HP.

15.000 Km. di soffocante dimostrazione !!!

VOLTI I GUARDI AL PERCORSO COMPIUTO

sulle strade del trionfo

Coppa Alpi 1923
Coppa Alpi 1924
Record Mondiale 48 ore . . . 1924
Gran Premio della Notte . . . 1925
Gran Premio Le Mans 24 ore 1925
ecc. ecc. . . . . .

SOC. AN. OFFICINE MECCANICHE
(già MIANI SILVESTRI & C. — A. GRONDONA, COMI & C.)
Capitale versato L. 60 000 000
FABBRICA AUTOMOBILI O. M. — BRESCIA

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

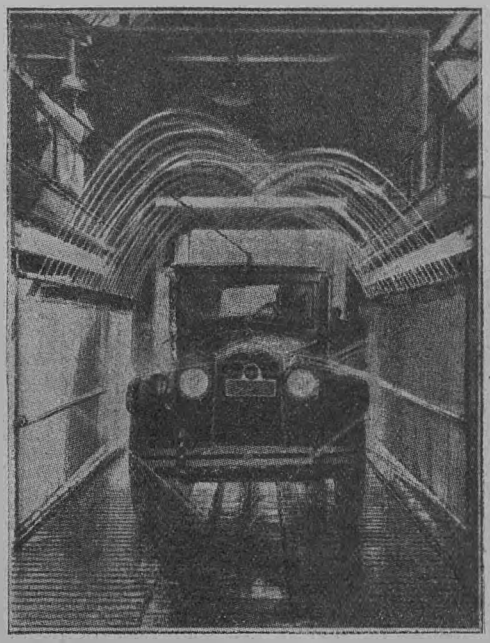
Una installazione speciale per la lavatura delle automobili.

Un grande garage di Chicago ha istituito un riparto per la lavatura delle automobili, che merita di essere conosciuto e imitato.

Le vetture vengono disposte in fila sopra due passatoie di legno, movibili sopra rulli (come i noti *tapis roulants*), che le trasportano per stadî successivi ai varî posti riservati alle diverse operazioni di pulitura. La vettura si ferma, per la prima volta, in una specie di corridoio a docce: numerosi getti d'acqua, provenienti dal basso, dall'alto e dai fianchi, la colpiscono in ogni sua parte liberandola dalle maggiori incrostazioni di fango. Come ben si comprende, se trattasi di un torpedo o di altra vettura scoperta, non vengono posti in azione i getti superiori. Quando invece trattasi di vetture chiuse, vi è anche un operaio che, sopra una galleria laterale, a mezzo di una spazzola a manico lungo pulisce la parte superiore del tetto. La vettura avanza poi d'un tratto, lasciando il posto sotto le docce alla vettura che la segue. Nella seconda fermata nuovi potenti getti d'acqua, manovrati questa volta a mano, tolgono il fango là dove ancora ne è rimasto, specialmente fra le razze delle ruote. La vettura avanza poi allà sua terza ed ultima tappa: un'altra squadra di operai l'asciuga accuratamente in tutte le sue parti e ne lucida cristalli e ottoni. L'operazione complessiva di pulitura dura dagli undici ai quattordici minuti.

In un Paese dove l'uso dell'automobile è abituale e giornaliero e dove pochissimi sono i proprietari d'automobile che dispongano di un proprio chauffeur, si comprende come insieme con la custodia dell'autoveicolo sia indispensabile un accurato servizio di manutenzione. La registrazione del motore e delle altre parti meccaniche sono operazioni che oramai non occorrono più se non periodicamente. I rifornimenti di benzina e d'olio di regola vengono compiuti, a mezzo di distributori automatici, in presenza del cliente. Il pulire la vettura è invece una necessità di tutti i giorni, che richiede tempo e fatica e che bisogna affidare a terzi. Di qui l'opportunità sentita dai proprietari dei grandi garages americani di organizzare in modo sistematico codesto servizio.

Vi fu nei primi tempi, specialmente nelle città secondarie, dove lo spazio non fa difetto, chi vi provvide allagando fino all'altezza di cinquanta centimetri un ampio cortile o un recinto annesso al garage; le vetture infangate, prima di rientrare alla rimessa, dovevano compiere qualche giro diguazzando in quell'acqua. Il metodo era piuttosto empirico. Ne uscivano pulite bene le ruote, ma non le altre parti. E bisognava poi disporre



di un gran volume d'acqua sempre rinnovantesi; nemmeno economicamente l'impresa era indovinata.

Questa nuova, invece, sebbene richieda l'opera di numeroso personale, sembra dare ottimi risultati.

(Dal *Popular Science Monthly*).

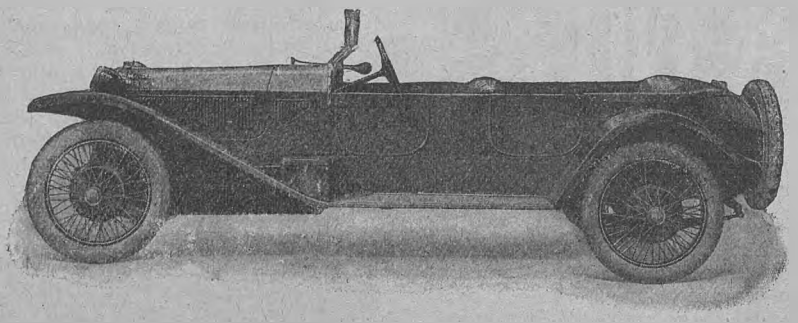
La revisione delle patenti automobilistiche.

Per disposizioni recentemente impartite dal Ministero dei Lavori Pubblici col mese di agosto si è iniziato presso le Prefetture la revisione generale delle patenti di I° e II° grado per conducenti autoveicoli, revisione che dovrà essere compiuta entro il 31 dicembre 1925.

A tale fine, per semplificare e rendere spedito il lavoro, gli interessati dovranno far

LANCIA

"LAMBDA"



FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101



ACCUMULATORI HENSEMBERGER
per illuminazione di autoveicoli
industriali e in servizio pubblico
SOC. AN. GIOV. HENSEMBERGER MONZA

pervenire alla Prefettura, pel tramite dei Sottoprefetti, dei Commissariati di P. S. e dei Comandi di Stazione dei Carabinieri Reali, nell'ambito delle rispettive giurisdizioni: il *certificato generale del casellario giudiziario*, di data non anteriore ai tre mesi; una *fotografia*, recente, formato tessera, firmata trasversalmente; ed il *certificato di un medico militare o di un ufficiale sanitario*, con firma legalizzata. – Trascorsi *20 giorni* dalla predetta presentazione, i conducenti dovranno esibire all'Ufficio Autoveicoli della rispettiva Prefettura la loro patente, per il visto di confermata idoneità. – Dopo il 31 dicembre 1925 sarà sequestrata la patente a tutti coloro che non si saranno sottoposti, senza giustificato motivo, al predetto controllo.

Dalla revisione di cui sopra sono esclusi tutti i conducenti che conseguirono la patente dopo il 1° gennaio 1925.

Una importante facilitazione per i turisti che visitano Rodi.

L'ufficio di propaganda turistica del Governo delle Isole Egee ci comunica copia di un decreto emanato da S. E. il Governatore che riteniamo interessante portare a conoscenza dei lettori, giacchè esso varrà a rendere sempre più intenso il movimento turistico verso le isole Egee, ben meritevoli di essere visitate da un maggior numero di italiani.

Ecco il testo del Regio Decreto N. 1354, 28 agosto 1924:

« 1. – Gli automobili, i motoscafi e le motociclette importate da villeggianti Soci del Touring Club Italiano, saranno esenti dalla tassa di circolazione per un periodo di tre mesi. Al termine di detto periodo essi saranno sottoposti alla tassa in ragione di un dodicesimo della tassa annuale per ogni mese — anche se non intiero — di soggiorno oltre al terzo e sino al sesto mese, computati dalla data della introduzione.

« 2. – Gli automobili, i motoscafi e le motociclette non riesportati alla scadenza dei sei mesi, risultante dalla data del « visto entrare » apposto dalla Dogana sul certificato internazionale di via, si considerano nazionalizzati, e non possono circolare senza il pagamento di tanti dodicesimi della tassa quanti sono i mesi che restano a decorrere sino al termine dell'anno.

« 3. – Gli automezzi suddetti e le biciclette importati temporaneamente come sopra, possono essere sdoganate a dazio sospeso per un periodo di mesi tre prorogabile di altri tre mesi».

L'amnistia e le contravvenzioni automobilistiche.

Nel recente decreto d'amnistia (R. D. 31 luglio 1925, N. 1277, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'1 agosto 1925, pag. 3339) si legge, al paragrafo *C* dell'Art. 2 che ogni contravvenzione, anche se prevista da leggi speciali (e quindi anche quelle automobilistiche) è compresa nei reati amnistiati.

Con questo tutti i procedimenti in corso alla data 29 luglio 1925 in materia contravvenzionale, vengono a cessare. In pari tempo, per quelle ormai passate definitivamente in giudicato con sentenza divenuta irrevocabile, sarà possibile da parte del giudice competente disporre per gli accertamenti opportuni onde emettere la relativa declaratoria.

Come si toglie l'imballaggio a un copertone nuovo.

Siccome ci è capitato spesso d'incontrare per la strada automobilisti novellini, in panne di gomme, affaccendati nel togliere l'involucro di carta che generalmente avvolge per tutta la loro circonferenza i copertoni nuovi, operazione che riesce lunga e noiosa, ricordiamo a tutti che vi è un mezzo rapido ed efficace per codesto disimballaggio.

Basta battere il copertone sulla strada là dove questa è più dura: la gomma, distendendosi di colpo dopo la forte compressione, rompe la carta in cento pezzi che, cadendo a terra, lasciano il copertone completamente libero.

La produzione mondiale del caucciù nel 1924.

La *Revue générale du Caoutchouc* calcola che la produzione mondiale del caucciù nel 1924 è stata di 414.000 tonnellate, di cui 310.477 sono state esportate dai Paesi d'origine prima del 31 dicembre. Gli Stati Uniti ne assorbiranno, secondo le previsioni della Bankers Trust Co. di Nuova York, 315.000 tonnellate, contro sole 51.721 importate nell'anno precedente.

E' risaputo che dopo il 1911, in seguito alla crescente richiesta di gomma da parte delle industrie elettriche ed automobilistiche, vi fu, specialmente in Asia, un grande sforzo per aumentare le piantagioni. Non è invece ugualmente noto che si ebbe subito negli anni seguenti una eccedenza di prodotto tale da obbligare i piantatori di talune regioni ad accordarsi ed imporsi limitazioni di produzione che raggiunsero talvolta persino la percentuale del 50 %.

Gli automobilisti leggeranno con interesse i dati della tabella seguente, che mostrano le fluttuazioni di quel prodotto dopo il 1910.

Anni	Esportazione in migliaia di tonnellate	Consumo	Prezzo della libbra inglese in shillings
1910	85	90	8, 9
1911	85	85	5, 5 ½
1912	105	95	4, 9
1913	120	105	3, 0 ¼
1914	130	120	2, 3 ½
1915	165	150	2, 6
1916	215	180	2, 10¼
1917	270	230	2, 9 ¾
1918	275	220	2, 3 ½
1919	340	330	2, 0 ½
1920	370	310	1, 11
1921	285	265	0, 10½
1922	400	386	0, 9 ½
1923	370	410	1, 3 ¼

AUTOIL ALABARDA



IN HOC SIGNO VINCES

RAFFINERIA TRIESTINA DI OLII MINERALI

PREMIATA INDUSTRIA NAZIONALE

STABILIMENTI S.SABBA

SEDE TRIESTE



Telegrammi-lettera notturni per l'interno del Regno.

Sono telegrammi che hanno corso per telegrafo fino alla località di destinazione, ed in questa poi sono recapitati ai destinatari come « lettere ordinarie » e cioè esclusivamente per mezzo del servizio postale.

Possono accettarsi dagli uffici telegrafici: dalle 18 alle 24, se tanto l'ufficio di partenza quanto quello di destinazione osservano orario permanente, e dalle 18 alle 22, se invece osservano orario prolungato sino alla mezzanotte o siano a traffico notturno ridotto. Gli uffici succursali, possono accettare telegramma-lettera, dalle 18 fino alla chiusura dell'ufficio, ma non oltre le 21.

Non sono ammessi nei giorni festivi, nè per l'interno della città.

Sono ammessi allo scambio dei telegrammi-lettera, *oltre agli uffici di tutti i capoluoghi di provincia*, anche gli uffici di: Abbazia, Barletta, Biella, Bitonto, Bolzano, Busto Arsizio, Carrara, Domodossola Stazione, Foligno, Gaeta, Gallarate, Gorizia, Lagonegro, Limestre Pistoiese, Marsala, Merano, Modica, Monteleone Calabro, Mira fabbrica, Monza, Omegna ferriera, Oneglia, Orbetello, Otranto, Sampierdarena, S. Remo, Savona, Terni, Vercelli, Viareggio, Viterbo; nella stagione estiva: Bagni Montecatini, Pallanza, Rimini, Stresa e Varese.

L'accettazione fino alle ore 24, è ammessa solo per 23 uffici, corrispondenti alle città più importanti del Regno; gli altri tutti fino alle 22.

L'indirizzo dei telegrammi-lettera notturni, deve essere completo, contenere cioè la indicazione esatta del destinatario e del suo domicilio (via e numero od altra indicazione atta ad assicurarne il recapito) come se si trattasse di una lettera ordinaria. Non sono perciò ammessi gli indirizzi convenuti.

I telegrammi-lettera, non recapitati per insufficienza d'indirizzo, *rimangono giacenti, come le lettere, presso gli uffici postali e poi sono passati ai rifiuti*, senza che il mittente riceva alcun avviso.

E' quindi nell'interesse del mittente di indicare un indirizzo chiaro e completo se non vorrà sopportare le conseguenze della insufficienza dell'indirizzo.

In caso di indirizzo insufficiente e per insistenza del mittente, gli uffici debbono accettare egualmente il telegramma-lettera, ma « a rischio del mittente » che deve fare analoga dichiarazione sottoscritta.

La parola « *Lettera* » deve precedere l'indirizzo ed è tassata.

Il *testo* deve essere redatto solo in lingua italiana e senza parole convenzionali. Sono però ammesse nel testo, le quotazioni di Borsa, gli indirizzi convenuti, le marche di commercio ed altre abbreviazioni usate in commercio, come *fob, cif, caf, GV*, ecc.

La firma può essere in chiaro o convenuta, o può essere omessa. Non sono ammessi i *servizî speciali* come l'urgenza, la risposta pagata, ecc. E' solo consentito l'indirizzo « fermo posta » o l'abbreviazione di esso « G P ».

I telegrammi-lettera sono trasmessi dopo tutti gli altri telegrammi, hanno corso durante la notte, in modo da giungere a destinazione non oltre le prime ore del mattino, per essere recapitati dai portalettere *colla prima distribuzione*. In caso di eventuale ritardo, saranno recapitati colle successive distribuzioni.

Nessun reclamo è ammesso; non è rimborsabile che la tassa dei telegramma-lettera erroneamente accettati per destinazioni non ammesse, e quella occorsa per i servizi tassati relativi alla ripetizione di parole del testo che risultassero effettivamente alterate o mutilate durante la trasmissione.

La *tassa* è di centesimi 15 ogni parola, con un minimo di 20 parole, cioè L. 3, oltre cent. 10 per la ricevuta obbligatoria. La tassa è dunque di 10 centesimi per parola inferiore a quella dei telegrammi ordinari; per questi però il minimo è stabilito in 8 parole (L. 2).

Vaglia per tasse e concessioni.

Questo nuovo vaglia, istituito dal 1° luglio scorso, serve unicamente per i versamenti ai *Procuratori del Registro*, di tasse dovute per ottenere determinate concessioni (licenze di porto d'armi, di caccia, di pesca, passaporti, brevetti, licenze di esercizio, ecc.) o di tasse scolastiche, di tasse di ammissione ai concorsi od impieghi, di tasse per gli esami di Stato e simili, e cioè in tutti quei casi nei quali le parti, son tenute a produrre all'Amministrazione interessata il titolo comprovante l'avvenuto versamento. Si può usare solo nell'interno del Regno.

Con questo nuovo mezzo l'Amministrazione delle Poste, ha voluto evitare molti lamentati inconvenienti e principalmente quello del periodo di apertura dell'anno scolastico, in cui migliaia di persone dovevano sostare in fila e per delle ore dinanzi agli insufficienti sportelli dell'Ufficio del Registro pel pagamento delle tasse scolastiche.

Gli studenti o gli interessati in genere, ora, possono presentarsi a qualunque ufficio postale (o succursale) e richiedere *un vaglia per tasse e concessioni*, pagando oltre l'importo della tassa, anche la tassa del vaglia (che è uguale a quella dei vaglia ordinari), più i 10 centesimi per il costo del modulo. Ritirano il vaglia e la ricevuta, e dopo aver scritto, sul polizzino bianco attaccato al vaglia, la causale del versamento ed apposto a tergo del vaglia la prescritta marca da bollo per la quietanza (5 centesimi sino a 100 lire e 10 centesimi oltre) consegnano

FERRO-CHINA-BISLERI



LIQUORE TONICO

RICOSTITUENTE DEL SANGUE

ESANOFELE *pillole per adulti.*

ESANOFELINA *soluzione per bambini.*

CLORIDRATO DI CHININO BASICO *per iniez. ipodermiche.*

Rimedi Antimalarici su formula dell'Illustre Prof. GUIDO BACCELLI.

FELICE BISLERI & C. - MILANO

Bayer-



BAYER

FILM

il vaglia ed il polizzino (senza la ricevuta che trattengono) alla Scuola, Istituto, Liceo, ecc., od altro ufficio cui spettano.

Il suddetto vaglia non può essere spedito aperto e se gli interessati vogliono spedirlo per posta, debbono includerlo in busta chiusa, regolarmente affrancata.

E' rimborsabile al mittente purchè questi comprovi la sua identità personale.

Le altre norme sono comuni a quelle del vaglia ordinario.

Imballaggio dei pacchi postali.

A coloro che spediscono pacchi postali, ordinari o di valore, si raccomanda di non adoperare imballaggi deboli o poco resistenti, onde evitare facili manomissioni, avarie o perdita del contenuto.

Per i pacchi, specialmente, a destinazione delle Colonie Italiane o dei Paesi d'oltremare al di là del Mediterraneo, occorre che siano condizionati in tela od in cuoio, in scatole di legno o di metallo, oppure in cestini, panieri, ecc., tenuto conto del contenuto, perchè dato il lungo viaggio e le molte manipolazioni durante il trasporto, arrivano rotti e malconci.

Ben giustamente l'Amministrazione Postale, tanto nel proprio interesse quanto in quello degli speditori, proibisce ai suoi uffici di accettare pacchi che non siano ben condizionati.

In materia di responsabilità dell'Amministrazione telegrafica.

L' Amministrazione telegrafica non è responsabile dei danni arrecati al privato in conseguenza della mancata trasmissione di un telegramma. La sua responsabilità si *limita* al solo rimborso delle tasse pagate.

Così una sentenza della Corte d'Appello di Firenze, in una causa fra una Ditta di quella città e l'Amministrazione P. T. (convenuta).

La sentenza dice, fra l'altro, che pur essendo, ciò, contrario ai principî generali di diritto, giacchè fra l'Amministrazione P. T. ed il privato si stabilisce una specie di contratto, che ha tutti gli estremi della locazione di opera, come tale, la parte inadempiente, dovrebbe, salvo i casi di forza maggiore, risarcire gli eventuali danni. Senonchè, per ragioni che è superfluo indicare, siano esse attinenti al bisogno di liberare lo Stato dal rischio del pagamento di enormi indennizzi, cui andrebbe incontro, non tanto per la imperfezione degli apparati, diminuita oggi con i progressi della telegrafia, quanto per le difficoltà derivanti dalla sempre maggiore estensione del servizio, o si concretino invece in altri motivi di convenienza, la legislazione italiana vigente, alla pari di quasi tutte le legislazioni straniere, ha regolato la materia con un *jus singulare* determinando, per l'Amministrazione Postale Telegrafica, una responsabilità limitata, per modo che il privato nulla può richiedere in più del rimborso della tassa.

« Fino a tanto che il Governo non si induca a fissare indennità, per date manchevolezze dipendenti da incuria o negligenze dei proprî impiegati nella esecuzione del contratto, il privato danneggiato, che è pure in diritto di far dichiarare la responsabilità, deve vedere limitate le conseguenze a suo favore, al solo rimborso della tassa, unica forma che la legge speciale per ora gli assicura ed i regolamenti riconoscono, e non può pretendere una indennità particolare, che i regolamenti non gli dànno od una indennità commisurata secondo il Codice Civile, che la legge speciale gli nega.

« L'art. 46 del Codice di Commercio, riguarda soltanto i rapporti fra mittente e destinatario, con la conseguenza che se la colpa di errori, alterazioni o ritardi ricada sull'Amministrazione, e non vi sia altra responsabilità se non quella che si concreta nel rimborso della tassa, il privato che ne è colpito, deve subire le altre conseguenze di danno, come un fortuito legale. (Art. 1225 e 1226 Codice Civile) ».

F. S.



Movimento dei pellegrini.

Per quanto si può rilevare dalla vendita dei biglietti e delle tessere per l'Anno Santo l'andamento dei pellegrinaggi nella sua intensità non si è svolto in modo diverso dall'andamento ordinario del movimento turistico. Debole nei mesi iniziali di dicembre 1924 e gennaio e febbraio 1925, è poi salito fino al suo massimo nell'aprile e nel maggio: ridiscende nella stagione estiva. E' da prevedere un crescendo sensibile nell'autunno e verso la fine dell'anno: vi contribuirà anche il fatto che, malgrado l'aumento delle tariffe, i prezzi per il trasporto di comitive dell'Anno Santo sono rimasti invariati. Secondo notizie il Comitato prevede di rientrare nel preventivo fatto circa il quantitativo complessivo dei pellegrini che a tutto il 1925 saranno venuti a Roma.

Relazioni fra il nostro Paese, la Corsica e la Francia.

La Francia cerca di mettere in valore la Corsica dal punto di vista turistico. Certo il paesaggio un po' selvaggio e caratteristico dell'isola può presentare delle attrattive per il turista. Un certo contingente di continentali è già stato avviato verso l'isola, in ciò favorito da un Comitato espressamente costituitosi. Non è da escludere che possa essere studiato il modo di far proseguire i turisti per la via di Livorno nella nostra Penisola con qualche bi-

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: **M. LICHTENSTEIN - TORINO** - Via Bellini, 6



Chiedere Catalogo G, prezzi, chiarimenti, alla

Società Anonima Prodotti Fotografici "AGFA"

TORINO - Via Carlo Alberto, 28

M. GANZINI

MILANO (11) Via Solferino, 25

Apparecchi fotografici

Kodak - Goerz - Certo - Ica

Bentzin - Nettell - Murer ecc.

OCCASIONI FAVOREVOLI

FORNITURE GENERALI

Pellicole — Lastre — Carte

delle migliori marche

BINOCCOLI ZEISS - GOERZ, ecc.

Lavori di sviluppo e stampa

Listini contro francobollo da cent. 30



Ettore Moretti

MILANO - FORO BONAPARTE 12

TENDE DA CAMPO - SACCHI ALPINI

glietto circolare internazionale, dando modo ai viaggiatori di rientrare per la via di Ventimiglia.

Nuovi circolari a Sud delle Alpi.

Questo tipo di biglietto che per le sue caratteristiche e per la sua modicità ha incontrato così largo favore nella clientela straniera tende ad avere sviluppo con la istituzione di nuovi itinerari. Così l'Enit avrebbe proposto all'Amministrazione ferroviaria, che sta prendendo in esame il relativo progetto, un tipo di biglietto, valevole specialmente per la clientela americana, con un itinerario di entrata per uno dei nostri porti principali (Napoli e Genova) e di uscita da uno dei transiti di confine terrestre.

Sviluppo dei traffici internazionali.

Tale traffico è in crescente sviluppo. L'ammontare complessivo introitato dalle ferrovie italiane dello Stato per i biglietti internazionali interessanti il nostro percorso distribuiti nei due sensi, cioè dall'Italia verso l'estero e dall'estero verso l'Italia, mentre nel 1° semestre 1923 è stato di 12 milioni di lire, nel semestre corrispondente di quest'anno è di 17 milioni. Prevalgono i servizî dei biglietti combinabili internazionali, del treno di lusso Sempione-Oriente-Express, nonchè i servizî con la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Germania.

Delegazione bavarese in Italia per lo studio delle tariffe.

Alcuni funzionari delle ferrovie germaniche del gruppo bavarese sono stati in Italia in questi ultimi giorni per studiare il sistema tariffario. Non è escluso che venga esaminata da parte delle ferrovie germaniche la possibilità di estendere anche ad esse un tipo di tariffa differenziale.

A. L.



Trapani - Palermo - Capri.

Un nostro Socio ed amico, abituato ai viaggi in Italia e fuori e che occupa una eminente posizione, ci scrive una lettera della quale vale la pena di riportare le parti più salienti, perchè è bene che le autorità siano informate delle peripezie che toccano a chi viaggia nelle meravigliose terre del nostro mezzogiorno:

« A Trapani pensai di salire a Monte S. Giuliano che è detto meritatamente uno dei più bei posti del mondo per il panorama che vi si gode. Vi è un servizio automobilistico che vi porta in due ore e la visita si compie comodamente in una giornata. Ma al ritorno, l'unica corsa del pomeriggio arriva alla stazione di Trapani proprio venti minuti dopo la partenza alle 16,50 dell'ultimo treno per Palermo. E così la gita che da Palermo si potrebbe compiere in due giorni visitando pure la città di Trapani, ne esige tre! Eppure si dice che gli orari dei servizi automobilistici sono approvati dalle autorità.

« Il sottoscritto dunque, col sole siciliano di luglio, alle ore 14 discese a piedi da Monte S. Giuliano per arrivare al treno. Giunto alla stazione ferroviaria cerca un giornale, perchè gli pareva d'essere un po' fuori del mondo, cerca un pacchetto di sigarette: nulla. Alla stazione di Trapani capoluogo di Provincia e porto di mare per la Tunisia, non esiste caffè e tanto meno un ristorante. Povera Italia dominatrice del Mediterraneo! Le ferrovie diranno che il buffet non rende e nessuno lo appalta, ma sono ferrovie di *Stato* e lo Stato non ha dei doveri? Si badi a quello che fanno certe società ferroviarie all'estero che costruiscono perfino alberghi per rendere agevole il viaggiare. Si parla di provvedimenti per il mezzogiorno; eccone uno minuscolo, e cioè: fornite la stazione di Trapani di un buffet nel buon nome d'Italia! E fate che i servizi automobilistici tengano conto degli orari ferroviari.

« A Palermo, la città ancora priva di tassametri alle vetture pubbliche, con poca delizia di chi viaggia, è il servizio di navigazione con Napoli che merita un rilievo pubblico poco favorevole. E' stato rilevato ancora, ma la amministrazione è dura e non vuole provvedere. In tutto il mondo si fissano le cabine o le cuccette sui piroscafi, e all'estero si fissa perfino il posto sui treni, ma questo non si può fare da Napoli a Palermo. Il povero viaggiatore è costretto a far coda ore ed ore colla folla allo sportello per acquistare il biglietto. Sono scene continue e la gente che non ha da perder tempo o le signore, sono costrette a mandare un commesso dietro mance di 40 o 50 lire per poter avere fissato il posto. E sì che a Palermo vi sono Agenzie di viaggi, vi è l'E.N.I.T, vi sono alberghi e con una telefonata si potrebbe come dappertutto fissare il posto! Ma dove siamo? Non parlo del trasporto sul piroscafo delle automobili: sono centinaia e centinaia di lire ed una comitiva tedesca venuta per la Targa Florio, per non essere strozzata, ha lasciato le macchine a Napoli: pensate che da Marsiglia a Tunisi si pagano poche decine di lire!

« Si vede proprio che chi dirige i servizi pubblici ha della Sicilia un concetto ben curioso e che segue la massima di quel tale che facendo dello spirito discutibile diceva che è un paese abitato da un popolo mediterraneo che veste all'europea.

« E veniamo a Capri. Uno straniero mi diceva che quella è l'isola più cara del mondo. Credo che esageri; ad ogni modo è semplicemente indecente ciò che succede in quell'isola coi vetturini. Allo sbarco vi è appesa una loro tariffa che dice di portarvi ad Anacapri con otto o nove lire; eppure ve ne fanno pagare trenta e poi quando siete lassù, poche essendo le vetture, se non pagate quello che loro vogliono, non vi portano al piroscafo. Non si sa a chi reclamare, perchè non si vedono guardie; gli albergatori sono impotenti a frenare l'ingor-

"GRAMMOFONO" DA VIAGGIO

MODELLO 100-C - Peso Cgr. 6,500

Elegante, sonoro, robusto, questo strumento vi permette di organizzare ove e quando desiderate:

Feste danzanti

Trattenimenti musicali, ecc.

Portatelo con voi nelle vostre gite.

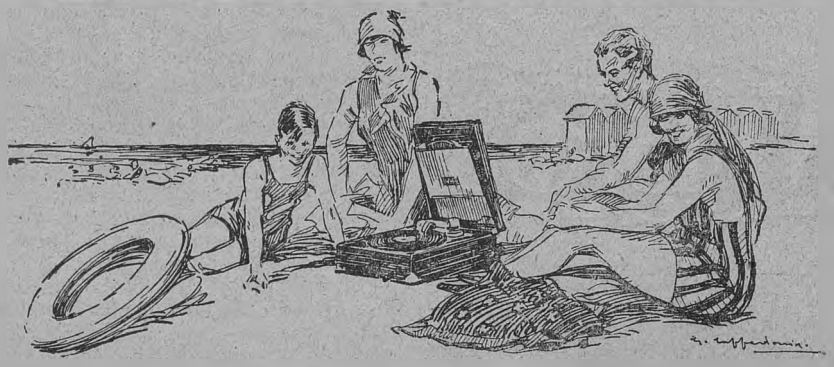
Prezzo **L. 1075**



Osservare nel coperchio la borsa capace di 6 dischi.

Non confondere colle imitazioni. — Esigere su ogni strumento la celebre marca

"LA VOCE DEL PADRONE"



Società Nazionale del "Grammofono"

MILANO - Galleria Vittorio Emanuele, 39 (lato Tommaso Grossi).
ROMA - Via Tritone, 89.
TORINO - Via Pietro Micca, 1.

GRATIS RICCHI CATALOGHI DI STRUMENTI E DISCHI.

LA VOCE DEL PADRONE

digia dei vetturini ed il forestiero si domanda in che razza di paese siamo. Io spero che la Guida del Touring nostro, segnalerà questo fatto per cautelare il turista che non si diverte affatto a questo folklorismo di vetturini imbroglioni (1).

« E prima di finire, mi sapete dire perchè alla Zolfara di Pozzuoli l'unica buca delle lettere ha la scritta: *Impostation*? Ma perchè qualcheduno non pensa di fare una colletta per metterci la targa in italiano ? ».



La prima parola radiofonica – Il più semplice ricevitore radiofonico a un triodo, adatto per piccole distanze.

Il ricevitore termoionico illustrato nei disegni alla pagina seguente, adatto per lunghezza d'onda da 300 a 900 metri, può essere realizzato con successo anche da un profano. Occorre: 1° Provvedersi degli elementi ed accessorî di cui al bilancio che segue; 2° Segnare su di un tavolino, col gesso, ad esempio, 18 quadratini di lato circa doppio di quello in figura; 3° Collocare nei quadratini *3-5-8-9-10-12-15-16* gli elementi in essi indicati collegandoli poi come in figura, soprattutto *senza fretta*, specialmente quando si voglia risparmiar tempo; 4° Costituire l'antenna come è indicato nel quadratino *1* se si dispone di balcone, o in modo analogo (facendo direttamente sporgere da due finestre i due bastoni di legno sostenenti i fili d'antenna) collegandoli poi al ricevitore come in figura; 5° Applicare la cuffia alle orecchie, ruotare lentamente la manopola del condensatore variabile (quadratino 9) e quella del reostato di accensione (quadratino *16*) sino a sentire... qualche radio concerto. Spesso avviene che il ricevitore non funzioni affatto (silenzio assoluto) o funzioni male (ricezione debole oppure intermittente). Bisogna ricercarne il guasto con molta calma, molta fiducia e molto metodo, elemento per elemento. Durante le verifiche stare in ascolto con la cuffia in testa. Con quale soddisfazione si udiranno i primi scricchiolii (ahimè! i parassiti o disturbi atmosferici), le prime stazioni radiotelegrafiche militari (simili a cicale che cantino l'alfabeto Morse); ciò significa che presto dovranno farsi sentire anche i radio-concerti.

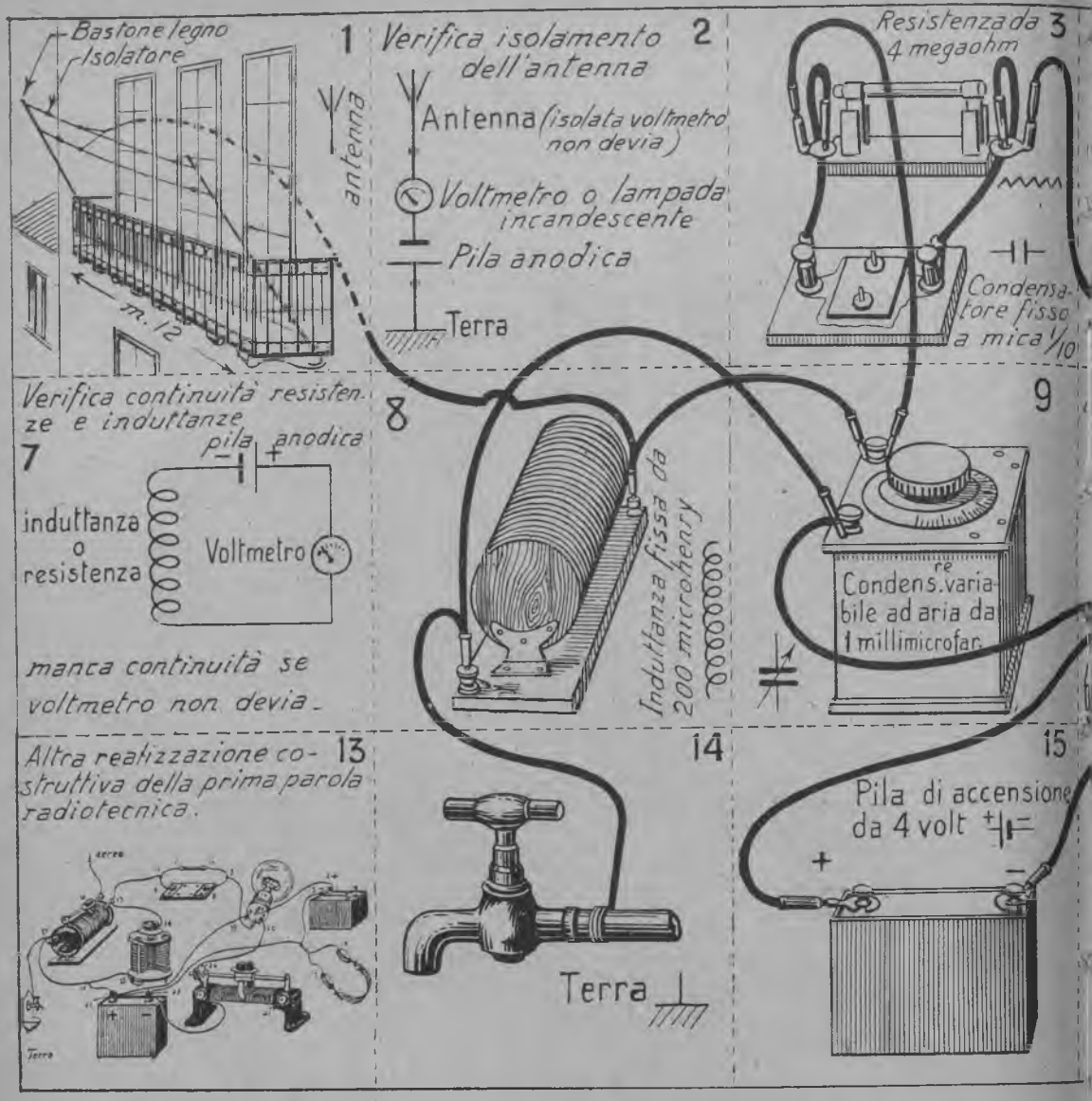
L'uso del *supporto triodico universale* (quadratino *10*) e delle relative spine di contatto a cordone isolato in gomma, presenta il vantaggio di una grande rapidità e sicurezza nei collegamenti. Naturalmente i morsetti o gli attacchi degli elementi da collegare devono essere provvisti di terminali atti ad accogliere le spine dei conduttori di collegamento. Mediante il supporto triodico universale si passa in pochi minuti da un circuito semplice ad un circuito complesso; con pochi elementi fondamentali si possono costituire tanti circuiti, tanti ricevitori o trasmettitori od ondametri diversi, a guisa del giovinetto che con pochi pezzi di legno di varia foggia (giuochi di pazienza) si costituisce ora la chiesuola, ora la casetta, ora il porticato. Costituita la prima parola radiotecnica, quando magari nuovi mezzi finanziari sopraggiungono, si acquista un nuovo supporto triodico universale, un nuovo triodo e qualche altro elemento e in pochi minuti si trasforma il ricevitore a un triodo poco sensibile in altro a due triodi più sensibili... e successivamente in altro a tre triodi e così via.

Come norma generale, i conduttori di collegamento devono essere di resistenza ohmica molto piccola (almeno un millimetro di diametro); non devono mai essere avvolti a spirale; mai correre parallelamente fra di loro; siano sempre lunghi lo stretto necessario. Per le radiofrequenze, a parità di sezione complessiva, è preferibile il conduttore a più fili intrecciati al conduttore massiccio.

Bilancio.

Quadratino 1 – antenna (40 metri circa filo rame del diametro di 2 millimetri + 4 isolatori carrucola + due bastoni)	L.	40 —
» 3 – condensatore fisso a mica da un decimo di millimicrofarad	»	5 —
» 3 – resistenza da 4 megaohm con supporto.	»	6 —
» 5 – pila anodica da 40 volt	»	20 —
» 8 – induttanza fissa da 200 microhenry	»	10 —
» 9 – condensatore variabile ad aria da 1 millimicrofarad	»	40 —
» 10 – supporto triodico universale	»	35 —
» 10 – triodo radio-micro....	»	50 —
» 12 – cuffia telefonica da 4000 ohm	»	50 —
» 15 – pila di accensione 4 volt	»	10 —
» 16 – reostato di accensione da 20 ohm per radiomicro	»	20 —
Conduttori di collegamento a spine (N. 15) e terminali da applicare ai morsetti (N. 40)	»	40 —
Voltmetro tascabile forma orologio per collaudi (2 portate: 5 volt e 50 volt)	»	30 —
Totale..	L.	346 —

(1) La Pro Capri, richiamata dall'Enit, promise di occuparsi perchè il « lamentato, penoso inconveniente » sia eliminato.



Avvertenza... burocratica!!

Acquistare presso un ufficio postale il modulo di licenza radiofonica, riempirlo e spedirlo alla *Unione Radiofonica Italiana* (*U.R.I.*, Roma), concessionaria per le radio-diffusioni italiane, allegando vaglia corrispondente alle tasse da pagare (lire 75 una volta tanto e lire 90 canone annuo). Invece che alla sede in Roma si può far recapitare il tutto a qualche vicino rappresentante della *U.R.I.*

Avvertenza... evangelica!!

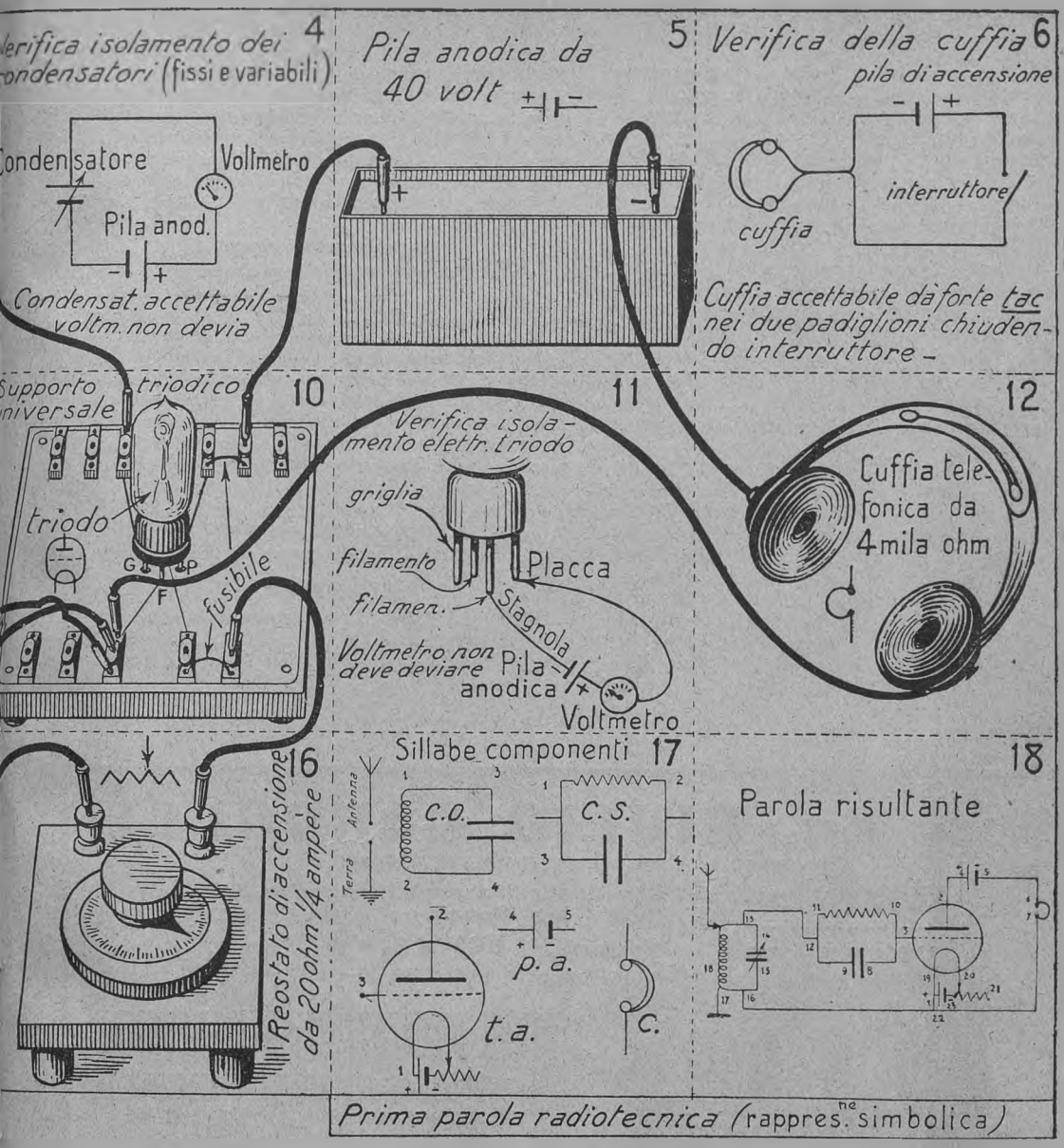
Non fare agli altri quello che non vorresti fosse fatto a te.

E' assolutamente necessario nello sperimentare di evitare che l'antenna ricevente venga percorsa da corrente oscillatoria a radio-frequenza eventualmente generata nella stazione ricevente, altrimenti il radio-dilettante della casa accanto sarà assordato da un noiosissimo fischio che gli impedirà ogni ricezione.

Inconvenienti e consigli relativi all'antenna

(quadratino 1 della tabella).

Silenzio assoluto o quasi – Interruzione nel conduttore di antenna – Cattivo o nullo



contatto del filo di antenna al morsetto dell'induttanza – Saldatura nell'antenna mal fatta – Cattivo isolamento (eventualmente per isolatori umidi o ricoperti di polvere) – Antenna troppo lunga per la lunghezza d'onda da ricevere (non superare i trenta metri) – Corto circuito fra antenna e terra.

Ricezione intermittente – Contatti che si stabiliscono in modo intermittente in causa del vento o del passaggio per la strada di un veicolo pesante.

Consigli – Filo d'antenna: di rame o bronzo fosforoso (diametro almeno due millimetri) – Curare grandemente l'isolamento del passaggio attraverso al muro – Evitare che il filo di antenna corra lungo il muro o parallelamente ai fili della luce, della forza, dei telefoni e dei telegrafi – *Tanto più alta è l'antenna tanto meglio si sente – Tanto più piccola è la resistenza ohmica dell'antenna e tanto meglio si sente – Tanto più isolata è l'antenna e tanto meglio si sente* – La verifica dell'isolamento dell'antenna si fa collegando in serie: antenna-voltmetro-pila anodica-terra – Con buon isolamento il voltmetro non devia (oppure la lampada incandescente inserita al posto del voltmetro, che non si possiede, rimane spenta).

Inconvenienti e consigli relativi all'induttanza

(quadratino 8).

Silenzio assoluto o quasi – Interruzione della bobina (verifica analoga a quella del reostato; quadratino *16*) – Induttanza di valore troppo diverso dal voluto (ad esempio 20 microhenry oppure 2000 microhenry) – Falsi collegamenti degli estremi dell'induttanza ai relativi morsetti – Falsi contatti dei fili di collegamento ai morsetti dell'induttanza – Interruzione nei fili di collegamento – Cattivo isolamento fra spira e spira dell'induttanza (difetto di costruzione, oppure polvere depositatasi fra spira e spira) – Induttanza di filo troppo sottile (troppo resistente), che assorbe troppa energia alle oscillazioni in arrivo – Spire troppo addossate fra loro.

Inconvenienti e consigli relativi alla Terra.

(quadratino 14).

Terra – Può servire da terra: la tubazione dell'acqua, del gas, del termosifone, la ringhiera del balcone, ecc. Naturalmente la vernice isolante che ricopre la tubazione deve essere levata e il collegamento stabilito possibilmente con molle o *agrafes* analoghe a quelle che servono per fissare le pompe sulle biciclette. Migliore, cioè meno resistente (filo di terra di almeno due millimetri) è la terra' e meglio si sente. Più il suolo è umido e meglio si sente.

Silenzio assoluto o quasi – Interruzione nel conduttore che va alla terra – Cattivo o nullo contatto del filo di terra al morsetto della induttanza oppure alla tubazione che fa da terra – Corto circuito (eventualmente per umidità fra antenna e terra: le correnti a radio-frequenza seguono naturalmente il percorso che presenta i minori ostacoli).

Inconvenienti e consigli relativi al condensatore shuntato

(quadratino 3).

Silenzio assoluto o quasi – Condensatorino in corto circuito (verifica come al quadratino *9*) – Oppure di valore troppo diverso da quello indicato (troppo grande o troppo piccolo) – Resistenza interrotta o umida – Insufficiente contatto degli estremi della resistenza col metallo del supporto – Collegamenti ai morsetti illusori, imperfetti o intermittenti.

Inconvenienti e consigli relativi al condensatore variabile

(quadratino 9).

Silenzio assoluto o quasi durante la rotazione lenta e completa della manopola oppure a intervalli – Corto circuito fra le lamine del con-

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: "SCIENTIA" - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L'apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
„ C 5 1 - a cinque „
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

densatore (pretendere il ricambio da chi l'ha venduto) – Collegamenti ai morsetti illusori, imperfetti o intermittenti – Condensatore troppo inferiore al millimicrofarad.

Verifica di un condensatore – Voltmetro, pila e condensatore vengono messi in serie – Perchè il condensatore sia accettabile l'indice del voltmetro non deve affatto deviare, mentre alla manopola del condensatore si fa compiere molto lentamente tutta la sua corsa.

Inconvenienti e consigli relativi alla pila di accensione

(quadratino 15).

Silenzio assoluto – Idem come al quadratino 11 (verificare col voltmetro scala 5 volt) – Contatti illusori – Interruzione nei fili di collegamento.

Silenzio relativo o ricezione debole che va gradatamente affievolendosi o ricezione intermittente – Idem come al quadratino 5).

Inconvenienti e consigli relativi alla pila anodica

(quadratino 5).

Silenzio assoluto – Pila totalmente esaurita (verificare col voltmetro scala 50 volt) – Polo negativo collegato alla placca del triodo (è sempre il positivo che va collegato alla placca) – Contatti illusori fra i terminali dei fili di collegamento e i morsetti (stringere i morsetti e disossidare con carta vetrata le superfici che devono stabilire il contatto) – Interruzione nei fili di collegamento (verifica col voltmetro ed eventuale riparazione o sostituzione del filo deteriorato).

Silenzio relativo o ricezione debole o intermittente – Pila parzialmente esaurita – Contatti imperfetti o intermittenti.

Inconvenienti e consigli relativi al triodo radio-micro

(quadratino 10).

Avvertenze... finanziarie!! – Mettere tutta l'attenzione possibile nell'innesto del triodo sul relativo supporto. Basta ruotare il triodo di un quarto di giro, innestarlo erroneamente in modo da applicare al filamento (tenue come un invisibile capello, 14 micron cioè circa un centesimo di millimetro) la alta tensione (o tensione anodica 50 volt), perchè il filamento venga fulminato con un danno immediato di almeno venticinque lire, perchè 25 lire costa la riparazione. Il triodo radio-micro ha un filamento delicatissimo, ed è rivestito da una *film* ancora più delicata, di spessori poco più che atomici. Tale *film* emette elettroni per la stessa temperatura in quantità assai più notevole del tungsteno, di modo che per avere lo stesso numero di





elettroni emessi al secondo può bastare una corrente elettrica riscaldante di circa 5 o 6 centesimi di ampere, cioè presso a poco 10 volte minore di quella delle valvole normali; per cui l'accumulatore resta finalmente abolito essendo più che sufficiente una pila. Tanto preziosa è questa *film* a base di torio e tanto caduca; basta spingere un po' troppo l'accensione, basta che il vuoto si alteri anche minimamente o la tensione anodica salga e permanga per un certo tempo a valori troppo elevati, perchè la *film* si distrugga, inutilizzando il più delle volte il triodo stesso, anche se il filamento non è bruciato.

La rigenerazione della *film*, il riaffioramento alla superficie del filamento non è sempre facile nè possibile.

Il triodo è l'anima, il cuore del ricevitore: guai se ha difetti. Acquistate sempre triodi di buona marca.

Silenzio assoluto si ha quando il filamento è spento (verificare il circuito d'accensione secondo quanto è detto ne *Le Vie d'Italia*, agosto 1925, pag. 941). Quando gli elettrodi (filamento, griglia, placca) sono in corto circuito, magari attraverso lo zoccolo (zoccolo umido) – Per falso contatto di qualcuno dei quattro pioli dello zoccolo con la relativa sede del supporto triodico (basta colla lama di un temperino allargare il piolo).

Ricezione imperfetta o intermittente o che va affievolendosi si ha, oltre che per cattivi contatti, pel cattivo grado di vuoto del triodo (in tal caso applicando una tensione anodica di 200 volt, anche per un solo istante, compare una leggera nuvola bluastra nell'interno del triodo stesso) – Oppure perchè l'isolante dello zoccolo o il supporto triodico è ricoperto d'un leggero strato di umidità (o polvere) od anche perchè il filamento, che si allunga una volta acceso, va a toccare la griglia, oppure perchè la griglia è collegata col negativo invece che col positivo della batteria d'accensione. Spesso basta spostare semplicemente il cursore del reostato di accensione oppure disinnestare il triodo e riinnestarlo perchè la ricezione sia migliorata.

La verifica dell'isolamento degli elettrodi del triodo si fa come al quadratino *11*. Si fa la serie: un capo del filamento-fusibile (strisciolina di stagnola di protezione) pila anodica - voltmetro o lampada - conduttore a freccia. Colla punta di tale conduttore si fa contatto prima colla griglia e poi colla placca.

Il voltmetro non deve deviare. Lo stesso deve succedere tra griglia e placca.

I fusibili (a striscioline sottilissime di stagnola) sono consigliabili per la protezione del filamento del triodo.

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

Inconvenienti e consigli relativi al reostato di accensione

(quadratino 16).

Silenzio assoluto – Reostato interrotto (in tal caso il triodo non si accende – Verificare col voltmetro scala 5 volt come a pag. 493 *Le Vie d'Italia*, agosto 1925) – Contatti illusori ai morsetti o interruzione nei fili di collegamento (provvedere come al quadratino *11*).

Silenzio relativo o ricezione debole o intermittente – Contatti imperfetti o intermittenti – Pressione variabile a seconda della posizione della molla del cursore sul filo del reostato – Reostato di valore troppo piccolo (ad esempio un ohm) o troppo grande (ad esempio mille ohm) – Filamento non acceso, cioè circuito di accensione che non si chiude o caduta di tensione troppo forte attraverso la porzione di reostato inserita – Corto circuito di una porzione del reostato – Falsi contatti dei terminali del reostato ai relativi morsetti.

Inconvenienti e consigli relativi alla cuffia telefonica

(quadratino 12).

Silenzio assoluto – Interruzione o corto circuito nel cordone di cuffia – Interruzione o corto circuito negli avvolgimenti o bobine che stanno racchiuse nei due padiglioni (interruzioni e corti circuiti si verificano mettendo la cuffia alle orecchie e collegandone i due capi, l'uno col positivo e l'altro col negativo della pila di accensione; se non vi sono interruzioni nè corti circuiti si ode un forte *tac* uguale nei due padiglioni).

Silenzio relativo (*debole* o *intermittente*) – Cordone umido – Contatti imperfetti o intermittenti – Membrane rotte – Calamite entro i padiglioni scalamitate. **A. B.**

ALBERGHI

Una importante riunione all'E.N.I.T. per il coordinamento dell'insegnamento professionale alberghiero.

Il 3 luglio scorso, ad invito della Direzione Generale dell'E.N.I.T., si riunirono in Roma i rappresentanti delle Scuole alberghiere esistenti in Italia allo scopo di studiare il coordinamento delle finalità e dei mezzi delle singole scuole. Alla riunione, che fu aperta dal Presidente dell'E.N.I.T. On. Rava, parteci-

in Ogni casa adottate i praticissimi
LETTI DI OTTONE
Brevetto CARDINI
signorili, luminosi, inalterabili.
OCCASIONE
CON SOLE LIRE
LETTO ottone tipo RECLAM formato cm. 90×200
205+135
Elastico cm. 90×200 ORIGINALE a rete metallica rinforzata
della Rinomata produzione di OMEGNA
DAL PIÙ RICCO AL PIÙ ECONOMICO
ASSORTIMENTO
letti, lettini, culle, toilettes, comodini ed accessori di ottone in stile
CATALOGO GRATIS.
ALFREDO CARDINI
OMEGNA

AWS MARCA DI FABRICA
Argenteria-Wellner
POSATE e VASELLAME
ALPACCA brunita e ARGENTATA
Modelli speciali per la famiglia
Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.
MASSIMA GARANZIA QUALITÀ SUPERIORE
ARGENTERIA WELLNER
P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) – Piazza Indipendenza, 1 A

SEMPRE PIÙ ESTESO

È L'USO DELLE PAVIMENTAZIONI

DI

LINOLEUM

PERCHÈ

È UN PAVIMENTO DI ESTREMA
DURATA, DI FACILE PULITURA
CHE ALLE DOTI D'IGIENE
UNISCE UNA SQUISITA
ELEGANZA

CHIEDETECI L'OPUSCOLO "C. 6" CHE SI SPEDISCE GRATIS

PREVENTIVI PER
MERCE IN OPERA
OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
VIA MELLONI N. 28
MILANO (21)

parono i rappresentanti dei Consigli di Vigilanza e delle Direzioni delle scuole alberghiere di Civitavecchia, Montecatini, Rapallo, Milano, Torino, il Prof. Oberdorfer per l'E.N.I.T., il Gr. Uff. Bonardi del Ministero dell'Economia Nazionale, l'Avv. Pirani Segretario Generale dell'A.I.A., i Vice Direttori Generali della N.G.I. Prof. Contesso e Dott. Duodo, un rappresentante del Comune di Roma, ecc.

Le discussioni che si svolsero animate ed esaurienti portarono alla fissazione dei seguenti criteri di massima, che dovranno essere tenuti presenti dall'E.N.I.T., sommo moderatore dell'insegnamento professionale alberghiero in Italia:

CORSI E SCUOLE PER APPRENDISTI D'ALBERGO. – E' stato approvato il programma ideato dal Touring per la preparazione del personale «di truppa» degli alberghi, programma che con l'aiuto dell'E.N.I.T. e della Sez. Lombarda dell'A.I.A. ha ottenuto felice attuazione. Rimane stabilito che nelle località a ciò particolarmente indicate verranno istituiti dei *Corsi di avviamento* da tenersi presso delle 6ª e 7ª classi di civiche scuole, come ne esistono attualmente a Milano, Como ed Arona e sono allo studio nella regione dell'alto novarese (Borgomanero e, forse, Orta). Il Comune di Roma intende col prossimo anno aprire una 6ª classe avente carattere d'avviamento alla professione alberghiera.

Dopo aver frequentato un biennio di corsi di avviamento i giovani meritevoli verranno introdotti negli alberghi delle maggiori città in qualità di apprendisti e, nelle ore libere dal servizio, frequenteranno, durante il prescritto biennio di apprendistato, le *scuole professionali per apprendisti d'albergo*. Di queste, come è noto, ne esiste una a Milano, organizzata dal Touring col concorso dell'E.N.I.T. e della Sezione Lombarda dell'A.I.A. A Roma, a partire dall'anno scolastico 1927-28, ne dovrà sorgere una per raccogliere gli allievi promossi dal biennio preparatorio precitato. Il convegno ha espresso il voto che in una città dell'Alta Italia (Torino o Venezia) sorga un'altra di tali scuole per personale «di truppa» allo scopo di poter aumentare il numero dei corsi preparatori nelle regioni che dànno largo reclutamento alla professione alberghiera, senza urtare nelle difficoltà inerenti al collocamento negli alberghi di tali giovani durante il loro servizio di apprendisti.

Il convegno ha stabilito che l'ammissione alle scuole professionali per apprendisti sia in massima riserbata agli allievi promossi dai corsi preparatori, salvo, qualora vi siano posti disponibili, ammettere altri giovani aventi cultura generale e specifica equipollente a quella dei licenziati dai corsi elementari predetti.

Il Comune di Roma si è poi fatto iniziatore di *Corsi per maestranze d'albergo* che si inizie-



COLLEGIO INTERNAZIONALE

FACCHETTI

TREVIGLIO (PRESSO MILANO)

Istituto d'istruzione commerciale dei più ben frequentati in Italia per distinzione e omogeneità di allievi, italiani e stranieri. - Speciale per Commercianti, Industriali, Possidenti, ecc., che intendono formare dei propri figli uomini d'azione e d'iniziativa, preparati a saper un giorno dirigere e far prosperare la propria Azienda. - Si accettano Allievi da qualsiasi Scuola (purchè di ottima condotta e di buone famiglie) e si assegnano alla Classe adatta a seconda dell'istruzione precedente. - Studio pratico delle lingue moderne. - Convitto di 1º ordine. - Programma illustrato a richiesta. - Referenze ovunque delle più distinte Famiglie.



Tutte le strade livellate come le

AUTOSTRADE

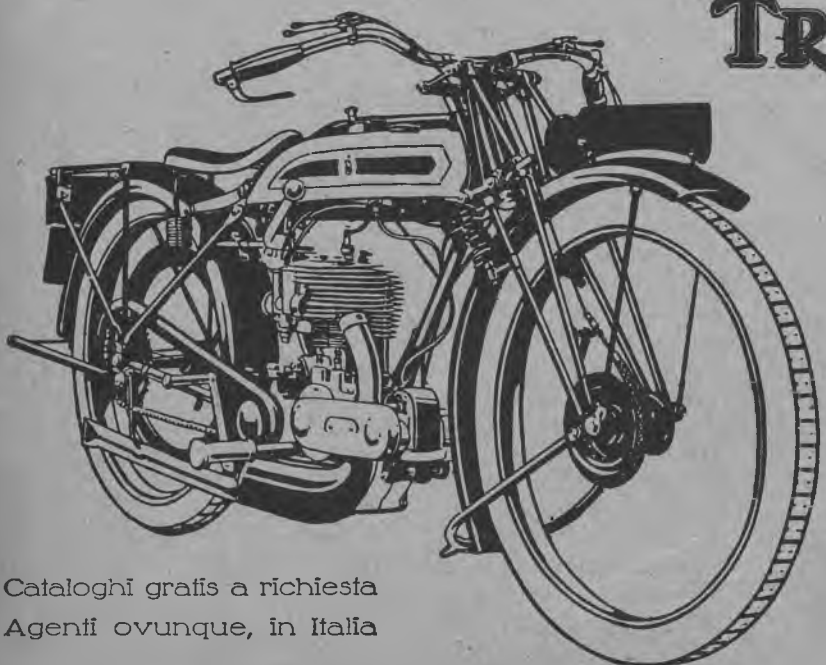
per le vetture equipaggiate con l'ammortizzatore di colpi

Hartford

Adottato da:

ALFA ROMEO - ANSALDO - BIANCHI - CHIRIBIRI - DIATTO
FIAT - ITALA - LANCIA - O. M. - S. P. A.

TRIUMPH



Voi potrete cercare in tutto il mondo, ma non troverete una MOTO migliore della 494 c. c. **Triumph.** È questa una macchina eccezionale che può portarvi ovunque senza aver bisogno di nulla.

Ogni nostro agente in Italia, avrà il piacere di potervelo dimostrare.

Cataloghi gratis a richiesta
Agenti ovunque, in Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (England)

ranno col prossimo anno scolastico, si svolgeranno in base alle norme stabilite dal R. D. 31 ottobre 1923 ed ai quali saranno ammessi giovani lavoratori d'albergo già in servizio, secondo speciali norme che sono allo studio presso l'Ufficio Istruzione del Municipio di Roma.

SCUOLE PRATICHE DELL'ALBERGATORE – Il personale che nell'albergo occupa posizione di carattere direttivo (segretari ed impiegati della Direzione) deve avere un reclutamento ed una preparazione speciale. Solo raramente i giovani apprendisti potranno, ultimati con profitto i due corsi della scuola ad essi dedicata, essere ammessi ad una scuola pratica dell'albergatore, così come nella gerarchia militare solo in minima parte possono i sottufficiali aspirare alla ammissione nelle scuole per la preparazione degli ufficiali.

Per l'ammissione a questo tipo di scuole occorrerà la licenza di Istituto tecnico inferiore, titolo equipollente o grado di coltura equivalente, da comprovarsi mediante esame. Dette scuole saranno di due tipi:

a) *Scuola nazionale* e cioè direttamente gestita dall'E.N.I.T. Avrà caratteristiche di albergo-scuola e durata, se possibile, di due semestri. Sorgerà a Roma o nelle vicinanze della città;

b) *Scuole regionali*, organizzate da Enti od Associazioni locali col concorso dell'E.N.I.T. Esse avranno ordinamento consimile a quello della Scuola Nazionale e l'E.N.I.T. eserciterà come per il passato, un controllo didattico-amministrativo intorno al funzionamento delle scuole stesse. Le scuole di Montecatini, Rapallo, Torino, vengono classificate in tale categoria.

SCUOLE PER PERSONALE ALBERGHIERO DI BORDO. – La Navigazione Generale Italiana si è fatta promotrice di una serie di provvedimenti relativi al miglioramento del personale che a bordo dei proprî piroscafi esercita funzioni di carattere alberghiero. Le necessità di un servizio sempre più perfetto, specie nelle classi di lusso dei maggiori transatlantici — che stanno per aumentare di numero e di importanza — impongono l'adozione di provvedimenti tendenti a rendere tecnicamente sempre meglio adatto il personale adibito a tali servizi. La N.G.I., dopo accordi presi col T.C.I., ha pertanto stabilito: *a*) di promuovere col prossimo anno scolastico l'apertura presso le civiche scuole di Genova di una classe 6ª con insegnamenti integrativi aventi carattere di avviamento alla professione alberghiera di bordo (tipo Touring, per intenderci); *b*) di accogliere fra i proprî addetti, compatibilmente con le possibilità di assunzione, giovani licenziati sia dalle scuole per apprendisti come dalle scuole pratiche dell'albergatore; *c*) di aprire, a partire

SALSOMAGGIORE
(Prov. di Parma - 2 ore da Milano)
BAGNI, INALAZIONI, IRRIGAZIONI, FANGHI salsobromoiodici, efficacissimi per
Catarri dei bronchi, della trachea, laringe, gola, naso, (esclusa la tubercolosi), ecc.
L'Ufficio Informazioni delle Regie Terme fornisce gratuitamente notizie, tariffe, opuscoli, ecc.

SALVATE I DENTI DALLA CARIE !!

Odontalbos
LANCEROTTO
DENTIFRICIO SCIENTIFICO
A BASE DI SAPONE
IL PIU' EFFICACE
IL PIU' GRADEVOLE
SI VENDE OVUNQUE
Marchio di garanzia che dovete esigere.
Diffidate delle numerose imitazioni. Insistete sul nome autentico "Odontalbos" ed osservate che ogni tubo porti la caratteristica nostra maschera.

FABBRICA D'ARMI
Ditta NAPOLEONE & VITTORIO CASTELLI - Brescia
DI NAPOLEONE CASTELLI
Fucili da caccia, da tiro e da guerra
Pistole - Revolvers - Armi bianche
Reparto riparazioni
Direzione e Stabilimento FRAZIONE STOCCHETTA (Brescia)
Chiedete Catalogo e Preventivi.

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA


PENNA
AURORA
IN VENDITA PRESSO
LE PRINCIPALI CARTOLERIE
VIA BASILICA 9
TORINO

dall'anno scolastico 1927-28, una *Scuola professionale per apprendisti dei servizi alberghieri di bordo* alla quale saranno ammessi i giovani promossi dai corsi di avviamento.

Infine per il miglioramento del personale già in servizio la N.G.I. provvederà alla istituzione di corsi varî di perfezionamento mentre curerà una larga distribuzione fra il proprio personale della seconda edizione del *Manuale dell'Industria Alberghiera del T.C.I.*, che conterrà larghi cenni sulla organizzazione del servizio alberghiero di bordo.

PERSONALE DI CUCINA. – E' stata da tutti riconosciuta l'opportunità che sorga in Italia una *Scuola nazionale per cuochi*, alla quale possano essere ammessi i giovani licenziati dalle scuole professionali per apprendisti od altri giovani aspiranti alla carriera di cucina. Poichè però la organizzazione ed il funzionamento della scuola non può non rappresentare un onere notevole, data la indispensabile gratuità assoluta della frequenza e la necessità di consumare in misura ingente dei materiali costosi, si è dato incarico all'A.I.A. di studiare le possibilità pratiche per l'attuazione dell'importante iniziativa.

L'A.I.A. ha annunciato ai convenuti, i quali ne presero atto con piacere, che nel regolamento per la gestione dell'Ufficio Paritetico Nazionale di collocamento è stata stabilita una percentuale sulle somme incassate da quell'Ufficio sia dai datori di lavoro come dal personale d'albergo e mensa per sopperire ai bisogni dell'istruzione professionale alberghiera. Tale somma, che potrà essere ingente, se posta a disposizione della nuova scuola per cuochi e delle altre scuole già esistenti assicurerà all'insegnamento alberghiero in Italia l'indispensabile « ossigeno ».

INSEGNAMENTO SUPERIORE. – Il rappresentante dell'A.I.A. ha anche prospettato ai partecipanti al convegno la opportunità di provvedere alla preparazione del personale direttivo delle grandi aziende alberghiere. Ormai in Italia organismi del genere sono sorti e sorgono in numero notevole e per assicurare il loro funzionamento occorre poter disporre di funzionari che posseggano una preparazione non meno accurata di quella che è richiesta, ad esempio, per disimpegnare mansioni direttive in una grande banca.

Il convegno, mentre ritenne il problema degno d'esser studiato per trovare una pratica soluzione, fu d'avviso che, anzichè una scuola apposita, dovrebbesi istituire uno o più corsi di preparazione turistico–alberghiera presso qualche nostro Istituto superiore di Commercio. Tali corsi potrebbero avere carattere di insegnamento facoltativo durante l'anno o di perfezionamento e integrazione post-scolastica.

SALSOMAGGIORE
(Prov. di Parma - 2 ore da Milano)
BAGNI, INALAZIONI, IRRIGAZIONI, FANGHI salsobromoiodici, efficacissimi per
Acido urico, Obesità, Arteriosclerosi, ecc.
L' Ufficio Informazioni delle Regie Terme fornisce gratuitamente notizie, tariffe, opuscoli, ecc.

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



In montagna e al mare – in teatro ed in automobile – in viaggio, a caccia, su campi sportivi, per studi di storia naturale, dappertutto il binoccolo ZEISS Vi sarà un dilettevole, spesso indispensabile compagno. Fra i 26 differenti modelli di binoccoli prismatici esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri: sia un piccolo leggero binoccolo particolarmente indicato per turismo od uno per viaggio e teatro; sia un classico binoccolo universale da 6 ed 8 ingrandimenti o un binoccolo di fortissima luminosità per caccie notturne od infine un potente binoccolo per le grandi distanze, qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in Vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

ZEISS

BINOCCOLI

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA
— CATALOGO ILLUSTRATO "T 79,, GRATIS —

CARL ZEISS JENA

Rappresentante Generale
per l'Italia e Colonie
GEORG LEHMANN
MILANO (5)
Corso Italia, 8

TRE grandi prove dimostranti
l'economia, la praticità,
la perfezione delle moto

Zündapp

pneus Hutchinson



L. **6150** franco Milano

Concorso Internazionale di consumo (Marzo 1925). Km. 101,180 con un litro di benzina.
Giro di Germania 370 partecipanti Km 3000. Cat. 250 e 350 c.c. **1. 2.** ***Zündapp.***
Circuito del Mongibello Km. 180. Cat. 250, c.c. **1. 2. 3.** ***Zündapp.***

200 Agenti autorizzati

NAGAS & RAY
MILANO - Via Legnano, 32
TORINO - C. S. Maurizio, 57

SALVOIL

Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI
GENOVA - NAPOLI

Ammissione alla Scuola pratica dell'Albergatore in Bagni di Montecatini.

La Scuola pratica dell'Albergatore, istituita dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche d'accordo con il Comune di Bagni di Montecatini, si riaprirà il 5 Novembre 1925 per il corso di abilitazione alla carriera alberghiera della durata di 6 mesi.

Gli alunni verranno alloggiati all'Albergo Tamerici, che fungerà da Albergo-Scuola e dove si svolgeranno le esercitazioni pratiche (servizio d'Amministrazione, di sala e dei piani, di cucina) che accompagneranno passo passo le lezioni teoriche e le integreranno.

Per l'ammissione alla Scuola è richiesto uno dei seguenti titoli: Licenza tecnica o complementare o certificato di compiuto triennio di scuola commerciale di grado equivalente, promozione dalla 3ª alla 4ª classe ginnasiale o altro titolo di studio equipollente. Età dai 17 ai 22 anni. I candidati sforniti di titoli di studio dovranno sostenere un esame d'ammissione secondo il programma prescritto dal Ministero per l'ammissione alle Scuole Commerciali (nuovo tipo).

Per l'iscrizione al Corso dovrà essere rimessa alla Scuola Commerciale di Bagni di Montecatini regolare domanda in carta semplice, corredata da certificato di nascita, attestato di buona condotta rilasciato dal Sindaco del Comune ove l'interessato attualmente dimora, attestato di sana costituzione fisica, titoli di studio, e l'importo della tassa d'iscrizione e frequenza, fissato in L. 180.

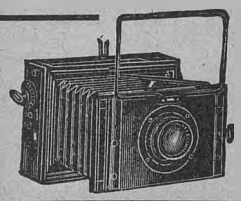
La retta del Convitto è di L. 550 mensili pagabili anticipatamente. La Direzione, su giudizio del Consiglio di Vigilanza, ha il diritto di dimettere in qualsiasi momento gli allievi che non dimostrassero attitudine alla carriera d'albergo. Gli allievi che per qualsiasi ragione interrompessero il corso, non hanno diritto ad alcun rimborso di tasse e di quote mensili già versate. Le iscrizioni si ricevono presso la sede della Scuola Commerciale e presso quella della Scuola Pratica dell'Albergatore dal 1° Ottobre.

Per tutte le informazioni, rivolgersi alla Direzione della Scuola, in Bagni di Montecatini



Le nuove costruzioni della Marina mercantile italiana.

I cantieri italiani hanno ormai ripreso la propria attività per assicurare alla flotta



APPARECCHI FOTOGRAFICI *Contessa-Nettel*

di grande precisione e per le ultra istantanee

VENDITA PRESSO GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO

RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA

ERMEN MAZZA - MILANO (86) - Via Villoresi, 15

LISTINO ILLUSTRATO N. 31 T FRANCO A RICHIESTA



OLIO D'OLIVA SUBLIME FERRARI

AGOSTINO FERRARI - PORTO MAURIZIO (IMPERIA)

PILLOLE DI SANTA FOSCA o del PIOVANO

OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO PRESERVANO da MALATTIE

Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.

Farmacia PONCI - Venezia

Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

META

COMBUSTIBILE SOLIDO

sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi

SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5-2

La lubrificazione perfetta
delle **AUTOMOBILI** si ottiene
usando

il **FILEOIL SUPERVISCOSE**
per i motori

e

l' **AMBROLEUM**
per i cambi di velocità
e differenziali



AUTOMOBILISTI!

COL **SALVAGOMME**

NON BUCHERETE PIÙ
NON SUBIRETE PIÙ SCOPPI
SPENDERETE LA METÀ

C. I. S.
COMPAGNIA ITALIANA SALVAGOMME
VIA DEI MILLE, 30 - TORINO

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI
PER MOTORI DA CORSA
E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Corso Vitt. Eman., 68 - **TORINO** (13)

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) 1924

RALEIGH

LA " MEDAGLIA D'ORO " DELLE MOTOCICLETTE

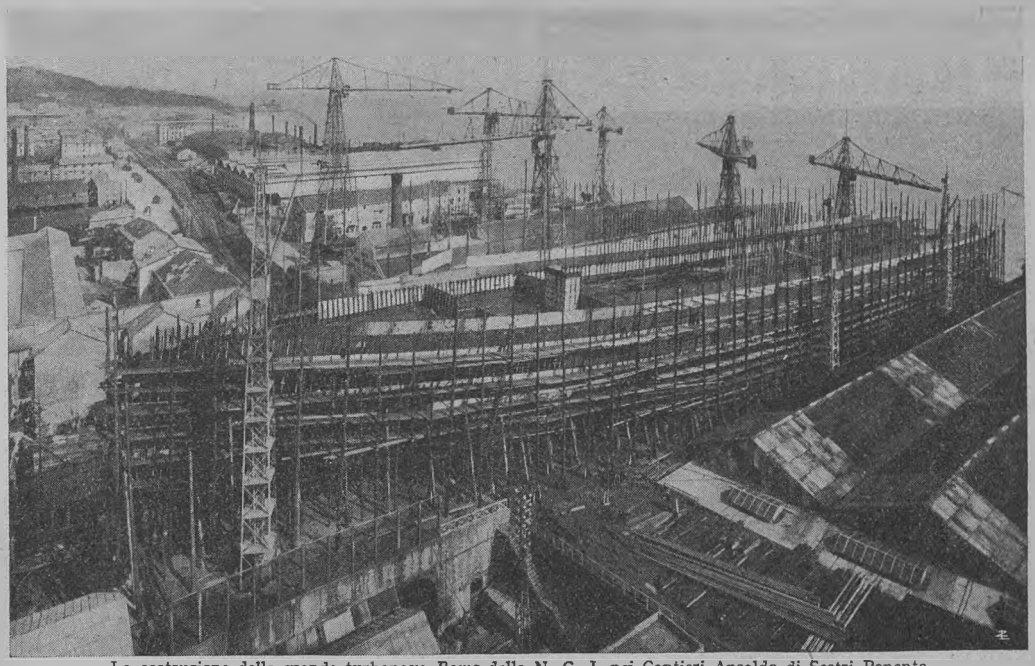
Trasmissione a catena, lubrificazione automatica, volante esterno.

Cambio Sturmey Archer a tre velocità, pneumatici Dunlop.

Munita di motore della massima elasticità e resistenza, può percorrere qualunque strada e superare qualsiasi salita.



Rappr. per l'Italia e Colonie:
DITTA **ETTORE VEZZONI**
DI A. VEZZONI & C.
Via Orti, 4-6 — MILANO



La costruzione della grande turbonave *Roma* della N. G. I. nei Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

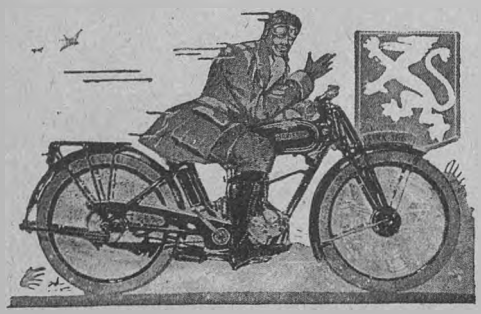
mercantile del nostro Paese nuove e potenti unità destinate al traffico transoceanico.

La *Navigazione Generale Italiana*, che fa costruire i proprî piroscafi unicamente da



"HARLETTE"

la 175 cmc. a cilindro sdoppiato

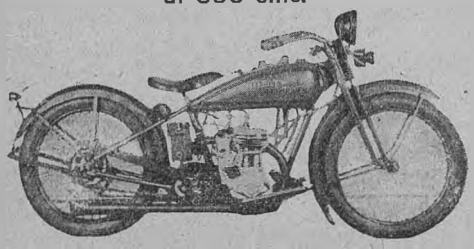


Elegantissima nelle sue linee, veloce in pianura veloce in salita.

Semplice nella costruzione, facile nel maneggio. Tutti i requisiti della tecnica moderna e della perfetta costruzione sono stati incorporati in questa motoleggera.

MODELLO TURISMO - MODELLO SPORT
Consegna immediata

LA NUOVA
HARLEY - DAVIDSON
di 350 cmc.



La moto più equilibrata e confortabile oggi esistente nel mercato mondiale.

Tutti i particolari possibili delle ormai famose Harley-Davidson di grossa cilindrata sono stati incorporati in questo nuovo modello che certamente susciterà la più grande meraviglia nelle sfere motociclistiche.

VELOCITÀ: Modello Turismo 90-95 Km. orari; Modello Sport, valvole in testa, 117 Km. orari.

EPOCA PRIME CONSEGNE: Modello Turismo Agosto-Settembre; Modello Sport Ottobre-Novembre.

Tutte le macchine vengono equipaggiate con Pneumatici a Bassa Pressione
"BALLOON"

GOODYEAR

AGENZIA GENERALE ITALIANA
Orlandi Landucci & Lupori

MILANO
Via Principe Umberto, 14

LUCCA
Piazza Stazione

ROMA
Via Nizza, 13



GOERZ
ANSCHÜTZ ANGO

Apparecchio fotografico di precisione.

Otturatore a tendina che dà la velocità di 1 millesimo di secondo, è provvisto di obbiettivi doppi anastigmatici **GOERZ.**

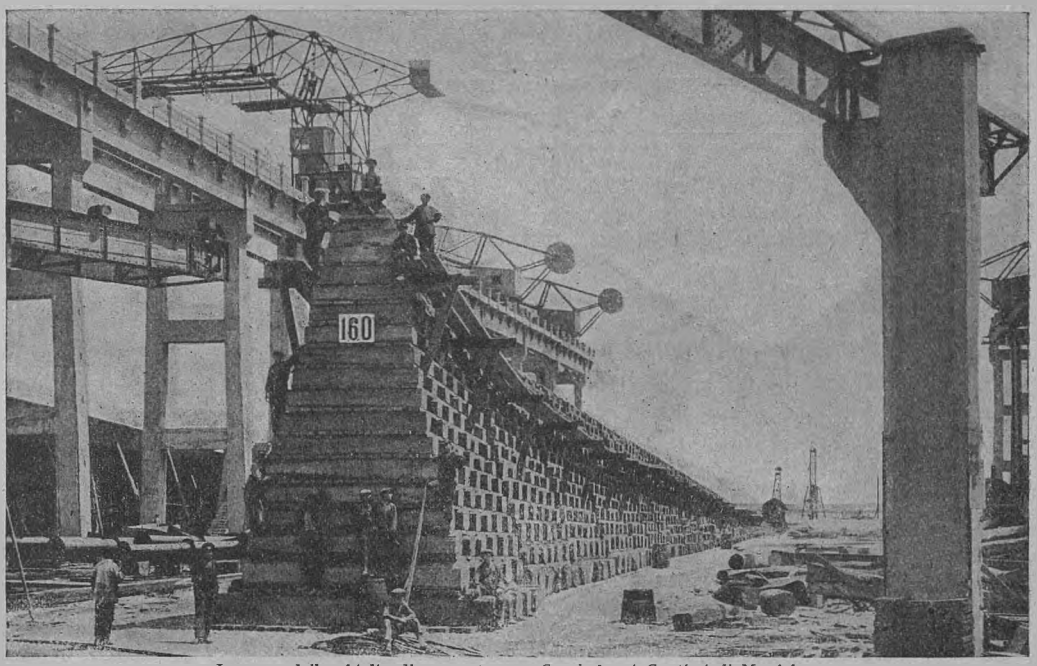
IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI NEGOZIANTI

CATALOGHI GRATIS

Comm. KODATO ROSSI . GOERZ

MILANO 13 Via Serbelloni 7

Goerz



La posa della chiglia d'una motonave *Cosulich* nei Cantieri di Monfalcone.

cantieri italiani, ha in avanzata costruzione presso i Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente un grande transatlantico di lusso che si chiamerà *Roma*. Avrà oltre 30.000 tonnel-



BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA MACHIAVELLI, 12
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



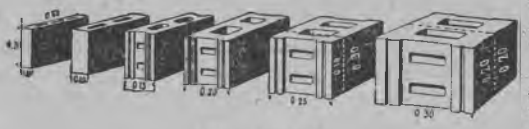


100 stampi per blocchi paramano

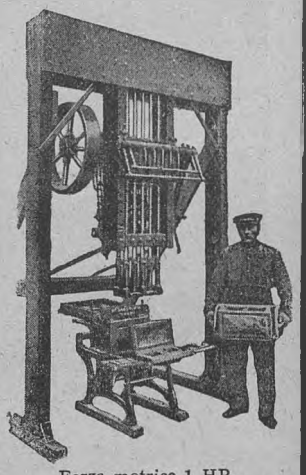


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30% di economia su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.



late di stazza lorda, azionato da motori a turbina a quattro eliche, a combustione liquida, dotato di una velocità di circa 22 miglia orarie. Esso trasporterà oltre 300 passeggeri di classe di lusso, 400 di seconda, 300 di seconda economica, 700 di terza, tutti sistemati in cabina.

La fotografia che pubblichiamo mostra in quale avanzato stadio di lavorazione sia il piroscafo; esso sarà varato entro il 1925 e nel settembre 1926 entrerà in linea, a fianco del *Duilio*, per i servizi di lusso col Nord America.

Allo stesso cantiere la *N. G. I.* ha commesso un altro transatlantico del tipo del *Roma*, l'*Augustus*, che, per essere azionato a motore Diesel anzichè a turbina, sarà il più grande transatlantico del tipo nel mondo. Sarà destinato, a fianco al *Giulio Cesare*, ai servizi di lusso verso il Sud America: entrerà in linea nel 1927.

Accanto a questi colossi la *N. G. I.* intende mettere in linea motonavi di 15.000 tonnellate, con 15 miglia orarie di velocità, con adattamenti per passeggeri in cabina e di 3ª classe destinati alle linee dell'Australia, dell'America Centrale e del Pacifico. Due motonavi di tale tipo sono state ordinate al Cantiere di Baia.

Anche la *Cosulich* ha impostato due nuove motonavi nei Cantieri Cosulich di Monfalcone. Esse avranno un dislocamento di 26.000 tonnellate e saranno azionate da due motori a combustione liquida, capaci di sviluppare una forza complessiva di 24.000 HP.

Nella fotografia che riproduciamo si possono notare gli apprestamenti per la posa della chiglia. La « fondazione » delle due nuove unità avvenne verso la fine dello scorso maggio.

Una statistica delle grotte carsiche.

L'attività della Commissione Grotte della Società Alpina delle Giulie si svolge da tempo con una magnifica costanza. Il Cav. Boegan che ne è il Presidente sta, insieme col nostro Presidente L. V. Bertarelli, raccogliendo gli elementi per una pubblicazione riassuntiva del lavoro d'esplorazione compiuto in quaranta anni dalla S. A. G. Sarà un volume di grandissimo interesse turistico e scientifico edito dal Touring.

La preparazione comincia a fornire dati notevoli e curiosi. L'ultimo numero delle « Alpi Giulie », il bel periodico dell'Alpina, contiene questa statistica:

« Il numero delle grotte conosciute finora, giugno 1925, ascende a ben 1836, delle quali per ben 1348 si posseggono i relativi rilievi altimetrici e planimetrici.

Su 1836 cavità sotterranee della Venezia Giulia mancano perciò, tuttora, i dati topo-







metrici, o per lo meno sono incompleti, per 488 grotte. Quelle conosciute vanno suddivise, a seconda della loro profondità, nel seguente modo:

cavità fino a 10 m.	302
» da 10 a 15 m.	476
» » 25 » 50 »	318
» » 50 » 100 »	177
» » 100 » 150 »	51
» » 150 » 200 »	11
» » 200 » 250 »	8
» » 250 » 300 »	2
oltre 300 m.	3
Totale	1348

Per quanto riguarda il loro sviluppo orizzontale le 1348 cavità sotterranee vanno suddivise, giusta i rilievi eseguiti, per la rispettiva lunghezza, secondo il seguente specchietto:

cavità fino a 10 m.	525
» da 10 a 25 m.	372
» » 25 » 50 »	176
» » 50 » 100 »	116
» » 100 » 200 »	87
» » 200 » 300 »	39
» » 300 » 400 »	13
» » 400 » 500 »	5
» » 500 » 600 »	5
» » 600 » 700 »	2
» » 700 » 800 »	1
» » 800 » 900 »	1
» » 900 » 1000 »	—
oltre 1000 m.	6
	1348

Da un sommario computo risulta che lo sviluppo totale delle cavità carsiche della Venezia Giulia finora conosciute, raggiunge una estensione di oltre un centinaio di chilometri ».

Un Ufficio Meteorologico nei Campi Flegrei.

Col concorso dell'Ufficio Centrale di Meteorologia e Geofisica di Roma è stato inaugurato l'Osservatorio Meteorologico dei Campi Flegrei ad Agnano, nelle immediate vicinanze del nuovo Stabilimento Termale e presso le antiche Terme Imperiali Romane. Esso è uno dei più perfetti d'Europa e renderà segnalati servigi per lo studio della Climatologia di Agnano e del Golfo di Napoli.

Fonte Avellana.

Il Superiore dello storico Monastero di Fonte Avellana rende noto che essendo stata ristabilita la clausura per disposizione dei Superiori Maggiori dell'Ordine, non si accettano più, come per il passato, nè escursionisti nè villeggianti a pensione, fatta eccezione per i soli ecclesiastici.

I canali di Chioggia.

Non tutti quelli che visitano Venezia vanno anche a Chioggia, ma tutti quelli che vi sono andati non dimenticano facilmente l'aspetto caratteristico della piccola graziosa città a

Cartoline illustrate „BRUNNER"
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA



MOTORI D. K. W.
per biciclette
PRATICI – ECONOMICI – SICURI
I MIGLIORI – I PIÙ CONOSCIUTI
5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo.
Biciclette a motore complete
Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

Super Caramella ERBE ALPINE Super Caramella
CARAMELLE
DIGESTIVE
Confetteria L. BRAMARDI - CUNEO
Sconto del 10 % ai Soci del Touring Club Italiano

cui la comica vivacità del Goldoni ha dato anche il riflesso di un'arte immortale.

Chioggia è proprio di quei piccoli luoghi che si desidererebbe come altri maggiori, Bergamo (la città alta) o Pienza, o certi tratti di Perugia, e la lista sarebbe lunghissima se si volesse continuare, che restassero immutati nei tempi. Per quanto il cresciuto bisogno di rapide comunicazioni possa indurre a sacrificare qualche parte delle loro bellezze, dove appena sia possibile di risparmiarlo, lo si dovrebbe fare nell'interesse stesso di quei centri abitati.

Ora un pericolo ha minacciato in questi giorni l'integrità di Chioggia: nientemeno che si abbattessero i ponti e s'interrasse il pittoresco canal Vena. Il Touring, avvisato dal suo egregio Console signor Silvio Ravagnan, di tale possibilità, si interessò immediatamente presso l'egregio Sovrintendente all'arte medioevale e moderna di Venezia, Comm. Fogolari, e presso la Direzione Generale delle Belle Arti invocando l'applicazione della legge per la protezione del paesaggio. Riceviamo con piacere assicurazione che il pericolo è deprecato, il che ci lascia sperare che ugual sorte toccherebbe a qualunque progetto che, senza presentare carattere di assoluta necessità, mirasse a turbare il poetico aspetto della graziosa cittadina.



Lo sviluppo dell'aeronautica secondo la stampa americana. — La stampa degli S. U. osserva che nel bilancio per l'Esercito presentato al Parlamento durante il mese di gennaio u. s., è stanziata la somma di dollari 4.400.000 per l'acquisto di aeroplani all'infuori di dollari 2.150.000 per contratti già autorizzati in precedenza. Con queste somme potranno essere acquistati circa 268 nuovi aeroplani, che saranno principalmente usati nelle scuole. Il Ministero della Guerra infatti ritiene che la questione più urgente del Servizio Aereo sia appunto l'allenamento del personale. La somma destinata agli apparecchi servirà anche per un altro scopo importante, cioè per incoraggiare i costruttori a non trascurare l'industria aerea e mantenere così in vita almeno dei nuclei di maestranze capaci di sviluppare la costruzione di un grande numero di apparecchi in caso di necessità.

Le piccole somme assegnate fino ad oggi non sono state sufficienti ad impedire la chiusura

FERROVIE, TELEGRAFI e TELEFONI DELLO STATO EGIZIANO.

Elenco delle Fabbriche autorizzate per la fornitura di articoli diversi all'Amministrazione predetta.
Questo elenco è attualmente sotto revisione, e tutti i Fabbricanti interessati, **siano o no inscritti nell'elenco medesimo,** sono invitati, per avere maggiori informazioni, a scrivere al Direttore Generale delle Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano al Cairo, oppure ad abbonarsi al

BOLLETTINO DEGLI ANNUNCI DELLE FERROVIE DELLO STATO EGIZIANO.
Questo Bollettino si pubblica tutte le settimane, in arabo, inglese e francese.
Prezzo dell'abbonamento: **50 Piastre Egiziane** (10 scellini e 6 pence). E' l'organo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e contiene dati interessanti i Fabbricanti, gli Imprenditori di lavori e i Fornitori di Materiali impiegati dall'Amministrazione.
Per informazioni e abbonamenti: Servizio Pubblicità Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano - Cairo (Egitto).

Come in letto con...



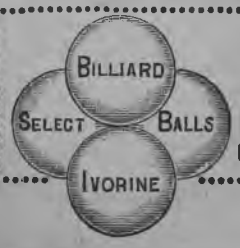
l' Ammortizzatore a olio

DERIHON

Il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno

Non si può sregolare,
Non richiede manutenzione

Agenti esclusivi per l'Italia:
CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - TORINO



PALLE DA BIGLIARDO
"SELECT IVORINE"
Le uniche biglie perfette - Garanzia un anno
Chiedere Listino a ENRICO KNAPPWORST - MILANO (26) - Via Canova, 19 - Telef. 13-006

di molti stabilimenti di costruzione. Per esempio, il signor Douglas, costruttore degli aeroplani che eseguirono il giro del mondo, ha recentemente chiuso il suo stabilimento per un anno per mancanza di affari.

Il primo cinematografo volante. — Un recente numero del *Daily Mail*, dava notizia di uno spettacolo cinematografico che doveva aver luogo prossimamente per la prima volta nella sala di passeggeri di un velivolo durante un volo alla velocità massima. L'esperimento è destinato ad alleviare la noia dei lunghi viaggi aerei attraverso l'Europa.

Sarà usato allo scopo uno dei grandi velivoli *W. 8 Rolls-Royce* dell'Imperial Airways, capace di trasportare 14 passeggieri.

Il pilota belga Thieffry al Congo. — Il pilota belga Thieffry e i suoi due passeggieri, che partirono da Bruxelles il 12 febbraio u.s., hanno raggiunto la loro meta, Kinshasa, nella colonia del Congo. La rotta passò per Digione, Perpignano e Orano in Algeria; fu poi sorvolato il deserto del Sahara e venne raggiunto il Congo attraverso il Lago Tschad. La spedizione dovette superare numerose difficoltà e fare molti atterramenti forzati. Il volo, compiuto su apparecchio belga, si proponeva di dimostrare la possibilità di una comunicazione aerea diretta fra Bruxelles ed il Congo.



GAVROCHE – *La Santa Città (Il libro del pellegrino a Roma)* – Società Diocesana «Buona Stampa», Milano, 1925: L. 5.

Tra le pubblicazioni di occasione per l'Anno Santo questa è probabilmente la più appassionata e la più sentita; non le manca il tono apologetico e talvolta, non del tutto opportunamente, polemico. Dato il particolare punto di vista di voler essere la Guida del Pellegrino, vi si trova una voluta sperequazione degli argomenti, la quale può sembrare eccessiva, perchè non si comprende come si possano passare del tutto sotto silenzio la Galleria Borghese, il Museo di Villa Giulia, la Galleria Corsini. Diremmo anche che l'autore, che è un facile e brioso scrittore, non ha visitata Roma da almeno tre lustri; altrimenti non sappiamo spiegarci come si indichino tuttora il portone di bronzo e la Scala Regia quali accessi alla Cappella Sistina e alle Stanze di Raffaello, come si parli ancora della Pinacoteca Vaticana allogata nelle quattro sale del







Questa illustrazione fu effettivamente fotografata attraverso un velo di olio Veedol.

Ecco l'unico velo di protezione della vostra macchina

Sottile come una velina
Soffice come seta
Tenace come acciaio

Ridotto alla più semplice espressione, senza fronzoli réclamistici, il cómpito di un olio lubrificante per automobile è quello di proteggere il Vostro Motore.

Il modo come questo cómpito è svolto determina il costo di esercizio della Vostra automobile, la necessità e l'importanza di frequenti conti per riparazioni e il numero di anni di durata efficace del Vostro motore.

E' interessante perciò non solo conoscere come l'olio compia il suo lavoro, ma altresì conoscere perchè oli diversi producano risultati differenti.

Se Voi poteste osservare il lubrificante in azione Voi vedreste che esso forma un sottile e tenace velo attorno alle parti vitali del motore. Questo velo si infiltra fra le superfici sfreganti e previene il contatto distruttivo del metallo contro il metallo. Fino a che il velo di olio esiste e permane intatto il motore è protetto.

Ma questo velo di protezione è soggetto ad un terribile ed invisibile sforzo, alla continua minaccia del lacerante attrito radente ed alla sferzata di un calore inconcepibile.

Sotto ad un tale attacco il velo di un olio ordinario si rompe, si increspa, si abbrucia e, attraverso allo squarcio, il metallo fortemente riscaldato sfrega contro il metallo; l'attrito insidioso e distruttivo prende il sopravvento ed in definitiva il risultato è perdita di potenza, fusione di bronzine e rigatura di cilindri, è solo questa la causa del 75 % di tutte le note di riparazione.

Gli ingegneri della Tide Water Oil Co. hanno lungamente studiato le caratteristiche chimiche e fisiche degli oli e del velo da essi formato. Dopo ripetute prove ed esperimenti riuscirono a raggiungere la perfezione col **VEEDOL**: un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito; un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona auto-rimessa un artistico cartello con lettere iridescenti su disco fiammeggiante Vi avvertirà che là si vende il **VEEDOL**: entrate, consultate la tabella di lubrificazione, che vi indicherà quale gradazione di olio è necessario per la Vostra automobile; vuotate dalla sottocoppa il vecchio olio e riempitela della corretta gradazione di **VEEDOL**.

Abbiate nella vostra rimessa privata una latta da 18 litri di **VEEDOL** e portate sulla Vostra automobile se non una latta da 4 litri almeno una latta da 2 litri di scorta. Ciò vi risparmierà soste per rifornimento e vi sarete assicurati che il vostro motore è sempre salvaguardato dal velo di protezione.

VEEDOL

lubrificante che resiste al calore

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO Via XX Settembre, 29 GENOVA ... ...

terzo piano del palazzo, come si accenni alla Galleria di Arte Moderna nel Palazzo delle Belle Arti di Via Nazionale. Vi è anche una soverchia faciloneria... topografica, come il dire che il Palazzo Farnese è in piazza Campo dei Fiori e che la chiesa di S. Giovanni dei Fiorentini si trova lungo il Corso Vittorio Emanuele, e storica, come l'affermazione che il Pantheon fu dedicato a Giove Ultore.

WAGNER R. O. – *La Suisse.* – Ediz. ufficiale 1925-26, Touring Club de Suisse, 94 carte, 22 piante di città, 1 carta itineraria d'assieme, 274 pag. di testo con numerosi schizzi in nero.

La nota pubblicazione edita dal Touring Club Suisse e il cui interesse per ogni turista che debba viaggiare per quelle regioni è notevole, è giunta alla 12ª edizione nella quale notevoli aggiunte sono state fatte rispetto alle precedenti. Soprattutto vi furono aggiunte carte di regioni turistiche importanti mentre tutte le notizie sono state sottoposte a accurate revisioni da parte del redattore O. R. Wagner.

LANCIA S. – *Notizie sul gruppo del Monte Cairo.* – Tip. Ed. Romana, Roma 1924, pag. 45, 1 cartina e 8 ill.

Il volumetto non ha soltanto interesse dal punto di vista turistico ma anche da quello storico, artistico e geologico. Posto com'è a mezza strada tra Roma e Napoli questo gruppo montano meriterebbe davvero d'essere più frequentato dai turisti.

PISTORIO M. – *Dall'Etna al Cadore.* – Propr. dell'Autore, Castelbuono (Palermo) 1922, pag. 177: L. 7,50 (per i Soci del T.C.I.: L. 5,50).

Interessante diario di guerra notevole anche per le notizie che contiene intorno alle località del Cadore in cui combattè l'Autore.

BUFFONI F. – *Il Motociclo moderno.* – II ediz. – Casa Edit. « Motociclismo », Milano, 1925, pag. 362, numerose ill. e tavole fuori testo: L. 10.

Abbiamo già segnalata la prima edizione di questo manuale che è certo uno dei pochi in lingua italiana che si occupino di motociclismo. E' redatto da un tecnico di valore, in forma piana però ed a tutti accessibile. Nella nuova edizione furono aggiunte molte illustrazioni, una tabella delle cilindrate, una tavola dimostrante le operazioni che occorre compiere per mettere in fase il motore. Un capitolo speciale tratta delle biciclette a motore. Tutti i carburatori usati per motocicli sono descritti e illustrati con nozioni per la messa a punto.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: { *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e *Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

OLIO PURO D'OLIVA



Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . **L. 12.** — al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . » **290.** — la cassa
» » 25 » » » . . » **145.** — »

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento per assegno senza spese. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

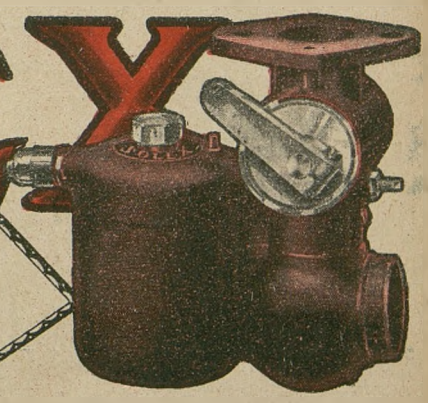
NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.



Spero che abbiate un carburatore

SOLEX



in viaggio è il vostro compagno più fedele

AGENZIA ITALIANA CARBURATORE "SOLEX" DITTA BOESCH, 33, Corso Galileo Ferraris TORINO

ACCUMULATORI Dott. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

per avere

LUCE splendida

AVVIAMENTO pronto facile sicuro

Le più importanti fabbriche italiane di automobili montano ormai in serie le Batterie Scaini

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI

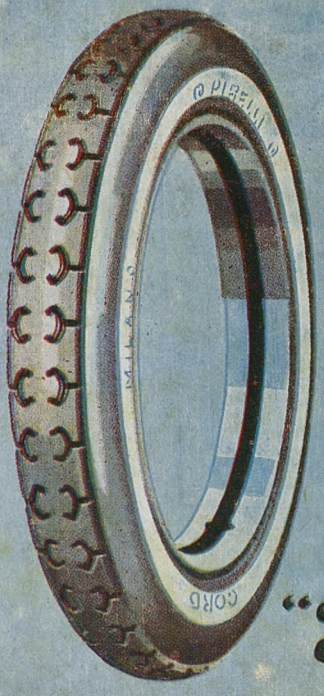
SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2.000.000

Via Trotter, 10 - MILANO - Telefono 21-336

TOURING OIL

S. A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER
GENOVA

VAL.



PIRELLI
CORD

"Il Pneumatico delle Vittorie,,

MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 10 COPIE 180.000 OTTOBRE 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE



Per la cura dei **CAPELLI** e della **BARBA** usate solo

CHININA-MIGONE

PROFUMATA - INODORA - AL RHUM - OD AL PETROLIO

Dichiarata da esimi Medici DI VERA AZIONE TERAPEUTICA

Incontestabilmente utile alla

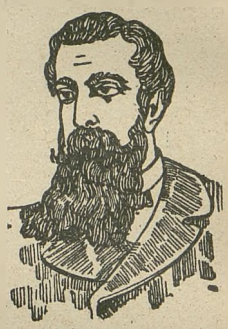
RIGENERAZIONE dei BULBI PILIFERI



PRIMA DELLA CURA

L' acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali; non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima.

Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l' acqua **CHININA-MIGONE** e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire

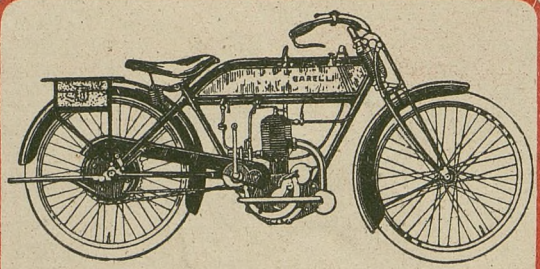


DOPO LA CURA

UNA SOLA APPLICAZIONE RIMUOVE LA FORFORA E DÀ AI CAPELLI UNA BELLEZZA SPECIALE

La **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano
e ai suoi Agenti



Gran Premio Esposizione della Scienza
Torino 1925

Turisti...!

L' "Arquebuse" non manchi mai nella vostra valigia: è un buon medico a portata di mano e sarà il vostro **portafortuna** per il mondo.

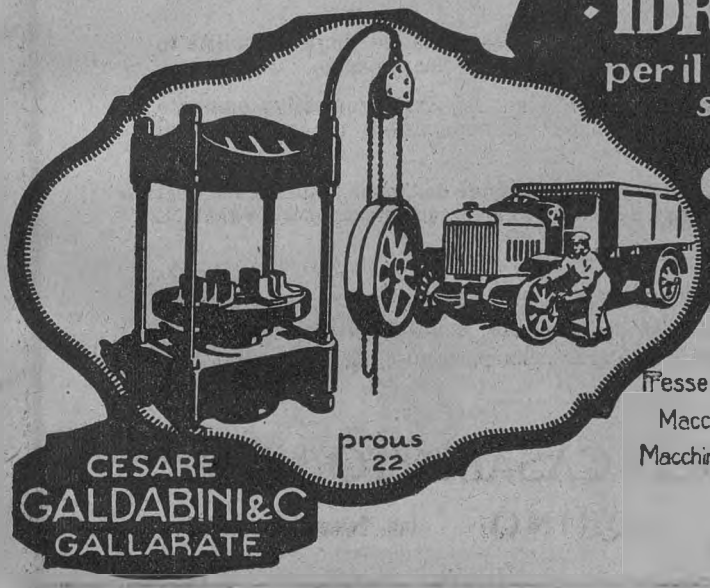
Flacone speciale per viaggio £. 6.---

Gratis opuscolo: I cento usi dell'Arquebuse nominando questa rivista

AGENZIA GENERALE "ARQUEBUSE" - Casella 204 - Genova

PERVGINA

CIOCCOLATO



CESARE
GALDABINI&C
GALLARATE

PRESSE
·IDRAULICHE·
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE

PRODVZIONI

Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE NEVERLEEK MARK

È provato come a nessun altro materiale impiegato nella costruzione della carrozzeria dell'automobile, occorra tanti requisiti di resistenza e di inalterabilità quanti ne occorrono al tessuto della capote.

Non soltanto l'azione delle intemperie, ma essenzialmente i continui ripiegamenti che comporta il suo impiego e la pressione che deve sopportare quando è contenuto nella fodera sono causa del suo costante logoramento.

È per questo fatto che i Costruttori di carrozzerie di primo rango e le più quotate Case fabbricanti di automobili, impiegano per la capote delle loro vetture il miglior tessuto che il mercato può offrire, non hanno fiducia nelle imitazioni ma solamente nel tessuto NEVERLEEK originale.

TRADE PERMAFLEX MARK

Il PERMAFLEX è un materiale impermeabile della classe del NEVERLEEK, appositamente fabbricato per il ricoprimento del tetto della vettura chiusa in sostituzione dei precedenti sistemi di copertura pesanti e rumorosi per la loro inevitabile rigidità.

Le sue eccellenti qualità di resistenza, inalterabilità ed impermeabilità lo fanno il modello tipo del materiale indicato per tale impiego.

La richiesta in Italia di questo prodotto, segna lo stesso progressivo aumento che riscontriamo nel mercato mondiale per applicazioni su ogni classe di vettura.

Oggi il PERMAFLEX è pure il materiale che gode dell'assoluta preferenza dei Costruttori Italiani delle leggere e silenziose carrozzerie modello WEYMANN.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK„ e "PERMAFLEX„ che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 **TORINO** Ind. Telegr. "Carcocloth„ Torino

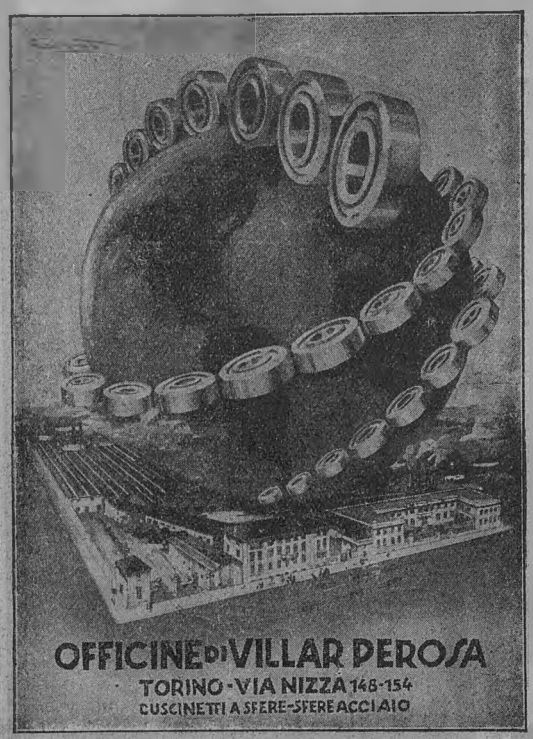

MAGNETI MARELLI
MARELLI MILANO
MIGLIORI DEI MIGLIORI
Noëlqui 1921

ACCUMULATORI TUDOR

ACCUMULATORI EDISON

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)



Rappresentanze e Depositi:

Alessandria ATTILIO ZOCCOLA - Via Legnano.

Biella..... GIOVANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15.

Bologna..... ALDO MARCHESINI - Via Carbonesi, 4

Cagliari..... «SATAS» Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi.

Catania..... FRATELLI ZUCO - Via Umberto I° N. 108-110.

Cuneo..... FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vittorio Emanuele II.

Firenze..... Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.

Genova..... CARLO CAIRE - Via Granello, 20.

Milano..... Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15 - Negozio di vendita: Via Principe Umberto, 25.

Napoli..... Ing. A. MIGLIACCIO & PEDERSOLI - Via Guglielmo Sanfelice, 24.

Padova..... Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.

Palermo..... Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40.

Roma..... IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.

Trieste..... «SACAMA» GIO. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.

IDROFRETTACCI
ED
IDROSPAZZOLE

"I.S.A.,,
MARCA DEPOSITATA

Strofinacci "QUIXIE,,

INDISPENSABILI per la lavatura, pulitura e lucidatura di AUTOMOBILI, SIDE-CARS, ecc.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES E NEGOZI DI ACCESSORI PER AUTOMOBILI

Per la vendita all'ingrosso rivolgersi all'
AZIENDA ITALIANA PRODOTTI INDUSTRIALI
8, VIA IPPOLITO D'ASTE GENOVA (2)

CINGHIE

CUOIO BALATA
PELO GOMMA

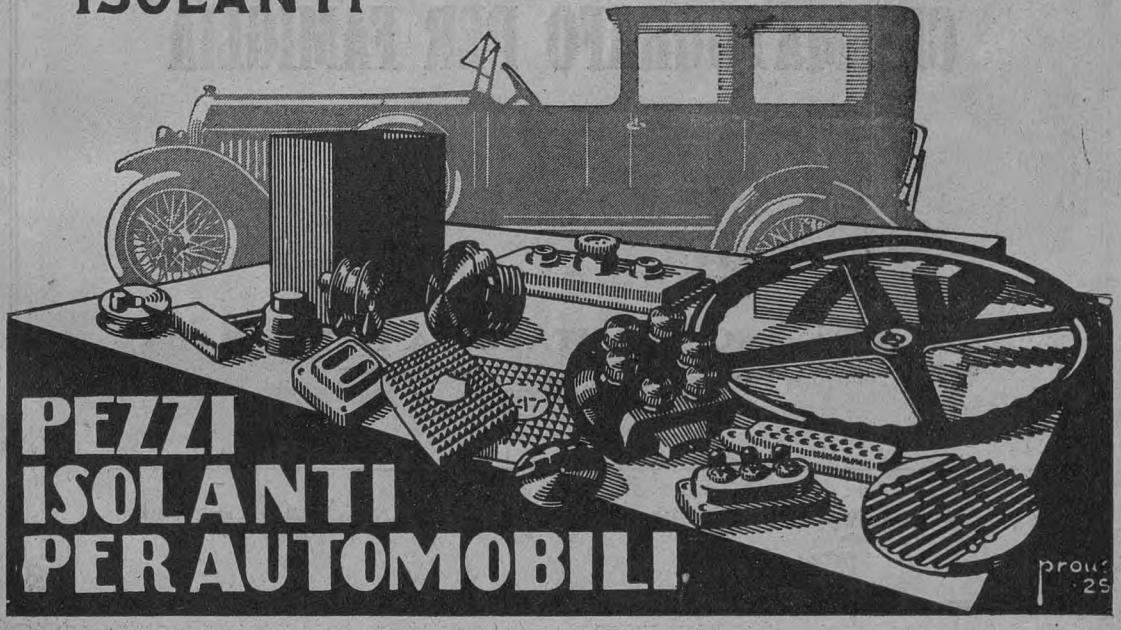


J. LECHAT
MILANO (21)
Via Pietro Calvi 27 — Telef. 51-438

Richiedere Catalogo N.° 4 gratis e franco

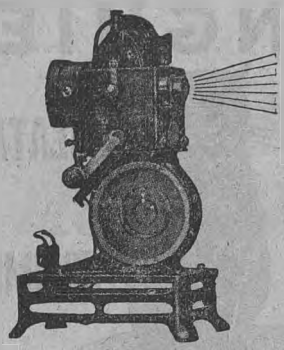
SOCIETA' ANONIMA FABBRICA MATERIALI ISOLANTI

ING. GIBELLINI
S. DAMIANO DI MONZA (TELEF. 500)



PEZZI ISOLANTI PER AUTOMOBILI

PUBBLICITÀ GRIONI-MILANO





il Proiettore e la Camera

Pathé-Baby

rappresentano

il più economico

il più pratico

il più semplice

CINEMATOGRAFO PER FAMIGLIA

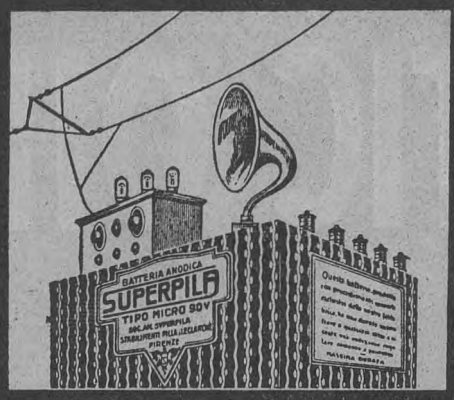
In vendita presso i migliori negozianti
di articoli fotografici

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA PATHÉ BABY

ROMA - Via Parlamento, 28 .

Agenzia per la Lombardia ed il Veneto - MILANO - Via Brera N. 16


ATLANTIC OIL
FALAMIDA
1915
"IL LUBRIFICANTE CHE LUBRIFICA,,
THE ATLANTIC REFINING COMPANY
ATLANTIC
PHILADELPHIA U.S.A.
ATLANTIC REFINING CO. OF ITALY - GENOVA



SVPERPILA

"LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE,,

BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI

SOC. AN. SUPERPILA

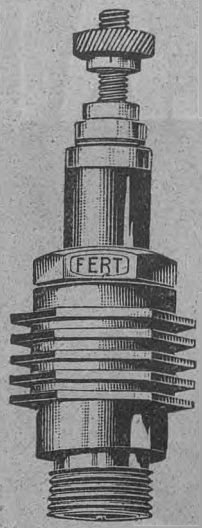
FIRENZE

CASELLA POSTALE 254

LISTINO GRATIS

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA — Piazza Fontane Marose, 25

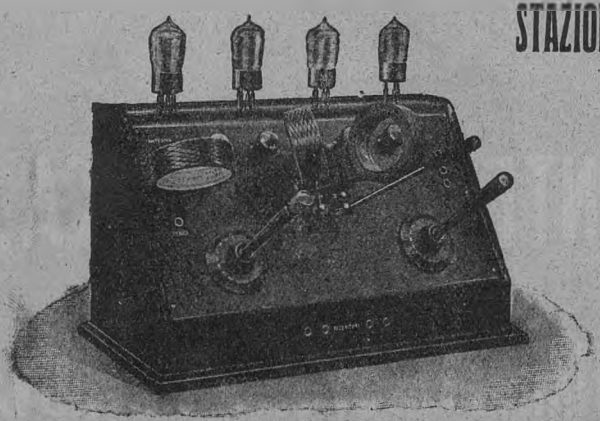
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: "SCIENTIA" - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

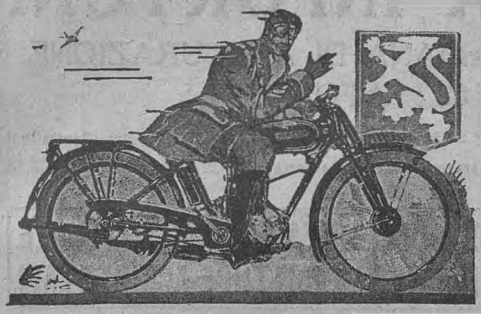
Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L'apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
„ C 5 1 - a cinque „
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

"HARLETTE"

la 175 cmc. a cilindro sdoppiato



Elegantissima nelle sue linee, veloce in pianura veloce in salita.

Semplice nella costruzione, facile nel maneggio. Tutti i requisiti della tecnica moderna e della perfetta costruzione sono stati incorporati in questa motoleggera.

MODELLO TURISMO - MODELLO SPORT
Consegna immediata

LA NUOVA
HARLEY - DAVIDSON
di 350 cmc.



La moto più equilibrata e confortabile oggi esistente nel mercato mondiale.

Tutti i particolari possibili delle ormai famose Harley-Davidson di grossa cilindrata sono stati incorporati in questo nuovo modello che certamente susciterà la più grande meraviglia nelle sfere motociclistiche.

VELOCITÀ: Modello Turismo 90-95 Km. orari; Modello Sport, valvole in testa, 117 Km. orari.

EPOCA PRIME CONSEGNE: Modello Turismo Agosto-Settembre; Modello Sport Ottobre-Novembre.

Tutte le macchine vengono equipaggiate con Pneumatici a Bassa Pressione
"BALLOON"

GOODYEAR

AGENZIA GENERALE ITALIANA
Orlandi Landucci & Lupori

MILANO
Via Principe Umberto, 14

LUCCA
Piazza Stazione

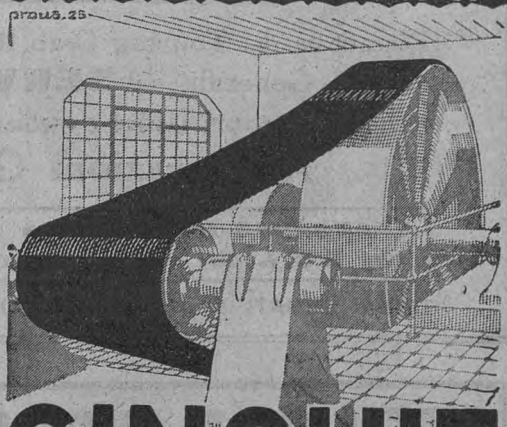
ROMA
Via Nizza, 13

PROMÉTHÉE
ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28



CINGHIE
"R. M. S."
qualità extra

ROSSI MASERA & C
MILANO
TELEF. N° 12-960 ***VIALE PASUBIO*** 8 (GIÀ VIALE GARIBALDI)

QUARZO FUSO
opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.

Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87

SOCIETÀ ANONIMA "LA FIBRA VULCANIZZATA"

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO



Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

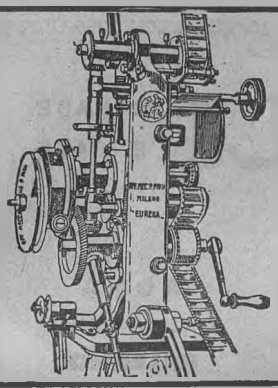
STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - ASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali



Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**
Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.



Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - ESPORTAZIONE
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX



VALVOLE TERMOIONICHE
SOC. AN. ING. A. DEL VECCHIO.
VIA VARESE 12 - MILANO (10)



ESPORTAZIONE

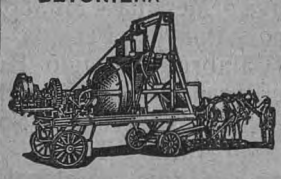
Macchina "RECORD„ per Trucioli di Carta, 2,5 m/m., per imballare Dolci, Frutta, Alimentari, Cristallerie, ecc., e per distruggere documenti d'Archivio.

PRODUZIONE: 3 QUINTALI AL GIORNO

C. I. PERGOLA - MILANO (22) - Via Trebbia, 5

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
Via Domodossola, 11

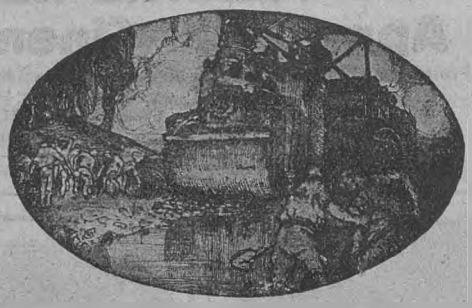
SOCIETÀ ANONIMA

PURICELLI

STRADE E CAVE

MILANO

VIA MONFORTE, 44



ROMA

VIA DELL'UMILTÀ 43

PALERMO

PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento – Lastricati – Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam – Catramature – Asfalti colati.

Miniere, Cave, e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

CAPITALE SOCIALE L. 500.000.000 — VERSATO L. 410.000.000 — RISERVE L. 300.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6

Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Aosta - Asti - Avellino - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carloforte - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Foligno - Genova - Iglesias - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Macomer - Mantova - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Giovanni a Teduccio - San Remo - Sant'Agnello di Sorrento - Sassari - Savona - Schio - Secondigliano - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Torre Annunziata - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia - Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza



FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce, Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali, da Nozze, ecc.
Articoli per sport

INGROSSO E DETTAGLIO

Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano [7]
Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 83-206



POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - Milano
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

VINO DI CHINA

FERRUGINOSO

Serravallo



Indicato a quanti si dedicano allo SPORT

Rinvigorisce
Ristora le forze
Eccita l'appetito
Sapore squisito

In vendita nelle Farmacie

FARMACIA SERRAVALLO - Trieste

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE



Poltrona Frau

TORINO (14) Via Palazzo di Città, 6 bis.

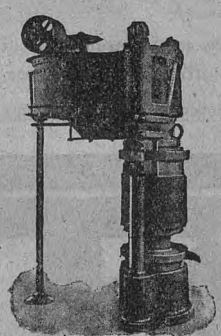


SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 **TORINO** VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860



PRESSA IDRAULICA
CON DISTRIBUTORE

MACCHINE
ED
IMPIANTI
PER
OLIO - SAPONE
STEARINA
COLLA - ACIDI
CIOCCOLATO
CARAMELLE
DOLCIUMI

POMPE
PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

COLLEGIO INTERNAZIONALE

FACCHETTI

TREVIGLIO (PRESSO MILANO)



Istituto d'istruzione commerciale dei più ben frequentati in Italia per distinzione e omogeneità di allievi. — Speciale per Commercianti, Industriali, Possidenti, che intendono formare dei propri figli uomini d'azione e d'iniziativa, preparati a saper un giorno dirigere e far prosperare la propria Azienda. — Si accettano Allievi da qualsiasi Scuola (purchè di ottima condotta) e si assegnano alla Classe adatta a seconda dell'istruzione precedente. — Studio pratico delle lingue moderne. — Convitto di 1° ordine. — Programma illustrato a richiesta. — Referenze ovunque delle più distinte Famiglie.

BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

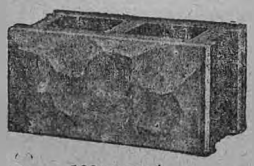
ROSACOMETTA - MILANO

VIA MACHIAVELLI, 12
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



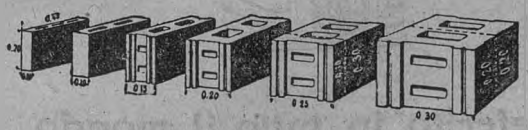


100 stampi
per blocchi paramano

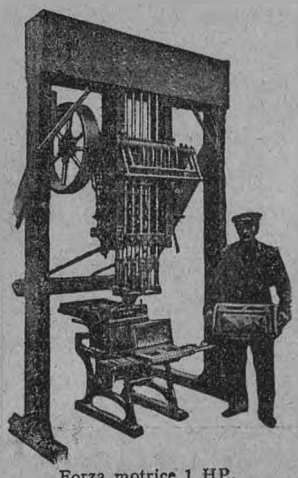


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30% di economia
su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

ANNO XXXI — **Sommario del Fascicolo di Ottobre** — **N. 10**

L. V. Bertarelli. — *« Amministrazione »*, pag. 1107.
M. Tedeschi. — *Il nuovo gioiello del « Villaggio »*, pag. 1110.
F. R. — *L'Anfiteatro di Pozzuoli*, pag. 1112:
G. Biasuz. — *Le opere di Andrea Brustolon nel Bellunese*, pag. 1115.
C. Albertini. — *La strada di domani*, pag. 1123.
V. Mariani. — *Soffitti e vôlte di Palazzo Massimo in Roma*, pag. 1133.
M. Porena. — *Tombe di Poeti a Napoli*, pag. 1141.
G. Almagià. — *Come si muove una nave da guerra*, pag. 1154.
A. Benedetti. — *L'Alta Valle del Metauro*, pag. 1165.
V. Bassi. — *Le Pinete litoranee*, pag. 1177.
——— *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, pag. 1187 — Vita del T., pag. 1193 — Notizie ed echi, pag. 1195 — Rivenditori di fotografie affiliati al T. C. I., pag. 1218 — Alberghi affiliati al T. C. I., pag. 1219 — Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I., pag. 1220 — Soci fondatori e Benemeriti del T. C. I., pag. 1223 — Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I., pag. 1224 — Statistica Soci al 31-8-1925, pag. 1226.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Riassociazione!

Per ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto sociale, evitare ritardi, disguidi, errori, ecc. e per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri delle *Vie d'Italia* del 1926 (al prezzo di favore sottospecificato) occorre provvedere subito alla riassociazione al Touring per il 1926 inviando al più presto cartolina vaglia all'**Amministrazione del T. C. I. - Corso Italia, 10 - Milano** (5), servendosi del tagliando in calce.

Soci annuali: versando L. 10.10 (Estero L. 15.10) quale quota sociale 1926 i soci acquistano diritto ai vantaggi sottospecificati, ma *non ricevono* la *Rivista Mensile "Le Vie d'Italia„*. Essa è data in abbonamento fino al 15 Novembre a prezzo di favore a chi (oltre la quota d'associazione al Touring) verserà l'importo dell'abbonamento alla *Rivista* per il 1926: L. 16.20 (Estero L. 24.20), e cioè in totale:

L. 26,30 (Estero L. 39,30)

Soci Vitalizi e quinquennali: I Vitalizi ed i Quinquennali

non devono pagare alcuna quota sociale

ma se desiderano ricevere la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia„* debbono versare il relativo importo di abbonamento di favore e cioè (prima del 15 Novembre):

L. 16,20 (Estero L. 24,20)

L'associazione al T. C. I. nel 1926 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 7° fascicolo dell'*Atlante Stradale*;

2° a ricevere **gratuitamente** il 1° volume della *Guida dell'Italia Meridionale* (Abruzzi, Molise e Puglie);

3° a ricevere **gratuitamente** la nuova edizione dell'Annuario Generale di tutti i Comuni e delle Frazioni d'Italia (1.600 pagine);

4° ad effettuare l'abbonamento di favore al più diffuso e interessante periodico d'Italia: la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia„* (Italia L. 16,20; Estero L. 24,20). — Dopo il 15 Novembre l'importo dell'abbonamento verrà portato a L. 20,20 (Estero L. 28,20);

5° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riservati ai soci del T. C. I.

IMPORTANTE. Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e, per evitare perdite di tempo ed errori, **ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta** con la quale si riceve la *Rivista* o le altre pubblicazioni, ed **incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.**

Vi trasmetto i seguenti importi:

Quota Associazione e Abbonamento Rivista 1926 L. 26,30 - Estero 39,30
Sola Quota Associazione 1926 . . . . . L. 10,10 » 15,10
Solo Abbonamento Rivista 1926 per Vitalizi e Quinquenn. L. 16,20 » 24,20

(Cancellare la parte che non interessa)

Incollare su questo rettangolo la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista.

Chi non si serve di Vaglia postale lo alleghi alla *raccomandata*.

Cognome ..... *Nome* .....

Città ..... *Provincia* .....

Via ..... *N.* .....

N. ..... *di tessera.*

Chi si serve del tagliando per la riassociazione e per l'abbonamento alla RIVISTA e vi incolla l'indirizzo della fascetta si assicura rapidità, puntualità, ordine nell'invio delle pubblicazioni del Touring.

Fate almeno due nuovi Soci

È molto facile: basta enumerare i vantaggi concessi ai Soci e ricordare la tenuità della quota. - Le due schede che vi inviamo devono servire per assicurare nell'ambito delle vostre parentele e amicizie due nuovi Soci al Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa L.* **12,10** *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale ,, ,, **52,10** *(,, 77,10 ,,)*
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* **150,20**
(L. 250,20 all'Estero) (1).
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.
Versa anche L. **10** *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e L.* **16,20** *(Estero L. 24,20) per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome .....
(leggibili)
.....
paternità .....
di anni .....
Professione .....
Indirizzo esatto: Comune di .....
Provincia di .....
Via ..... N. .....
Firma del richiedente .....
,, del padre o tutore .....
,, del Socio presentatore .....
Da ..... *il* ..... *19* .....

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa L.* **12,10** *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale ,, ,, **52,10** *(,, 77,10 ,,)*
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* **150,20**
(L. 250,20 all'Estero) (1).
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.
Versa anche L. **10** *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e L.* **16,20** *(Estero L. 24,20) per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome .....
(leggibili)
.....
paternità .....
di anni .....
Professione .....
Indirizzo esatto: Comune di .....
Provincia di .....
Via ..... N. .....
Firma del richiedente .....
,, del padre o tutore .....
,, del Socio presentatore .....
Da ..... *il* ..... *19* .....

Dovete consigliare ai vostri amici di iscriversi a Socio Annuale per il 1925 (per avere la **Guida di Roma e dintorni**, il 6° fascicolo dell'**Atlante Stradale**) e contemporaneamente versare anche la quota di riassociazione al Touring per il 1926 e l'abbonamento a **Le Vie d'Italia** per detto anno, inviando cioè complessivamente L. **38,30** (Estero L. **56,30**).

Chi procura almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio (compreso anche il proprio) entro il 31 Dicembre, concorre a 15.000 lire di premi ed all'estrazione delle 4 vetturette «Citroën» oppure può ricevere gratuitamente la collezione dei 59 fogli della classica Carta d'Italia del T. C. I. al 1: 250.000. — (Chiedere norme Concorso Vitalizi con semplice biglietto con le iniziali P. C. V.)

---

(1) Chi si iscrive subito Socio Vitalizio e versa L. 150,20 (Estero L. 250,20) ha diritto vita natural durante - a tutti i vantaggi concessi ai Soci del Touring (a cominciare da quelli riserbati ai Soci del 1925). Aggiungendo L. 16,20 (Estero L. 24,20) alla quota di Vitalizio si ha diritto all'abbonamento di favore alle *"Vie d'Italia,,* per il 1926.

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 10

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Ottobre 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. L. 350,20).

«AMMINISTRAZIONE»

I. — Il Sodalizio nostro fa quest'anno un passo gigantesco che si riassume in due numeri: dai 285.000 Soci del 1924 balza a circa 330.000. Tale è la previsione della chiusura d'anno.

Non è un aumento, è una trasformazione. Pochissime associazioni in Italia contano tanti soci quanti sono quelli che a noi si aggiungono. Questa fioritura impone dei nuovi doveri al Consiglio ma anche... ad altri di cui dirò fra un istante.

Impone al Consiglio di seguire il movimento. Il Consiglio lo ha seguito, lo ha anzi preceduto. Mai come quest'anno l'andamento amministrativo spicciolo fu regolare: ma ciò non avvenne per soffio dello Spirito Santo, bensì per i provvedimenti presi ad ogni momento in tempo utile nell'ordinamento degli Uffici. Sebbene semplicissimi questi debbono rispondere ad una infinità di urgenze. Anche qui un numero riassume la situazione, un numero non preciso, messo insieme a calcolo ma non buttato lì: corrispondenze, spedizioni e registrazioni sommano a non meno di 5 milioni, forse più. È enorme e spaventevole. Ma nondimeno tutto ha camminato benissimo.

La « trasformazione » ha imposto al Consiglio anche una concezione sempre più larga delle funzioni del Touring. Esso crede di avervi ottemperato: in questo momento il trionfo è del « Roma », fra pochi giorni sarà — cosa diversa ma non meno utile — dell'Annuario. Ma di ciò si dirà a suo tempo, nella Relazione del Bilancio.

II. — Il Bilancio! ecco lo spettro, ecco la visione minacciosa che mi conduce a parlare dopo dei doveri del Consiglio di quelli... degli altri.

Chi sono gli « Altri »? (uso l'*A* maiuscola). Evidentemente i Soci. Essi devono mettere il Consiglio in condizione di normale funzionamento amministrativo. **Non è affatto normale pagare la quota** (per l'anno che segue) **anzichè al più tardi al 15 novembre uno o due o sei mesi dopo.** Ecco la

verità cruda: a nessuno dispiaccia di udirla. Disse Leonardo: « li omini boni desiderano sapere ».

Sei mesi dopo? Sì, ed anche peggio. Nel giugno del 1925 — cioè con sette mesi e mezzo di ritardo — hanno pagato la quota 3.355 Soci; nel luglio 1.675; nell'agosto ancora 1.150 circa! E noi sappiamo che ve ne saranno di più ostinati; fino a dicembre.

Sarebbe impolitico il dire a questi ritardatari che essi hanno gran torto di creare gli innumeri imbarazzi amministrativi di cui non si fanno neppure un'idea. Mi guarderò bene da ogni rimprovero; anzi penso che il Divino Maestro fu sommo nella parabola della pecorella tornata all'ovile. Ma a queste migliaia di bentornati posso ben dire in sordina: ricordatevi che disturbate profondamente il funzionamento *economico* e più *sicuro* dell'amministrazione. Quando i rapporti per ogni titolo con singoli Soci sommano alla quantità di 5 milioni è ovvio che la memoria degli impiegati a nulla serve e che è soltanto la nota scritta che giova; se la nota è fuori del cammino normale di tempo o di luogo esige a sua volta i *mezzi* per essere fatta valere a suo tempo, cioè registrazioni, repertori ecc. *in deroga* e *in più* del normale.

Conclusione: **Consoci, versate la quota annuale pel 15 novembre come prescrive lo Statuto.** È canone fondamentale per *ciascuno,* se si vuole che le cose vadano bene per *tutti.* La « trasformazione » di quest'anno rende particolarmente importante e necessario di tener conto di questa calda preghiera.

III. — Una spiacevole notizia, ma certo da tutti preveduta, siamo costretti a dare: *Le Vie d'Italia* debbono aumentare il prezzo d'abbonamento.

Vi sono non indifferenti aumenti di spese tipografiche, ma sarebbero un nulla in confronto dello sbalzo subito dalla carta. La cellulosa di cui in parte si compone è importata dall'estero e perciò influenzata dall'alto cambio; ma essa è ancor più colpita dall'assorbimento spietato che ne fa la nuova grandiosa industria della seta artificiale. Per ogni chilo di questa se ne impiegano due e mezzo di cellulosa e siccome la seta si vende ancora con margini altissimi, la cellulosa è sottratta a qualunque costo alle cartiere.

Tutte le riviste hanno cresciuto i loro prezzi o abbandonato la carta patinata. Noi non vogliamo punto rinunciare alla carta bellissima, che dà alle nostre incisioni (mercè anche l'ottima esecuzione fotomeccanica, gli inchiostri finissimi e l'accuratezza della stampa) quelle finezze per cui vanno ormai famose. *Le Vie d'Italia* debbono continuare ad essere la rivista meglio stampata e più elegante che si possa desiderare.

L'aumento di prezzo è però minore di quello di altri periodici perchè fu contenuto come di solito negli stretti limiti del costo reale. E cioè l'abbonamento sarà di L. **16,20 per tutti quelli che lo avranno versato entro il 15 novembre 1925** (estero L. 24,20) e di lire 20,20 per quelli che verranno dopo (estero L. 28,20).

Motivo di questo regime è la necessità di conoscere per tempo il quantitativo preciso o quasi preciso della tiratura della *Rivista,* onde provvedere ai necessari contratti con cartiere, tipografie, legatorie, ecc. Di conseguenza la Direzione deve fare due conti: quello dei Soci che si abbonano in tempo utile per inquadrarsi nell'ambito dei contratti sopraccennati e quello degli altri che vengono in ritardo.

Questi ultimi non possono evidentemente fruire di tutti i vantaggi dei primi. Ma non solo ciò accade in rapporto ai contratti e alla tranquillità amministrativa, ma anche al costo di funzionamento dei servizi. Per dare un esempio: pei ritardatari bisogna stampare a rischio e pericolo delle migliaia di copie in più e metterle a magazzino per prelevarle a mano a mano in seguito. E così via per una serie d'altri inconvenienti costosi.

***

Alle *Vie d'Italia* diamo le cure assidue che ne hanno fatto il periodico ricercatissimo ed apprezzato che tutti sanno. Esso ha raggiunto la cospicua tiratura di 180.000 copie e confidiamo che nel '26 possa toccare le 200.000.

Già l'articolo pubblicato nel fascicolo di settembre « Per la conoscenza dell'Italia Meridionale » mostra la nostra costante preoccupazione di migliorare sempre più la redazione, che vorremmo diventasse modello insuperabile.

Ma qualche importante provvedimento abbiamo già preso in questo senso. Il desiderio di avere un certo numero di articoli di eccezionale interesse e illustrati superlativa-

mente ci ha indotti a disporre praticamente quanto occorre all'uopo: ciò vuol dire l'intesa con alcuni autori adatti a ben comprendere e sviluppare il nostro pensiero e il sopraluogo, dovunque occorra, di un nostro abilissimo fotografo, abituato a interpretare e cogliere quanto ci giova, nel momento, nella luce, colla tecnica opportuna. Si comprende come ciò sia costoso; ma che importa quando si può ripartire la spesa col divisore 200.000? (Non così è per la carta: il 200.000 è allora moltiplicatore).

Ci siamo pure occupati di ornare ogni numero con una pagina che vorrei chiamare folcloristica, cioè di sapore squisitamente locale. L'argomento è vecchio (quanto il folclore!) ma come può essere diversamente trattato! Scovare certi soggetti nascosti non è da tutti. Soltanto la visione di ciò che sarà questa pagina potrà spiegare il concetto, alla cui estrinsecazione provvederemo, come si capisce, con adeguati mezzi per uscire anche in questo ad ogni costo dalla mediocrità, che qui non è punto aurea ma esiziale.

IV. — *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* hanno fatto un'ascensione meravigliosa in quest'anno. Sono diventate un periodico che non esito a qualificare stupendo, ad onore di chi lo dirige e di chi lo redige e ad onore del Touring. Non soltanto l'America Latina se n'è accorta, ma la nostra Italia, ove si diffonde come una luce nuova. Effettivamente l'interesse di questa rivista è un po' paragonabile a quello delle cinematografie di paesi lontani: si passa di sorpresa in sorpresa. Consoci, cercate di vedere qualche esemplare del periodico presso amici (1). Siamo sicuri che vi abbonerete, cooperando alla propaganda italo-sudamericana che è il nostro scopo. Non v'è, forse, periodico di questo genere altrettanto piacevole, vario ed istruttivo.

(1) Numero di saggio L. 3; porto compreso, estero L. 4. Il prezzo si è potuto mantenere in L. 30.20.

***

Questo breve articolo, dimesso e terra terra, lasciatelo dire a chi firma qui e vuole molto bene al Touring, avrebbe un'importanza e un valore di primissimo ordine se entro il 15 novembre, ne seguissero il voto, 260.000 Soci.

— E perchè non tutti e 330.000? potrebbe chiedere qualcuno.

— Per una ragione semplicissima: gli altri 70.000 hanno il cuore in pace: sono Vitalizi, come potreste tutti diventarlo, benevoli lettori!

L. V. BERTARELLI.

Per garantirsi dagli errori di registrazione delle quote sociali, abbonamenti alle riviste, ordinazioni di pubblicazioni ecc., è bene che si effettui ogni rimessa di denaro possibilmente a mezzo di assegni bancari che vengono rilasciati gratuitamente presso tutte le Banche e che si possono allegare alla lettera esplicativa.

Quando ciò non sia possibile e si debba ricorrere alla cartolina vaglia, si scriva sempre nell'apposito spazio del tagliandino lo scopo per cui si spedisce il denaro. L'invio di valori separatamente dalle indicazioni relative è causa di difficoltà e ritardi nelle operazioni di registrazione e di spedizione, che riescono a danno dei Soci e del Sodalizio.

Ogni lettera, cartolina, cartolina vaglia, ecc. deve contenere sempre nome, cognome, numero di tessera e indirizzo della persona alla quale si riferisce; questi dati però devono essere precisi e scritti chiaramente, onde non sia difficile o impossibile decifrarli.

È ottima cosa allegare alle lettere o incollare sul tagliandino delle cartoline vaglia la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni sociali.

LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA

Nell'effettuare il versamento della quota d'associazione e l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per il 1926 raccomandiamo a tutti i nostri Soci di abbonarsi pure alla nuova grande Rivista mensile del Touring

Le Vie d'Italia e dell'America Latina

Questa Rivista, riccamente illustrata, è pubblicata in 128 pagine mensili di testo tutte in carta patinata e presenta, in elegantissima veste artistica, le molteplici attività delle Colonie Italiane dell'America Latina, le bellezze di quei paesi, le cose di ogni ordine più interessanti che vi si riferiscono: essa è pure ricca di notizie che possono riuscire utili anche ai produttori ed ai commercianti.

Abbonarsi significa assecondare l'opera felicemente iniziata dal Touring Club Italiano per favorire i rapporti intellettuali e commerciali italo-americani.

Prezzo di abbonamento annuo per i Soci, per l'Italia e Colonie L. 30,20 - Estero L. 35,20.

IL NUOVO GIOIELLO DEL "VILLAGGIO,,

Il nostro Villaggio Alpino, fino allo scorso anno, pur essendo circondato da una triplice linea di ferro spinoso, era aperto al passaggio del pubblico, il che costituiva una fonte di inconvenienti non lievi, specialmente nei giorni festivi. Comitive numerose e non sempre educate entravano a ogni ora del giorno, discorrendo, gridando e non di rado anche cantando, per nulla comprese del carattere del luogo e della necessità di non turbarne la quiete e il raccoglimento. Si imponeva quindi un provvedimento che desse al nostro Villaggio il carattere di proprietà privata, quale esso realmente è, non gravato da alcuna servitù, riservato esclusivamente agli ospiti fanciulli poveri e gracili, cui è destinato e pei quali è un luogo delizioso e desideratissimo di soggiorno fortificante. Fu rivolto un appello ai nostri benemeriti e le risposte, immediate ed entusiastiche, si concretarono in un magnifico ingresso, in lavori di rafforzamento di tutta la cinta e in un ingresso secondario verso la mulattiera che sale al Piambello a nord del Villaggio.

Ciò che permise che il nuovo ingresso al Villaggio sorgesse con aspetto davvero monumentale (capace di richiamare l'attenzione e l'ammirazione del passante) fu la generosità del comm. Federico Johnson, sempre pronto ad aiutare ogni opera di bene, incapace di resistere agli imperiosi comandi del suo cuore sensibile, specie quando si tratti di una iniziativa del Touring e del prediletto Villaggio.

Ma qui devesi ricordare anche la graziosa prestazione dell'architetto comm. Arnaldo Gardella, che la costruzione ideò, disegnò e diresse, con quel sentimento di artista squisito che egli sa trasfondere in tutte le sue opere.

Chi arriva oggi al Villaggio del Touring, dopo aver lasciata la carrozzabile di guerra per la strada di raccordo da noi costruita, si trova improvvisamente di fronte ad un bellissimo arco, a tetti spioventi, di purissimo carattere alpino, in perfetta corrispondenza con lo stile delle villette. Una porticina a sinistra permette l'accesso alle persone, previo avviso dato dalla campana che le sovrasta (dono del capomastro Ambrogio Zanzi). Un cancello, nel mezzo, in legno e in ferro battuto, consente il passaggio dei veicoli. A destra, una lapide ricorda, con le parole dettate da Giovanni Bertacchi, la finalità dell'opera e il carattere austero del luogo:

RACCOGLITI, VISITATORE
IN UN PENSIERO DEVOTO
LA PATRIA MADRE QUI ACCOGLIE
LE GIOVINEZZE CHE SOFFRONO
PERCHÈ NATURA LE TEMPRI
AI FINI DELLA VITA IMMORTALI

Una lampada, pure in ferro battuto, dono anch'essa di una gentile benefattrice, la signora Dora Fontana Roux, dalla sommità dell'arco diffonde la sua luce tranquilla dopo il tramonto. Nella parte interna l'arco pre-



IL NUOVO ARTISTICO INGRESSO AL VILLAGGIO ALPINO DEL T. C. I.

senta a destra una nicchia, con un'apertura per le offerte al Villaggio. Inciso nel muro sta il motto dannunziano: *Io ho quel che ho donato.* E una grande macchia rossa di gerani sembra ricordare ai visitatori l'ardore di bontà e di fede che ha creato questa bellissima opera del Touring.

Attraverso l'arco si scorge pressochè l'intero Villaggio, in una fuga di villette e di piante piena di grazia e di poesia. E dal primo di luglio la vita si svolge lassù come l'abbiamo sognata e desiderata pei nostri fanciulli. Oggi essi sentono veramente che il Villaggio è il loro piccolo regno; sentono che tutto quanto li circonda è stato fatto per dare un palpito di gioia al loro cuore. Quando la campana diffonde il suo dolce squillo per annunciare una visita, essi accorrono al cancello e guardano attraverso le artistiche sbarre incrociate i visitatori. E i visitatori sono tosto compresi da un profondo sentimento di pietà e di devozione per quella folla di bimbi che vivono una breve parentesi di vita felice, e nel loro cuore l'ammirazione per l'opera magnifica sorta per volontà di persone buone e generose si fonde con l'amore per le piccole creature che ivi dimenticano per alcuni giorni la sventura che le ha colpite, privandole del divino dono del sorriso.

E quando il cancello si richiude dopo la loro partenza, l'ottima Direttrice e le buone e affettuose Mammine sentono che un nuovo seme è stato gettato, dal quale spunterà un nuovo fiore per il Villaggio e una nuova gioia per i suoi piccoli ospiti.

MARIO TEDESCHI.

Il numero degli amici del Villaggio s'accresce continuamente. I *Soci Patroni* che versano una o più quote di L. 5000 (ciascuna delle quali dà loro diritto di designare un fanciullo per la cura ristoratrice) sono 74 per un ammontare complessivo di *L. 370.000;* si iscrissero dopo quelli annunciati nel fascicolo di maggio delle *Vie d'Italia,* con una quota ciascuno: la *Banca Popolare* di Milano; il sig. *Senatore Borletti,* Milano; il Consolato Universitario del Touring di Milano, in memoria di *Mario Rollone;* funzionari e impiegati della *Banca Commerciale* in memoria del gr. uff. *Calzolari Fornoni;* la *Mutua Popolare Assicurazioni sulla Vita;* il sig. Tinagli Alberto in memoria di *Orsolina Pini in Tinagli;* il colonnello De Benedetti in memoria di *Carla Minzi De Benedetti.* Un'altra quota fu raccolta a cura del *Consolato Universitario di Milano,* anche questa per iniziativa del Console Univ. sig. Giampiero Sissa. I loro nomi si seguono sulle lapidi poste nel grande salone-refettorio del Villaggio.

Anche i *Soci fondatori* (che versano una o più quote di L. 100 e ricevono un'elegante targhetta-ricordo) son cresciuti negli ultimi tempi, raggiungendo a metà agosto il numero di *2110* per un ammontare di *L. 211.000.*

Infinite poi le offerte in natura e prestazioni varie (ne daremo notizia a gestione chiusa) e le richieste del bel volumetto: *Un asilo di carità e di letizia* che si vende a L. 2 a beneficio del Villaggio e che procura a questo infallibilmente nuove simpatie e desiderati aiuti.

IL PIÙ BEL REGALO DI NATALE

per i vostri figli o i nipotini:

farli Soci Vitalizi del Touring

L. 150,20 (Italia e Colonie) - L. 250,20 (Estero)

Il **regalo principesco:** *accompagnare l'associazione vitalizia con le pubblicazioni fondamentali del T. che formano la bibliotechina patriottica, istruttiva, pratica, dilettevole e cioè:*

La Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I. in elegante cartella, la collezione completa della Guida d'Italia del T. C. I. (13 volumi legati in tela e oro, con 423 piante di città e carte), in totale L. 210.— (comprese le spese di spedizione raccomandata).

(Nei 13 volumi è compresa anche la Guida di Roma e la nuova edizione rifatta in tre volumi della Guida delle Tre Venezie).

Per regalo *si aggiungono* gratuitamente *tre volumi di alto interesse, divenuti rari:* Il bosco, il pascolo, il monte; Il bosco contro il torrente; Terra promessa *(complessivamente con più di 300 incisioni, 16 tricromie, 3 carte geografiche).*

Se volete che i vostri figliuoli si esercitino nel francese, aggiungete L. 75 (spese di spedizione comprese) e riceverete: Guide d'Italie *del T. C. I. in due volumi* (L'Italie des Alpes à Rome *e* Rome, l'Italie Meridionale et les Iles) *L. 75. Se nell'inglese:* Guide to Italy, *in due volumi* (Northern Italy *e* Southern Italy) *L. 75.*



(fot. Reggiori)

INTERNO DELL'ANFITEATRO DI VESPASIANO A POZZUOLI. LA CAVEA.

L'ANFITEATRO DI POZZUOLI

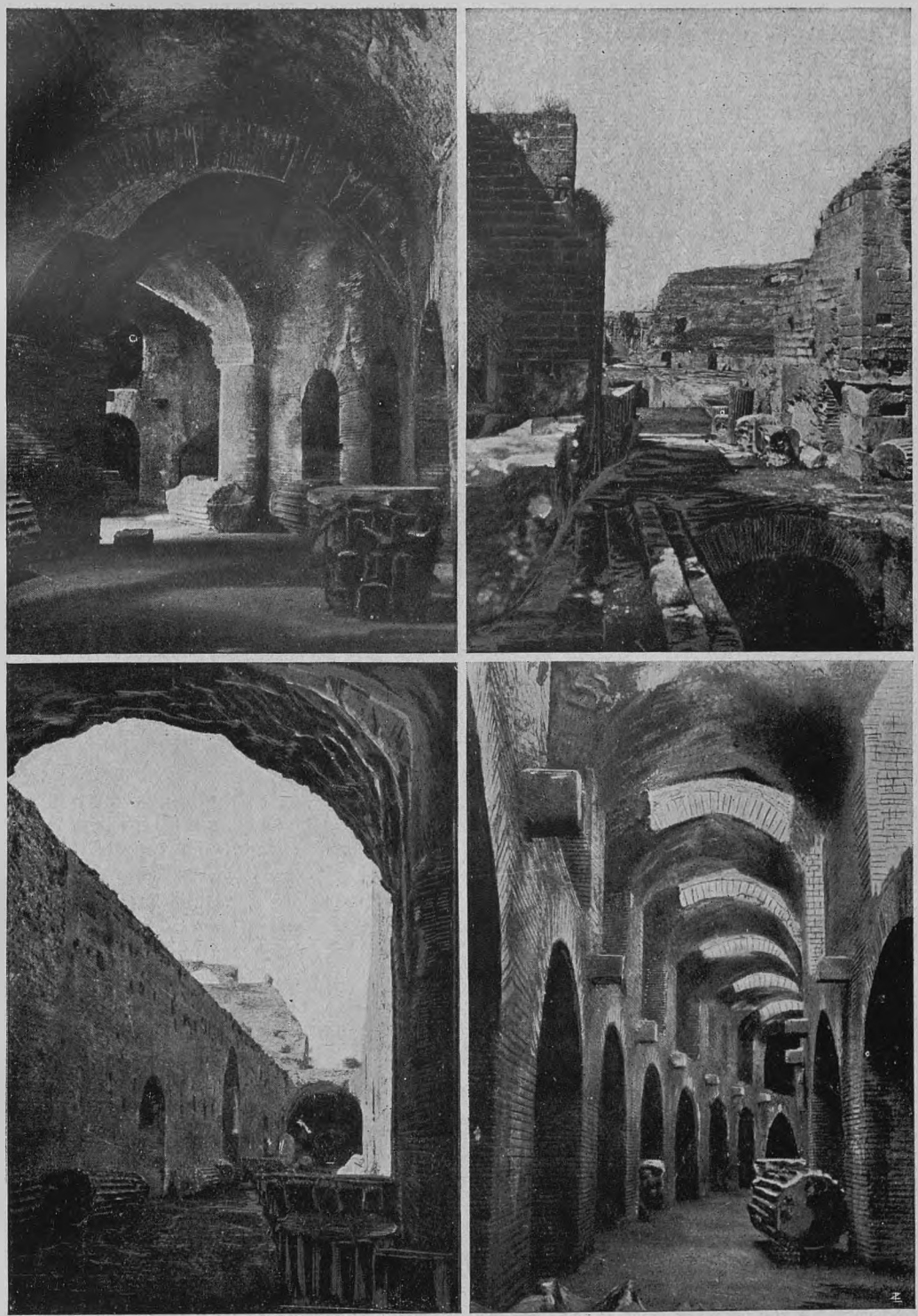
Gli anfiteatri sono creazione e gloria della Roma imperiale. Quello di Pompei, il più antico, fra i cento e più a noi lasciati dall'antichità, fu eretto all'inizio del primo secolo avanti Cristo; ma il maggior numero di tali immani costruzioni si deve agli imperatori di casa Flavia od ai Cesari a questi immediatamente vicini.

La Grecia aveva dato vita al teatro. Roma pensò di accoppiare, unendoli per i lati rettilinei, due teatri per ottenere un edificio adatto ad ospitare, attorno all'area centrale, quanti più spettatori possibili nelle migliori condizioni di visibilità. E ciò era reso soprattutto necessario dall'uso, a poco a poco introdottosi, di spettacoli movimentati da masse ed elementi mobilissimi: i giochi ed i combattimenti fra gli schiavi gladiatori e fra costoro e le belve. Poichè la sede di tali atleti, reclutati nelle varie provincie dell'immenso impero, era fissata essenzialmente nella Campania, si comprende come logicamente là appunto sorgesse il primo anfiteatro (Pompei) e come tale regione più delle altre si arricchisse di questi monumenti. Accanto a Pompei, Capua e Pozzuoli ebbero, ciascuna, il proprio anfiteatro.

Del puteolano qui si fa breve cenno, perchè troppo dimenticato dai turisti che capitano nel luogo, affrettatamente e soltanto preoccupati della visita alla vicina solfatara.

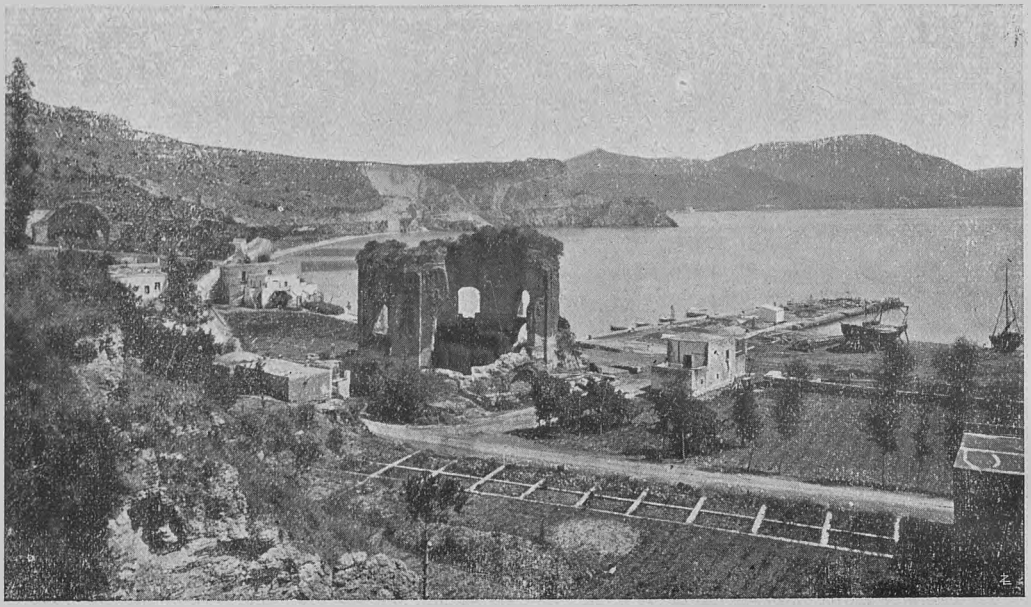
Pozzuoli fu, specie nell'antichità, centro di villeggiature e di delizie della eletta società romana. L'anfiteatro sorge un po' lontano dal mare, sulle colline che cingono a tergo la cittadetta. L'impianto suo generale è, al solito, costante ed uniforme; già che, fra i vari esemplari, le varianti sono ben poche e, del resto, limitate ai dettagli od a differenze di misure. Il Colosseo, il maggiore, è sempre il tipico rappresentante dei confratelli minori: la sua arena, ellittica, misura m. 86 × 54; e l'anfiteatro di Pozzuoli che vanta lo stesso fondatore, Vespasiano, è di poco più piccolo (m. 72 × 42) avvicinandosi piuttosto a quello di Verona (l'arena, m. 74 × 44).

La costruzione è in mattoncelli ed in pietra calcarea locale; i primi sono largamente



(*Fot. Reggiori*)

Da sinistra a destra. - *In alto:* LE GALLERIE ELLITTICHE SOTTO L'ARENA ALL'INCONTRO CON IL CORRIDOIO LONGITUDINALE. - L'ANFITEATRO DI POZZUOLI, INGRESSO MERIDIONALE ALL'ARENA. - *In basso:* IL GRANDE CORRIDOIO LONGITUDINALE SOTTO L'ARENA. - LE GALLERIE ELLITTICHE E LE BOTOLE PER CUI VENIVANO ISSATE LE IMPALCATURE PER I LUDI.



CONTORNI DI POZZUOLI - PANORAMA COL TEMPIO DI VENERE.

impiegati nelle vòlte e nelle sottostrutture; la seconda nei paramenti esterni ove si trova accuratamente tagliata in parallelepipedi disposti in filari orizzontali alternati a larghe fasce di cubetti d'*opus reticulatum*. Attraverso i secoli, l'aria salata della prossima marina ha corroso il calcare lasciando quasi intatti gli strati di cemento che quello legavano, così che in molti punti la muratura ha preso l'aspetto stranissimo di un alveare dalle vuote cellule.

Tutto il giro esterno delle grandi arcate a più ordini sovrapposti che dovevano costituire l'architettura vera e propria dell'anfiteatro, è andata completamente distrutta. La cavea, invece, è tuttora ben conservata, giacchè i corridoi e le gallerie che la sostengono hanno resistito allo sfacelo secolare. Tre sono gli ordini degradanti di queste gallerie: e nell'arcata d'una di esse si trova la cappelletta che ricorda il luogo ove San Gennaro, San Proculo e Soci vennero rinchiusi avanti di subire il martirio. Vuole la leggenda che il popolarissimo patrono napoletano appunto nell'anfiteatro di Pozzuoli fosse invano e replicatamente esposto alla ferocia delle belve.

Ma, sopratutto, interessantissime sono le sostruzioni all'arena vera e propria, conservate quasi intatte. Trattasi dei locali sotterranei necessari allo svolgimento degli spettacoli: magazzini per il materiale e gli attrezzi, ricoveri dei gladiatori e delle masse, ricettacoli per le fiere, e via discorrendo. Ognuno che abbia visto appena il Colosseo ricorderà gli avanzi scoperchiati di tali ambienti. A Pozzuoli, essi sono intatti: un largo corridoio longitudinale disimpegna ai lati tre teorie di gallerie minori congiungentisi ai capi dell'ellisse, alte di un doppio ordine di archi sovrapposti e coperte da lunghe vòlte a botte. Ciascuna campata comunica col superiore piano dell'arena a mezzo di botole quadrate attraverso le quali venivano un tempo elevati i materiali e le macchine, od innalzate le impalcature a reggere le pedane in legname per i combattimenti; tali botole, circa sessanta, sono chiaramente visibili nella fotografia.

Forse in nessun altro anfiteatro si può ammirare, tanto singolarmente conservato, un così imponente complesso di sostruzioni.

In queste gallerie ora son deposti moltissimi frammenti di colonne in marmo scannellate e capitelli corinzi: materiale certo appartenente all'anfiteatro stesso e forse un tempo impiegato a reggere, all'ultimo piano della cavea, il terrazzo coprente le estreme gradinate, sul quale manovravano i marinai per svolgere l'ampio velario a riparare gli spettatori dagli infocati raggi solari.

F. R.

LE OPERE DI ANDREA BRUSTOLON NEL BELLUNESE



SANSONE. CARIATIDE PER TAVOLO, BELLUNO.

In un suo noto romanzo il Balzac, accennando allo scultore bellunese Brustolon, lo disse il Michelangelo della scultura in legno. Anche quando non lo si voglia accettare alla lettera, il giudizio dell'illustre romanziere sta a provare la grande popolarità artistica del Brustolon, il quale, a ragione, fu ritenuto il caposcuola dell'arte della scultura in legno nel 1700. Artista non comune egli possedette veramente una grande abilità ed una mirabile facilità di tradurre in atto le concezioni della sua agilissima fantasia. Venezia, Milano, Firenze, Roma, Vienna possiedono tutte una o più opere uscite dall'agile scalpello di questo artista. Giova però rilevare come l'opere sue migliori siano quelle che ornano le case private e le chiese di Belluno e Feltre e particolarmente le chiese e le cappelle montane di Dosoledo, di Cortina d'Ampezzo, della Pieve di Zoldo, di Mareson e di Peseul, nelle conche dello Zoldano e del Comelico. Ingenui ammiratori dell'artista insigne quei valligiani ne custodiscono gelosi le opere e la memoria. E i chiari mattini ed i tramonti che trascolorano lenti nei cieli, li trovano spesso raccolti dinanzi ai santi, ai crocefissi ed ai paradisiaci puttini che il buon artista creò a loro edificazione e conforto! A volte, ma raro, giunge lassù anche qualche turista non disattento il quale, distolto lo sguardo dalla cerchia dei monti che levano verso il cielo le loro fronti di macigno, entrando nelle chiesuole silenziose, è come dolcemente sorpreso di trovare lassù nel solenne paesaggio montano così gentili opere dell'arte umana. E pensa commosso che l'Italia è davvero una terra di meraviglie se anche nei lembi più remoti di essa Arte e Natura così mirabilmente la favorirono.

Ma questi visitatori son rari: i più passano accanto a quest'opere, ignorandole. Le note che seguono vorrebbero essere appunto una indicazione e come una guida discreta a quanti cercando nel soggiorno estivo di quelle valli — tra il verde degli abeti e il mormure dell'acque — un ristoro alle forze esauste del corpo, non isdegnano il conforto che viene allo spirito dal sereno sorriso dell'arte.



SERAFINI - VILLA DOGLIONI DAL MAS, BELLUNO.

Nato a Belluno il 20 luglio 1662, di famiglia oriunda di Zoldo, il Brustolon passò ancor giovane a Venezia e poi a Roma per



ALTARE DELLA S. CROCE - MARESON DI ZOLDO.

apprendervi l'arte. Lasciata l'Urbe, due anni dopo il suo arrivo, si stabilì nuovamente a Venezia, dove, coll'aiuto di numerosi scolari, intagliò i mobili fastosi per la famiglia dei Venier di S. Vio, che oggi si ammirano raccolti in due magnifiche sale del l'alazzo Reale ed eseguì molti altri lavori per chiese e privati. Ma nè i fasti della città dogale nè i guadagni gli fecero dimenticare la sua alpestre cittadina. Soave ed invincibile nostalgia del paese e dei monti nativi che trema pur nelle tele del grande Tiziano, sognante dinanzi all'ondeggiar delle lagune, le sue Marmarole tinte la sera di un soave digradante color di rosa « palagio di sogni, Eliso di spiriti e di fate ». Lasciò così Venezia stabilendosi definitivamente a Belluno. Tra i primi a chiedere la sua opera fu la Regola della Chiesa della Pieve di Zoldo, che gli dette l'incarico di scolpire l'Altare delle Anime (1685). L'artista si recò sul posto: era quella la sua abitudine. Prendeva alloggio nella casa di qualche alpigiano ed ivi metteva la sua bottega di lavoro. Ad opera compiuta lo compensavano con una modesta somma di danaro, cui spesso si aggiungeva qualche « calvia » di piselli o di fave, una botte di vino, una taglia di pino pei suoi lavori.

La lugubre invenzione dell'*Altare delle Anime*, in cui figurano insieme a due grandi cariatidi, scheletri umani ed ossa intrecciate, se ci mostra l'artista ancor sotto l'influenza delle bizzarrie dell'Arte barocca, rivela tuttavia nei particolari (le due cariatidi ed i put-



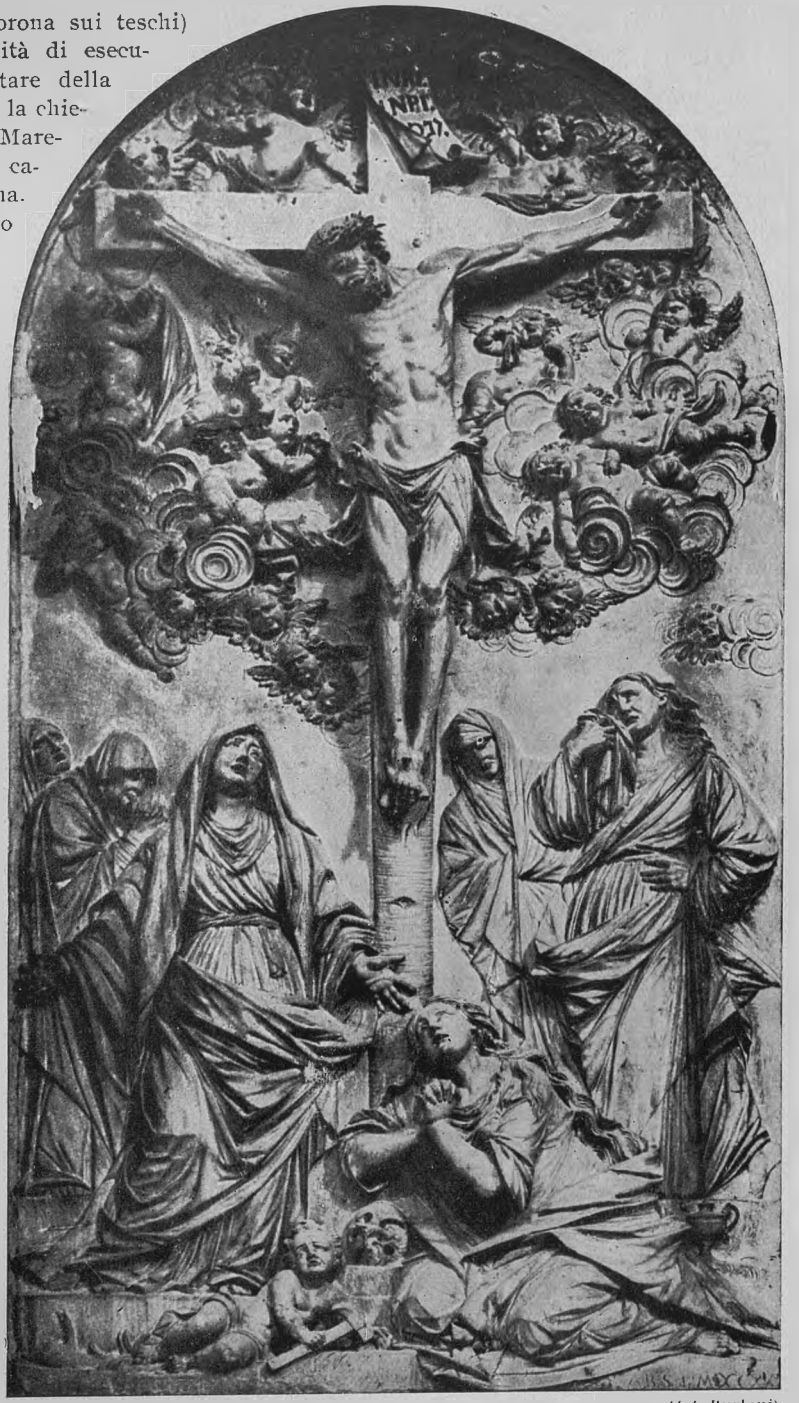
(*fot. Lacchin*)

MEDAGLIONE CON BUSTO DI A. BRUSTOLON. INTAGLIO DI V. BESAREL, DONT DI ZOLDO.

ti che impongono la corona sui teschi) una non comune abilità di esecuzione. È del 1700 l'altare della *S. Croce*, intagliato per la chiesa di S. Valentino di Mareson, villaggio di poche case nell'alta valle zoldana. Bello in esso il gruppo della Pietà a sommo dell'altare; ma le figure laterali, che si intravvedono nella fotografia, veramente non sembrano, come altri ha egregiamente notato, opera del secolo XVIII, perchè arieggiano nella concezione e nella fattura l'arte dei tempi precedenti e migliori.

Forse è della stessa epoca il tabernacolo lavorato per la chiesetta di S. Fosca di Pescul in val Fiorentina. Il tabernacolo ha la forma di un tempio corinzio, sorretto da sei colonne a spirale. Entro le nicchie, di tra le colonne, stanno le figure dei quattro evangelisti e quelle di San Francesco, di S. Fosca e di S. Antonio. Capi ricciuti di puttini e soavi figure di angioletti, in piedi o seduti, ornano la cupola del tempio.

Di ritorno a Belluno, negli anni che seguirono, venne intagliando per le chiese e privati gran numero di lavori. Noi qui — a dare un'idea delle statue ch'egli intagliava per decorazione delle sale dei palazzi nobiliari — presentiamo la riproduzione del Sansone, che assieme coll'Ercole, serviva di cariatide ad un gran tavolo di marmo. L'eroe biblico così rannicchiato colle ginocchia contro il petto e i muscoli delle braccia e del torso tesi



(fot. Burloni)

CROCIFISSIONE CHIESA DI S. PIETRO, BELLUNO.



SATURNO CHE DIVORA I FIGLI.
CASA ZUGNI-TAURO, FELTRE.

nello sforzo di reggere il peso che grava, dà a chi lo guardi l'immagine dei superbi danteschi, curvi sotto i massi pesanti ritratti nella magnifica similitudine:

« come per sostentar solaio o tetto
per mensola talora una figura
si vede giunger le ginocchia al petto
la qual fa del non ver, vera rancura
nascere in chi la vede....
così fatti vid'io color.... ».

Modellate con vigorosa espressione, malgrado certa sovrabbondanza barocca, sono pure le sei statue allegoriche — la *Grazia, Saturno, Tizio, Mercurio,* la *Giustizia* e la *Prudenza* — di proprietà della nobile famiglia Zugni-Tauro, in Feltre (lavoro del 1727). La Grazia che sorregge due bimbi — la migliore delle sei statue — nella compostezza del volto e della persona e nel panneggio delle vesti che segue, rivelandole, le forme del corpo formoso, ci mostra con qual fine senso della misura operasse talvolta il Brustolon. In Feltre, nella chiesetta del Seminario, è pure la statua della Madonna Assunta. La Vergine collo sguardo levato, protende in atto soave le braccia e l'agile corpo succinto. Sotto, tra cirri di nubi, una gloria di sette angioletti, paffuti e carnosi la sostiene e l'accompagna.

Per la chiesa di Dosoledo nel Comelico il Brustolon scolpì, recandosi sul posto, l'altare della *Vergine dei Dolori,* che adorna anche oggi assieme cogli affreschi del pittore bellunese De Min, la chiesetta dei Ss. Rocco e Osvaldo. La semplice eleganza architettonica dell'altare e del paliotto e la sobria ornamentazione hanno un delicato sapore classico. Nel mezzo la Vergine apre le braccia in un gesto d'angoscia; ai suoi piedi il Cristo



L'ASSUNTA - CHIESETTA DEL SEMINARIO, FELTRE.

deposto sorretto da un angelo, nel profondo reclinare del capo e nell'abbandono di tutta la persona, rivela la pesantezza della morte. La visione dolorosa del Figlio e della Madre è come attenuata dai soavissimi putti recanti i simboli della passione che ornano il timpano ed i peducci dell'altare. Composti, sobri i santi entro nicchie laterali.

Per la Chiesa parrocchiale di Cortina di Ampezzo lavorò ancora il grande altare della Vergine del Rosario, la cui parte migliore è il Tabernacolo. Le leggiadre figure dei quattro angeli ai lati e i puttini disseminati su tutto il lavoro sono quanto di più bello abbia saputo creare questo artista sempre abilissimo nel modellare questi graziosi personaggi. Lunga e leggiadra schiera quella dei puttini brustoloniani! Capi ricciuti, visi tondi e ridenti, corpicciuoli inquieti, gambe e braccia lisce e carnose sì che pare che il dito debba affondarsi toccandole; ora in atto di fervido raccoglimento ora sciolti come bimbi birichini. Dappertutto! Attorno alle cornici, sui tabernacoli, nelle sacre custodie, sui timpani degli altari, in piedi, seduti, nelle pose più graziose ed impensate, creati con fantasia inesauribile, col desiderio di vederli dappertutto anche là dove, a volte, questi piccoli personaggi turbano, colla loro presenza, l'austerità delle idee e delle immagini più gravi.



TIZIO, SIMB. PECCATO - CASA ZUGNI-TAURO, FELTRE.



STATUA DELLA GRAZIA - CASA ZUGNI-TAURO, FELTRE.

Negli ultimi suoi anni, tra il 1727-29, scolpì le due grandi pale che oggi ornano due altari della Chiesa di S. Pietro in Belluno. L'una rappresenta *S. Francesco Saverio*, morente sotto una capanna intessuta di tronchi d'albero, presso la spiaggia del mare. Nella parte superiore S. Giuseppe intercede pel santo alla Vergine che corteggiata da una gloria di angioletti e col bambino sulle ginocchia, dolcemente s'inchina. Il gruppo dei tre graziosi piccini abbracciati nel piano inferiore della pala rappresenta i figlioletti del devoto committente, il bellunese conte Miari. Migliore — e i critici la ritengono il suo capolavoro — la tavola della



(*fot. Lacchin*)
PARTICOLARE DEL TABERNACOLO.
CHIESETTA DI S. FOSCA DI PESCUL.

Crocefissione, posta sull'altare di fronte. Nel mezzo il Cristo Crocefisso — nobile figura altamente spirituale; in piedi, presso la croce la Madre dolorosa; intorno, variamente atteggiato, il gruppo delle pie donne. Una schiera d'angioletti coi visi composti a mestizia hanno raccolto il volo attorno al divino Moribondo. La scena drammatica nobilmente sentita è stata veramente assoggettata dall'artista cristiano alla poesia della fede.

Già settantenne non potè muoversi per recarsi a Mareson di Zoldo a lavorarvi un nuovo altare allora commessogli per la chiesetta di S. Valentino. Instancabilmente operoso condusse però, egualmente, il lavoro in Belluno. Gli « intervenuti della Regola » si obbligarono « a venirselo a levare colle robbe necessarie da ricoprirlo da la piogia et a ponerlo a suo loco; il tutto a honore e gloria di Dio ».

Questo nuovo altare troppo ridondante nello sviluppo degli accessori che ne turbano l'armonia prospettica, ha tuttavia singolari bellezze. Graziosi su tutti i due puttini seduti sul timpano, nei quali l'artista trasfuse la grazia e la freschezza morbida della vita e dai cui visetti traspare come un visibile ardor di preghiera, e i due Serafini dei lati — nobili volti sereni — che nell'atteggiamento mosso di tutta la persona sembrano ancora risentire l'ebbrezza del volo.

Levata a pena la mano dal lavoro l'artista chiuse poco dopo — 25 ottobre 1732 — la sua operosa giornata nella casa dei suoi avi e fu seppellito in S. Pietro, ai piedi dell'altare della Crocefissione.

Il suggello della fama che l'insigne artista s'era acquistata colle sue svariatissime opere traspare persino dall'atto di morte in cui l'i-



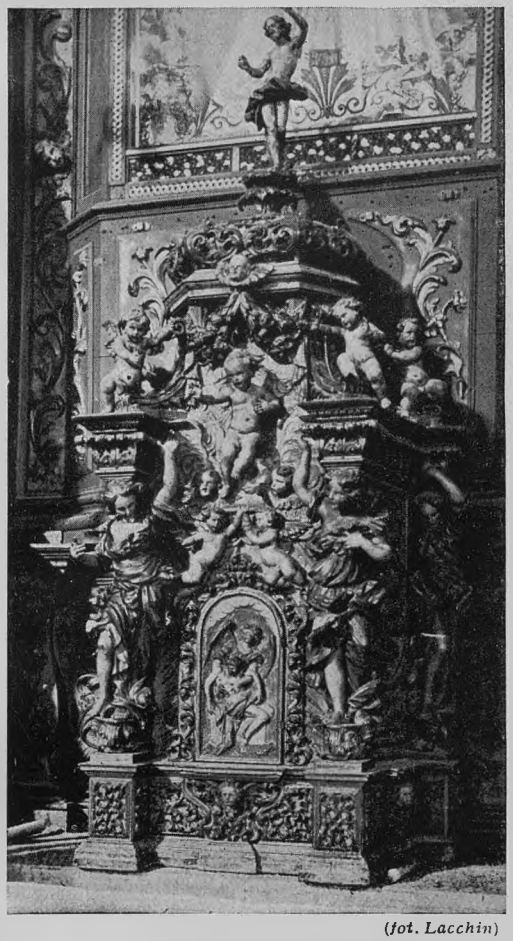
(*fot. Lacchin*)
VERGINE E CRISTO DEPOSTO, PARTICOLARE DELL'ALTARE, DOSOLEDO.

gnoto frate di S. Pietro segnò « obitus Andreae Brustoloni, civis celeberrimi, sculptoris egregii, patriae decus et honor ». Lode nella sua semplice concisione calda e meritata.

Fare però a proposito del Brustolon il nome di Michelangelo o volerlo comunque accostare al Bernini o al Canova è, parmi, giudizio eccessivo e sostanzialmente falso. Il Brustolon non ebbe di quei grandi artisti nè la profondità nè le ansie, nè il fervore e le forze. Egli è un « deus minorum gentium » e come tale deve essere piuttosto assegnato a quella grande famiglia di artisti popolani che in ogni secolo onorarono l'Italia e l'arricchirono di



ALTARE DELLE ANIME
CHIESA MONUMENTALE DELLA PIEVE DI ZOLDO.



(*fot. Lacchin*)
TABERNACOLO DELLA CHIESA PARROCCHIALE
DI CORTINA D'AMPEZZO.

innumerevoli opere di bellezza. Nè giova immaginare il Brustolon con mano trepida dinanzi alla materia sorda a rispondere; egli non conobbe questo ineffabile tormento che agitò le menti di Leonardo, di Michelangelo, di Raffaello, che fece farneticare per febbre il grande Cellini. La mano seguiva in lui agile e pronta le facili concezioni della fantasia. La quale in verità a volta lo portò a capricci che avrebbe certamente evitato se in lui il freno dell'arte fosse stato più vigile e lo fece cadere, come molti suoi contemporanei, nel bizzarro e persino nel goffo.

Ma pur con questi difetti il Brustolon sep-

pe a volte raggiungere le altezze vere dell'arte: ed alcuni dei suoi migliori lavori danno a chi li guardi quel sottil brivido che le opere veramente belle producono in chi abbia anima atta a sentirle. Tra queste vorremmo qui particolarmente ricordare — se non uscisse dal novero delle opere propriamente bellunesi — il Cristo in avorio del Duomo di Cologna Veneta: soave e dolce figura ai cui piedi è la Maddalena posseduta da un dolore profondo, ch'è tutto nelle mani delicatissime, negli occhi levati, nel volto di una soavità peruginesca. Scena di dolore temperata nel sorriso dell'arte in un lume di bellezza; sì che ci pare basterebbe da sola per poter dire che almeno una volta il Brustolon è stato artista veramente grande.

Del resto i suoi pregi artistici, pur tra le reticenze e le riserve con cui erano in passato giudicati gli artisti dell'epoca barocca, furono sempre riconosciute dai maggiori storici dell'arte. Oggi poi che superati finalmente i pregiudizi della critica tradizionale gli studiosi dell'arte guardano con occhio più sereno e giudizio più spregiudicato l'epoca barocca alla quale il nostro appartenne, non sarebbe forse inopportuno che tutta la sua opera venisse ripresa in esame e la sua fama « rinnovellata di novella fronda ».

Ma già prima della critica ufficiale il popolo delle sue montagne, presso il quale il Brustolon vive ancora di una vita ideale intensa, ha per suo conto solennemente proclamata la fama dell'artista insigne.

Più di un secolo dopo la mattina del 23 maggio 1885, le campane del villaggio zoldano di Dont — un gruppo di case tra il verde cupo degli abeti ed il brontolìo roco del torrente Maè — squillavano gaie ridestando l'eco delle valli. Giù dal dosso dei monti e dal fondo della valle gruppi di alpigiani, colle sciarpe scarlatte ed i cappelli piumati, s'affrettavano festanti verso il villaggio. S'inaugurava quel giorno con grande solennità nella chiesetta il busto di Andrea Brustolon, intagliato da Valentino Panciera Besarel, il più insigne di quella eletta schiera di artisti — tutti di quei monti e di quelle valli — che degnamente continuarono la tradizione brustoliniana.



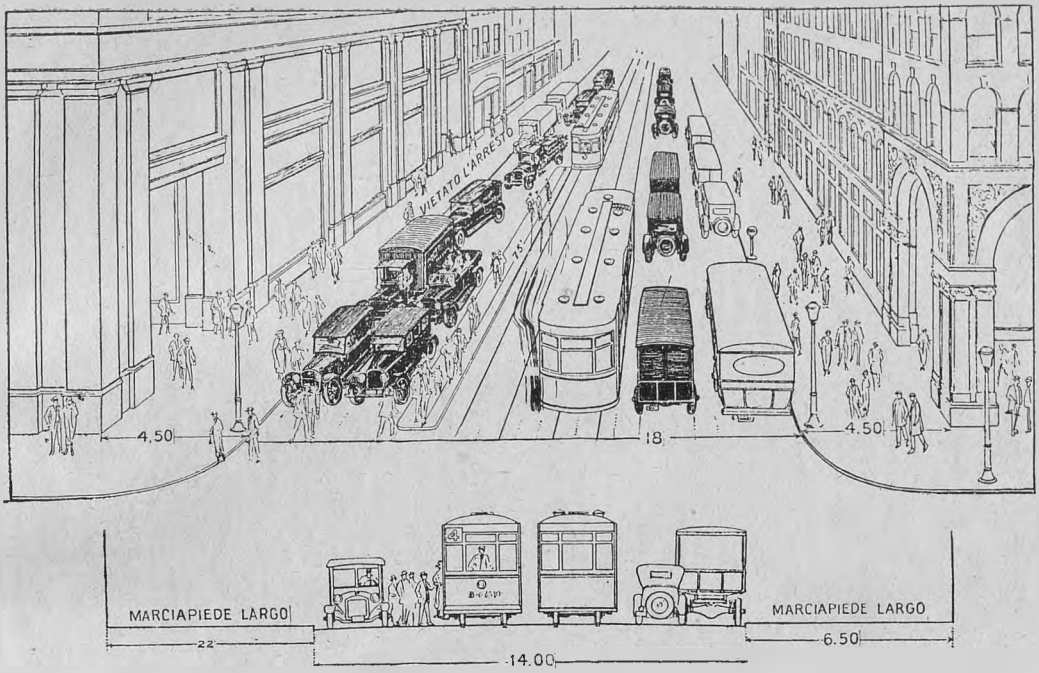
(*fot. Lacchin*)

SANTO (PARTICOLARE)
CHIESA DEI SS. ROCCO ED OSVALDO, DOSOLEDO.

La cerimonia per la affluenza spontanea di tutto il popolo riuscì, nella sua semplicità, degna e solenne, consacrando così col segno più ambito e più certo — la popolarità — il nome di Andrea Brustolon che nato di popolo e vissuto modesto ed operoso come un artigiano, aveva avuto intelletto ed abilità di vero artista.

Treviso, marzo 1925.

GIUSEPPE BIASUZ.

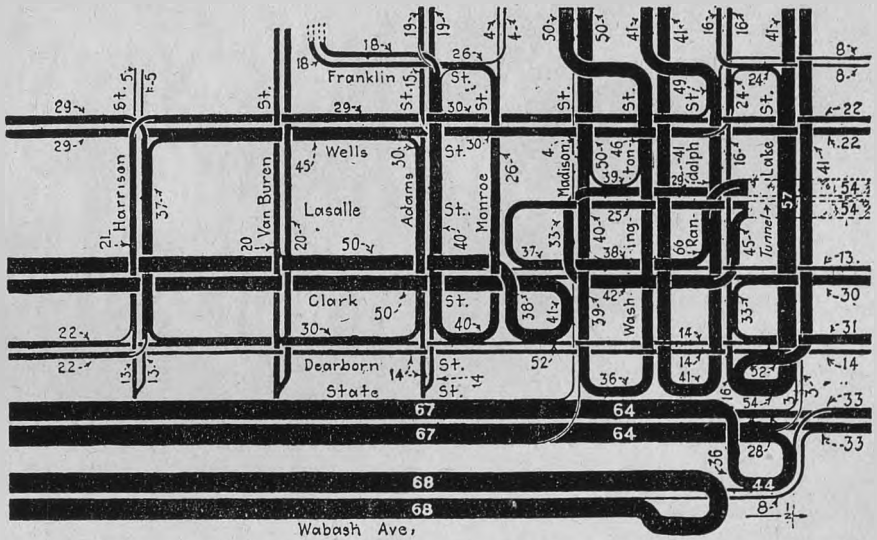


Ecco una strada larga 27 m. Se occupiamo 13 m. coi marciapiedi abbiamo eccesso di spazio pei pedoni e cattiva utilizzazione della carreggiata. Ma se, come si vede nella parte superiore della figura, riduciamo i marciapiedi a m. 4.50 per lato, possiamo sistemare la carreggiata per tre file di veicoli in ogni direzione e possiamo anche intercalarvi i salvagente per chi deve salire sulle tranvie.

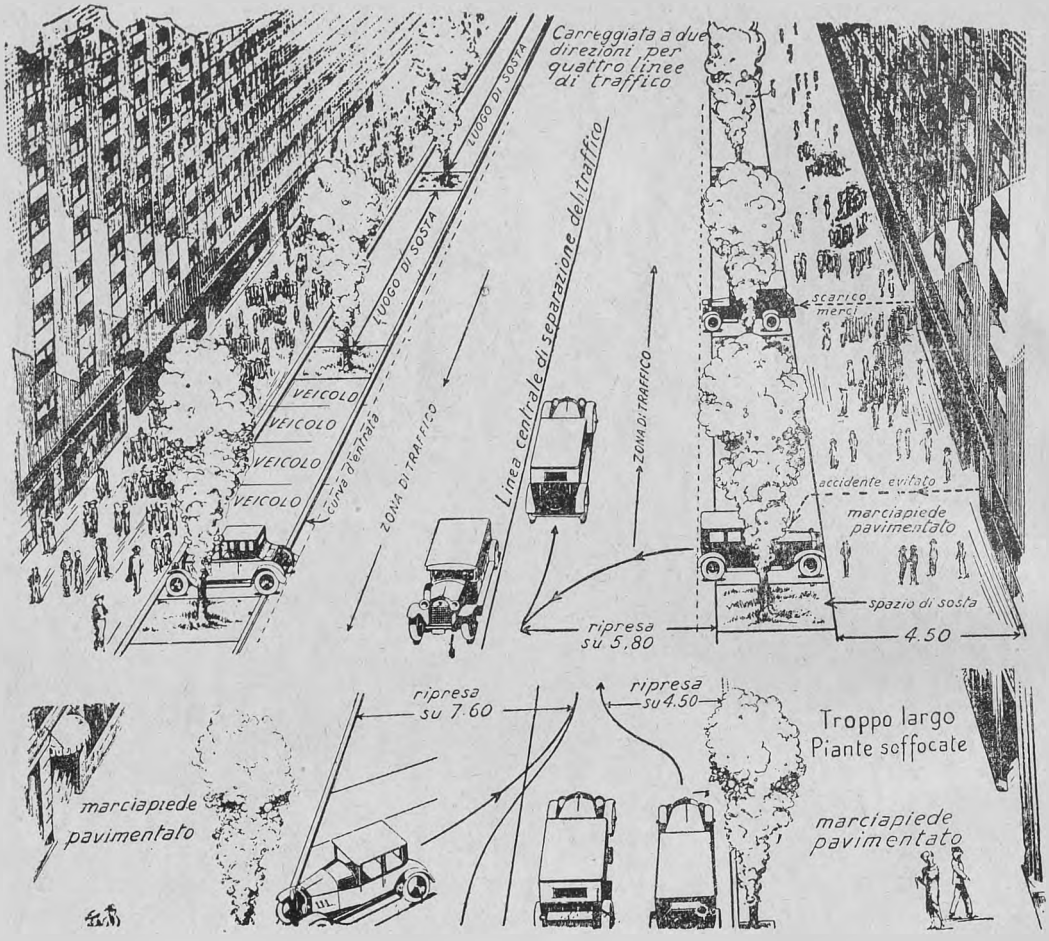
LA STRADA DI DOMANI

L'avvento dell'automobile ha posto alla tecnica della circolazione stradale una quantità di problemi nuovi e di complessa soluzione. Dirò anzi che ha fatto sorgere una nuova tecnica là dove prima non esistevano che poche regole empiriche più che sufficienti al traffico di veicoli lenti, poco numerosi, facili a disciplinare.

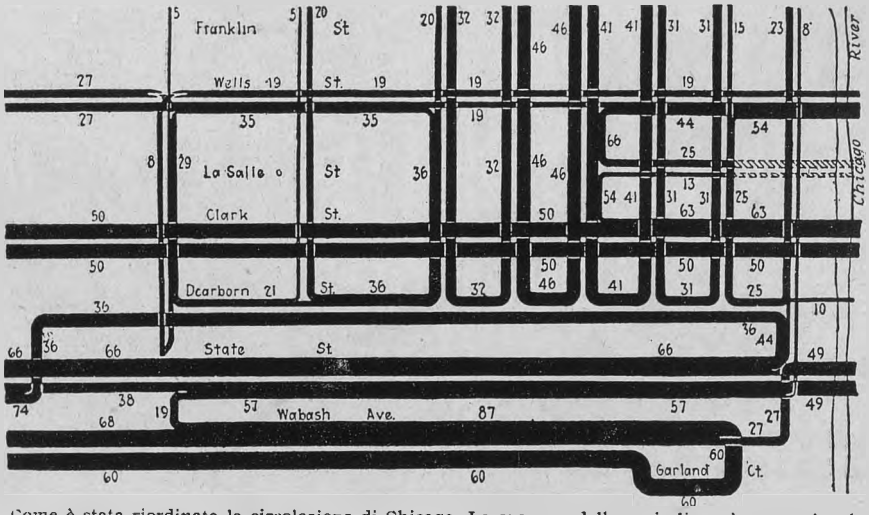
Oggi il numero dei veicoli è enormemente cresciuto e cresciuta è la loro potenzialità di circolazione, in rapporto all'aumentata velocità, mentre per nulla è cresciuta l'ampiezza e la potenzialità delle strade in cui essi si muovono. Si ag-



La circolazione a Chicago come avveniva naturalmente. Lo spessore delle linee è proporzionale all'intensità del traffico indicato dalle statistiche. Vedi alla pagina seguente lo schema della circolazione riordinata.



In basso vediamo una strada sistemata come ordinariamente avviene dove si hanno filari di piante presso i marciapiedi. Se si riduce il numero delle piante si può ottenere un poco di spazio per la sosta dei veicoli, che vengono in tal modo distolti dalla carreggiata e disposti in maniera da agevolarne lo scarico. Le piante, diradate, trovano migliori condizioni di vita.



Come è stata riordinata la circolazione di Chicago. Lo spessore delle varie linee è proporzionale sempre all'intensità del traffico.

giunga che la popolazione di una grande città è oggimai sospinta ad un numero di percorsi assai maggiore che non in passato, dall'accentuata tendenza ad agglomerare il centro degli affari in edifici eleva-

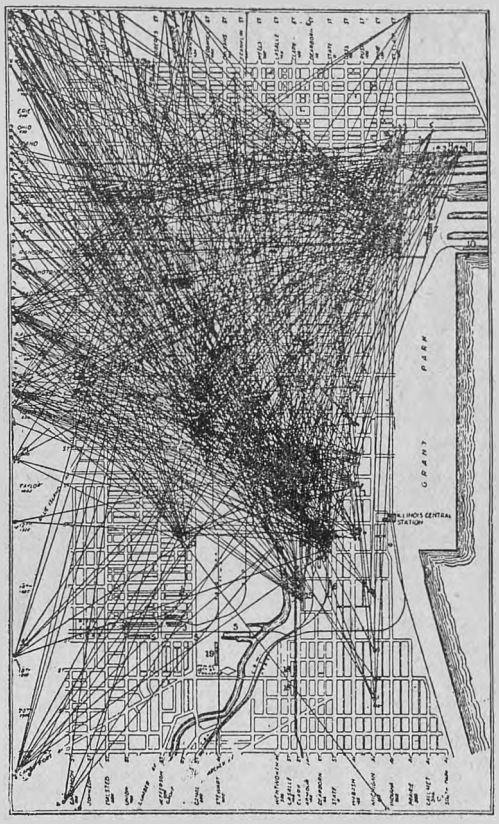
tissimi nel cuore della città, e a collocare in zone eccentriche le abitazioni, con evidente moltiplicazione del numero dei percorsi obbligati che compie ogni cittadino in un giorno e con evidenti aggravamenti del traffico urbano.

Il problema è dunque completamente nuovo nei termini con cui oggi esso si affaccia ai tecnici e si comprende come le soluzioni brancolino tuttavia tra molte incertezze, come accade sempre quando si tratta di affrontare questioni sulle quali si potrà avere molta scienza, e manca invece affatto l'esperienza.

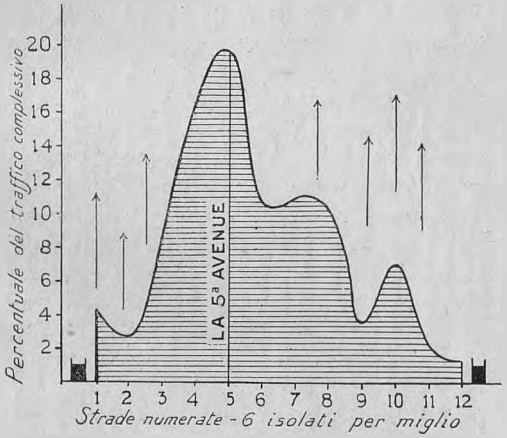
Al Congresso internazionale stradale di Siviglia i « provvedimenti per agevolare la circolazione nelle città congestionate dal traffico » costituivano uno dei sei temi sui quali i tecnici d'ogni parte del mondo furono chiamati a portare i lumi della loro esperienza e a discutere. Fu presentata qualche decina di interessanti e dotte relazioni, ma a risultati conclusivi non si potè venire, tantochè il tema stesso verrà ripresentato al Congresso che si terrà l'anno prossimo a Milano. Evidentemente siamo ancora in un periodo di orientamento, e si comprende che non si possa giungere a risultati di carattere generale, mentre tuttavia è utile che le osservazioni e gli esperimenti dei singoli vengano messi in comune per agevolare la soluzione del problema.

Le difficoltà del problema.

Ma intanto le difficoltà premono e il male s'aggrava ogni giorno più. Discutere dei rimedi, e conoscere quali siano le correnti di idee che si fanno strada tra i tecnici può essere assai interessante, anche perchè ci si persuada che i problemi della circolazione stradale non sono tali da potersi risolvere colla sola buona volontà e con qualche tratto di penna, ma richiedono basi di studio e di indagine, senza di che può accadere di impartire provvedimenti equivalenti alla soppressione del traffico stradale — soluzione certo radicale questa, ma non desiderata — o anche all'aggravamento delle difficoltà circolatorie.



Il movimento di due stazioni di Chicago in una giornata.



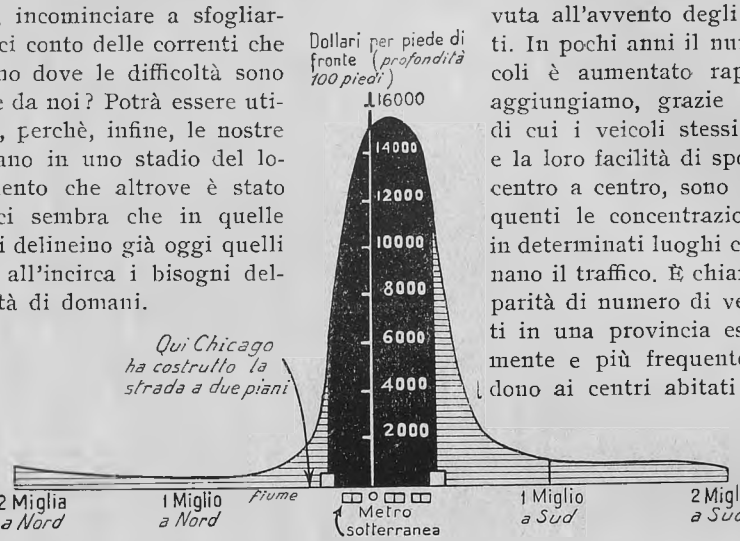
Il traffico nelle strade di Nuova York è disugualmente distribuito, benchè le vie considerate siano parallele. Non è impossibile sfruttare meglio la potenzialità delle strade.

I problemi di traffico stradale sono un poco come i problemi di edilizia urbana e di piano regolatore. Tutti si sentono chiamati a risolverli per semplice intuizione: e le soluzioni affacciate in un'ora di buona digestione, o tra il chiacchierìo dei tavolini da caffè, senza alcuna preparazione tecnica, hanno troppo spesso l'onore delle discussioni e molte volte dell'esperimento.

Le riviste tecniche straniere — poichè il

male, come si è detto, è grave in tutto il mondo e il problema è dovunque di grande attualità — rigurgitano di notizie, dati, progetti, discussioni sull'argomento. Vogliamo, tanto per formarci qualche cognizione in proposito, incominciare a sfogliarle e a renderci conto delle correnti che si manifestano dove le difficoltà sono più gravi che da noi? Potrà essere utile, pensiamo, perchè, infine, le nostre città si trovano in uno stadio del loro accrescimento che altrove è stato superato e ci sembra che in quelle città estere si delineino già oggi quelli che saranno all'incirca i bisogni delle nostre città di domani.

Guardiamo dunque prima di tutto oltremare, dove le difficoltà di circolazione hanno già raggiunto oggi un grado di esasperazione preoccupante, e ancor più preoccupante si delinea il domani.



Come si distribuisce il costo delle arce a Chicago in relazione alla possibilità di costruirvi edifici assai elevati.

Le città per le quali il problema è più grave sono, per quanto risulta dall'esperienza, quelle la cui popolazione è compresa fra 500.000 e 1.000.000 di abitanti. Sono queste d'ordinario le città in cui si manifesta una improvvisa febbre di rapido accrescimento che trova inadeguati tutti gli organismi e gli impianti della città, e sono queste le città per cui è più che mai necessario provvedere perchè gli accrescimenti ulteriori non trovino la città impreparata.

In queste città le strade in generale sono ancora anguste, mentre gli edifici sono già elevati ed ospitano miriadi di impiegati. In queste città non si hanno mezzi di trasporto capaci e rapidi quali sarebbero richiesti dalla necessità di spostare forti masse della popolazione in determinate ore della giornata: i veicoli corrono alla rinfusa e i pedoni non sentono ancora la convenienza e i vantaggi della disciplina. Occorre dunque un doppio ordine di provvedimenti, l'uno di effetto immediato, l'altro di più lunga portata perchè sia evitato un maggior danno domani.

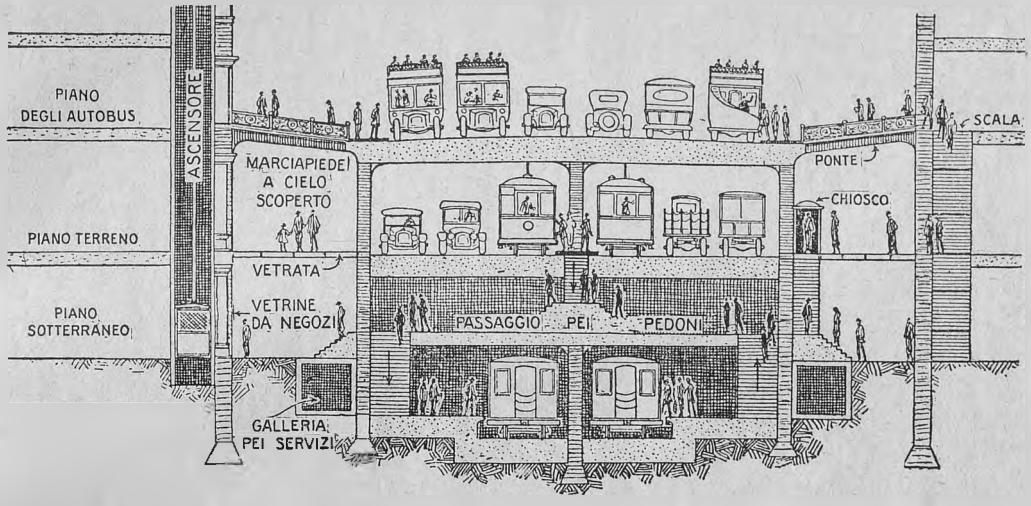
Le colpe dell' automobilismo.

Consideriamo prima di tutto quale sia la causa della congestione. Vi abbiamo già accennato. È la trasformazione del traffico dovuta all'avvento degli autotrasporti. In pochi anni il numero dei veicoli è aumentato rapidamente e, aggiungiamo, grazie alla velocità di cui i veicoli stessi sono dotati, e la loro facilità di spostamento da centro a centro, sono divenute frequenti le concentrazioni di veicoli in determinati luoghi che congestionano il traffico. È chiaro che oggi a parità di numero di veicoli esistenti in una provincia essi più facilmente e più frequentemente accedono ai centri abitati di quel che un tempo non avvenisse e ciò, non solo in occasione di eccezionali avvenimenti, ma anche in via ordinaria. È prevedibile — ed è anche sperabile — che il numero degli autoveicoli cresca ancor più. Come si provvederà domani se già oggi non si sa come trarsi d'impiccio?

Gli ordini di provvedimenti sono di due specie: repressivi e preventivi. I metodi repressivi hanno dimostrato ormai la loro scarsa efficacia. Si lascia fare, si va innanzi passo per passo alla meglio, emanando ordinanze, imponendo regolamenti.... e si giunge in generale a vessare il traffico, e ad accrescere la confusione.

I metodi preventivi invece studiano il fenomeno alla radice e così cercano di prevenire la congestione: pongono il futuro in contrasto col presente e cercano di interessare al problema tutti coloro che dalla rapidità e dalla regolarità del traffico ricavano profitto. Formano un piano in cui siano presumibilmente previsti i bisogni del domani, così come un industriale fa un piano preventivo per i suoi commerci.

Tale piano include provvedimenti che possono essere di vario genere, soprattutto nei riguardi tecnici. Molti infatti sono gli espedienti escogitati per alleviare le difficoltà



Come si smista il traffico su una strada a tre piani. La limitazione negli accessi alle carreggiate rappresenta una semplificazione. La libertà di accesso richiede invece complicati provvedimenti per i pedoni.

del traffico e conviene elencarli, poichè, essendo diversissimo il problema da città a città è utile si conoscano le direttive assunte altrove, per scegliere tra quelle le meglio adatte ai singoli casi.

Smistare i veicoli.

Poichè oggi attraversiamo un periodo di transizione tra l'êra dei veicoli a cavalli e quella dell'automobilismo integrale, noi soffriamo ancora dei difetti del traffico lento e non avvantaggiamo di tutti i profitti del traffico rapido. È naturale che in una colonna di veicoli in cui siano frammischiati carri pesanti con traino a cavalli, carrozze a cavalli, autocarri, automobili, la velocità del traffico è in generale regolata dai veicoli più lenti, i quali, anche quando possono essere sorpassati dai veicoli più rapidi, obbligano a spostamenti laterali che creano disordine e incaglio nella circolazione. Ne deriva che i veicoli rapidi sono costretti a permanere nella strada, senza poterne uscire, assai più tempo di quello che sarebbe strettamente necessario.

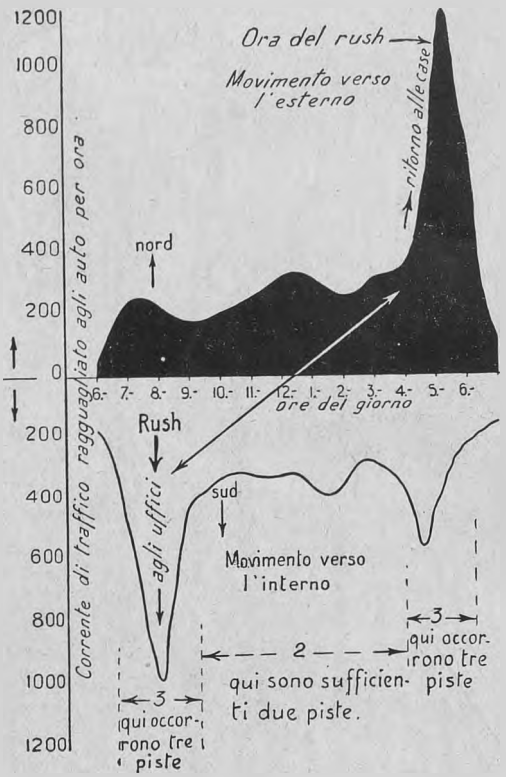
Ecco dunque un primo ordine di provvedimenti: smistare i veicoli a seconda della loro velocità e prescrivere loro determinati percorsi.

Ciò si ottiene facilmente nelle strade di nuova formazione creando al centro la zona delle tranvie, poi, lateralmente, quella degli automobili, poi successivamente una per le biciclette, una per le vetture a cavalli, una pei carri pesanti presso i marciapiedi. Sono zone diversamente pavimentate a seconda della loro destinazione e separate tra loro da strisce di verde o filari di piante. Il provvedimento è stato già replicatamente adottato con vantaggio, ma non può applicarsi che laddove si ha la possibilità della formazione di larghissime arterie stradali.

Nelle parti vecchie della città le cose riescono alquanto più complicate perchè occorre suddividere il traffico su diverse strade, e dove l'organismo stradale non è a scacchiera si hanno gravi difficoltà, senza dire che il divieto di transito dei veicoli di determinate specie in alcune vie riesce in genere assai molesto ai traffici. Non bisogna dimenticare che il disciplinare il traffico non deve mai significare sopprimerlo.

La sosta dei veicoli.

Altro provvedimento che mira a diminuire l'ingombro stradale e che è largamente adottato negli Stati Uniti è quello di limitare le soste dei veicoli. Si è constatato che il ridurre le soste a un massimo di mezz'ora permette di ricoverare un numero di veicoli quattro volte maggiore che se la sosta non avesse limite. È però necessario che ogni veicolo possa con facilità uscire dal luogo di sosta e riprendere la corsa e quindi è necessario che si abbiano luoghi distinti di ri-



Come si distribuisce il traffico nelle varie ore della giornata e quali necessità ne derivano per la larghezza delle strade.

covero per le soste relativamente brevi, come quelle dei veicoli che devono lasciare o prender passeggieri dinanzi alle case e quelle dei veicoli che per qualche ora devono attendere i passeggieri.

Mentre per queste ultime occorre prevedere spazi ed edifici appositi in cui si raccolgano gli autoveicoli in prossimità delle stazioni, delle banche, degli uffici — di questi edifici si sono già studiati parecchi tipi e prossimamente ne informeremo il lettore — per gli altri deve intervenire la città.

La disposizione migliore è quella che colloca i veicoli tra i filari di piante perpendicolarmente alla direzione del traffico. Riesce allora facile lo scarico dei veicoli, e riesce facile il rientrare nella corrente del traffico. Il provvedimento restringe i marciapiedi, ma è evidente che le nostre strade a carreggiate ristrette e a larghi marciapiedi furono ideate e pensate per bisogni diversi dagli attuali: e i pedoni non si lamenteranno di un provvedimento che, senza troppo loro disagio, lascia libera alla circolazione tutta la sezione delle carreggiate.

In realtà si tratta di usare per la sosta dei veicoli una zona che quasi a nulla serve, mentre offre spazio di ricovero a numerosi veicoli, crea una separazione tra il marciapiede e la carreggiata, rendendo più sicura la circolazione dei pedoni, costa poco o nulla e salva, almeno in parte, le piantagioni.

Quando si pensi la ingente somma che costerebbe un allargamento della sede stradale per mezzo di demolizione di case, si comprende come questo provvedimento che aumenta la potenzialità delle strade con una spesa minima abbia dovunque incontrato il gradimento delle popolazioni, anche se esso si attuava in parte a spesa della larghezza del marciapiede. Nei quartieri degli affari l'area è preziosa e non si possono nè si devono pretendere le larghezze che si hanno nelle allee dei parchi.

Gli incroci inutili.

Un altro studio — che però non può essere efficace se non si basa su statistiche di traffico — deve mirare a ridurre il più possibile gli inutili incroci di veicoli. Chicago ha eliminato con provvedimenti di questo genere il 27 per cento delle intersezioni stradali. Studiando sistematicamente i percorsi ha potuto evitare un gran numero di queste intersezioni prescrivendo ai veicoli determinate traiettorie. È vero che qualche percorso riesce più lungo, ma tale allungamento è largamente compensato dall'eliminazione delle lunghe soste a cui i veicoli dovevano sottostare a ciascuno dei frequenti incroci.

Del resto la statistica del traffico — elemento essenziale per chi deve studiare provvedimenti di circolazione e non vuole attuarli a casaccio colla probabilità di risultati inadeguati — può dare indicazioni eccellenti sull'opportunità di guidare il traffico secondo l'una o l'altra direttiva. È curioso come il traffico segua determinate preferenze anche a costo di incagli. A Nuova York il traffico delle strade nord-sud risultò assai disuguale, come può mostrare il diagramma che pubblichiamo, dove si vede che affatto vicino alla congestionatissima Quinta Strada si hanno strade in cui il traffico è notevolmente minore.

Decentramento e grattacielo.

Pure interessante il modo con cui si mira ad ottenere il decentramento nelle città americane. Occorre premettere che le città americane, causa la costruzione dei grattacielo hanno toccato il colmo dell'accentramento: e perciò oggi si va delineando un salutare movimento in senso opposto.

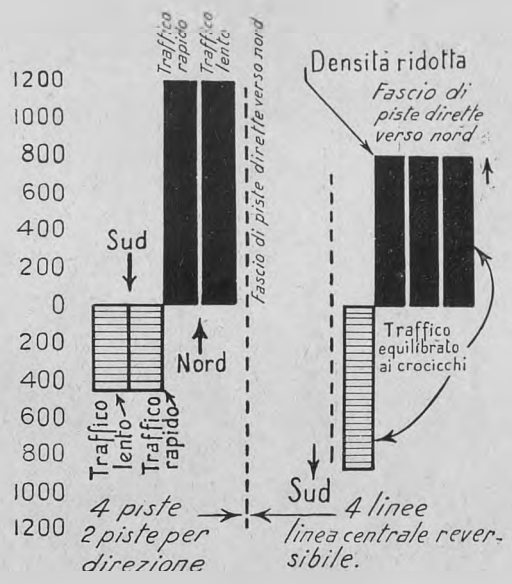
Il numero dei fautori dei grattacielo diminuisce sempre più, e sempre più quindi diminuiscono gli accentratori. Si comprende che il concedere grandi altezze ai fabbricati nella zona degli affari non rappresenti la soluzione di un problema, ma solo lo aggravi o meglio lo ripresenti sotto aspetti diversi. Edifici elevati creano concentrazione di popolazione, concentrazione di veicoli, alto prezzo dei terreni e quindi necessità di edifici ancor più elevati, e quindi maggiore congestione. A Chicago — vedasi l'interessante diagramma del costo dei terreni nelle varie parti della città — si è spinta l'altezza degli edifici al centro della città a ottanta metri e ciò ha notevolmente aggravato le condizioni del traffico e ha elevato il costo dei terreni.

Ora, se è possibile che le città di 50.000 a 100.000 abitanti possano provvedere tempestivamente per le necessità create dall'aumento del traffico, ciò non può essere per le grandi città che raggiungono il milione di abitanti. Qui ogni provvedimento che tenda ad allargare le strade riesce costoso e non v'è altra via che mettere un freno all'accentramento, che è la tendenza naturale della città, mediante lo spostamento di pubblici uffici, di centri di affari verso le zone più esterne. Ciò non può essere fatto che dalle amministrazioni pubbliche a prezzo di forti contrarietà.

Pur troppo il cittadino vede solo il leggero disagio che gli crea uno spostamento di abitudini e non misura quali ingenti capitali egli dovrebbe fornire alle amministrazioni cittadine per attuare adeguati provvedimenti che portino ad allargare o sistemare radicalmente, come sarebbe necessario, le strade esistenti.

Le stazioni ferroviarie.

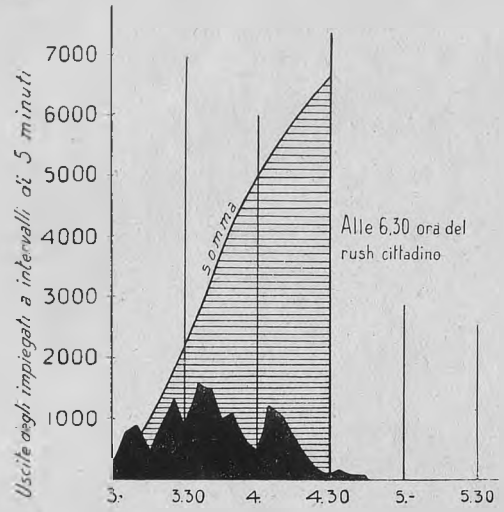
Nodi nei quali si creano enormi masse di traffico sono, ad esempio, le stazioni ferroviarie. Ora se può essere utile che le linee



Se nelle ore del *rush* si lasciasse a disposizione metà strada per ogni senso del movimento (diagramma di sinistra) ne nascerebbe uno squilibrio di traffico. Invece se la pista centrale è reversibile si possono offrire al maggior traffico tre piste e una al minore ed equilibrare così il carreggio nei due sensi, sfruttando la capacità delle strade (diagramma di destra).

del traffico vicinale sfocino in diversi punti della città, altrettanto non è delle linee del traffico lontano che devono condursi tutte in unica stazione se si vuol evitare di gravare con un intenso traffico, non necessario, sulle vie e sui mezzi di locomozione delle città, per necessari trasbordi da stazione a stazione. È persuasivo al riguardo il diagramma che pubblichiamo e che indica il punto di partenza e di arrivo del movimento dei trasporti d'una giornata tra due sole stazioni di Chicago. Ogni linea rappresenta un trasporto: e molti trasporti potrebbero non traversare la città se la stazione fosse unica.

È anche utile che la rete ferroviaria del traffico lontano si avvicini il più possibile al cuore della città. Sono altri percorsi risparmiati, in ispecie se si dispongono razionalmente entro la stazione d'arrivo delle ferrovie le stazioni di partenza delle ferrovie locali, delle tranvie e degli autobus. Come le ferrovie possano entrar in città senza disturbare il traffico gli americani dimostrano con parecchi esempi: anzi essi ritengono che il collocare al centro di una strada su un piano rialzato la ferrovia, agevoli la collocazione delle ferrovie locali in un piano ribassato e così restino più facili gli attra-



Il diagramma nero indica l'intensità di traffico generata da uscite degli operai scaglionate da cinque in cinque minuti per un'ora e mezza. Se tutti uscissero a un tempo, si avrebbe alle 4.30 il movimento indicato dal tratteggio che rappresenta la somma dei movimenti distribuiti sul diagramma nero.

versamenti con sottopassaggi agli incroci stradali.

I provvedimenti.

Tutto ciò si riferisce però a provvedimenti di larga portata. Altre provvidenze mirano a rimedi più facilmente attuabili, che tendono ad un migliore sfruttamento delle sedi stradali esistenti, migliore sfruttamento che è consigliato agli americani dalle difficoltà, ormai riconosciute, di provvedere mediante allargamento delle strade esistenti.

Già la creazione di spazi di sosta sui marciapiedi a cui prima accennammo appartiene a questo ordine di provvedimenti. Ma altro si può aggiungere.

Le strade attuali, già lo avvertimmo, derivano dalla considerazione di un traffico diverso dall'attuale. Perciò hanno marciapiedi ampi e carreggiate ristrette, dove, in generale, a lato della doppia linea tranviaria centrale v'è spazio per una linea di veicoli e per un'altra zona incapace di contenere una seconda linea di veicoli. Restringendo di poco i marciapiedi si può avere la possibilità di marcia contemporanea di due file di veicoli per ciascuna direzione, anzichè di una come oggi avviene, e con ciò si raddoppia la potenzialità della strada.

Altro provvedimento del genere e che fu recentemente adottato a Filadelfia può essere la formazione di portici ai lati delle strade, provvedimento questo tutto italiano e che non ha bisogno di illustrazione. Si ottiene così di aumentare la larghezza delle carreggiate a spese delle case limitrofe alla strada, alle quali però si offre la possibilità di creare vetrine per esposizione di merce, davanti alle quali i pedoni possono sostare senza pericolo e ingombrando relativamente poco il transito.

Ma gli americani vanno più in là e incominciano a costruire strade a parecchi piani, con che smistano il movimento secondo la natura del traffico e sfruttano più largamente la superficie stradale.

Si hanno tre piani stradali sovrapposti. Il più profondo è occupato dalla ferrovia urbana, destinata ai lunghi percorsi; alla superficie si hanno le tranvie pei percorsi minori; su un piano elevato corrono gli autobus destinati al servizio locale. Cogli autobus corrono le autovetture: gli autocarri invece sono collocati a livello del piano terreno colle tranvie. Si osservi che la disposizione delle scale e l'accesso alle diverse specie di veicoli sono studiati in modo da riuscire il più possibile indipendenti.

Naturalmente le case in vicinanza a questa strada a tre livelli vengono modificate in modo che si abbiano vetrine anche nel sotterraneo. Per tal modo il pedone ha due vie sovrapposte sulle quali può agevolmente transitare.

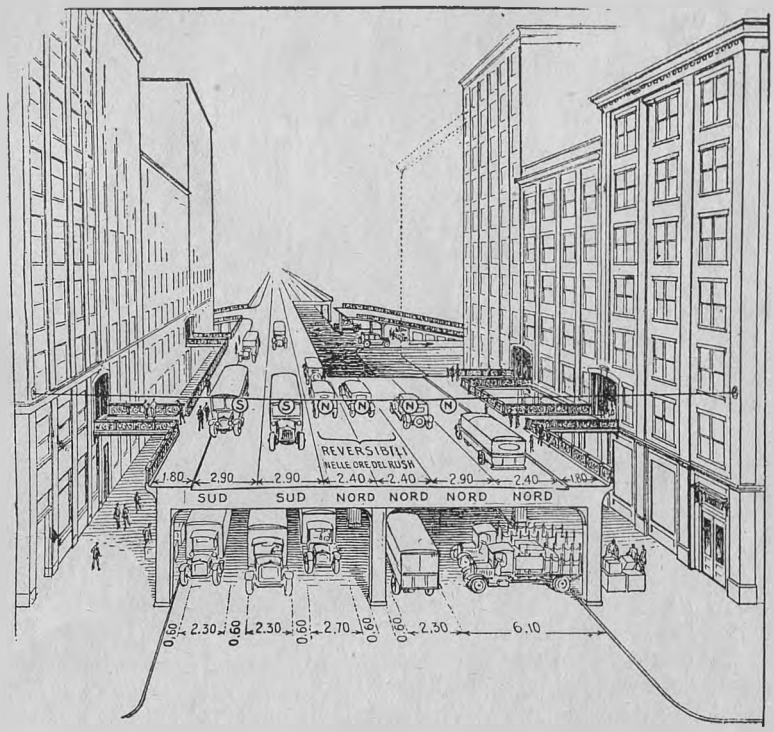


Ecco come si è rilevato che il movimento dovuto ad una grande casa di spedizioni coincideva colle ore del *rush* mentre in altre ore avrebbe potuto trovare maggiore e più rapido sfogo. Ancora la statistica ha suggerito il rimedio.

Che cosa insegna la statistica.

Senza giungere però a tali virtuosismi costruttivi veramente... americani vi sono altri provvedimenti che gli americani stessi propongono per la migliore utilizzazione delle strade.

Il traffico non è uniforme durante le varie ore del giorno. La statistica del movimento stradale—sempre la statistica — ci ammonisce, o ci conferma, che vi sono alcune ore in cui il movimento è formidabile — le ore che gli americani chiamano del *rush* — e ve ne sono altre in cui esso decresce notevolmente. Non solo: ma vi è un *rush* antimeridiano e un *rush* pomeridiano che hanno direzioni opposte a seconda che la popolazione si reca al quartiere degli affari o ne ritorna.



Un tipo di strada a due piani con piste centrali reversibili nell'ora del *rush*.

Poichè nelle ore del *rush* il movimento in una direzione è notevolmente superiore a quello che si ha nella direzione opposta, se la strada offrisse egualmente lo spazio per due correnti di veicoli in ciascuna delle due direzioni si avrebbe una direzione aggravatissima di traffico, l'altra invece assai leggera. Se invece si riservasse permanentemente al traffico nelle due opposte direzioni solo una zona per ciascuna direzione, per esempio quella prossima al marciapiede, resterebbero disponibili le due zone centrali per essere aggregate alternativamente al traffico nell'una o nell'altra direzione a seconda della direzione prevalente nel *rush*. Si avrebbe insomma la successione di servizio seguente: nelle ore del *rush* antimeridiano tre linee dirette al centro, una proveniente dal centro; nelle ore della giornata due linee dirette al centro, due provenienti dal centro; nelle ore del *rush* pomeridiano una linea diretta al centro, tre linee provenienti dal centro.

Si intende che quando si abbiano tre zone di traffico nelle stesse direzioni, le due zone al centro della strada sono riservate al traffico veloce, quella prossima al marciapiede al traffico lento. Ciò presuppone una demarcazione con linee sul pavimento della strada che riesce praticamente efficace per ordinare il traffico. Tale segnalazione è assai usata in America e incomincia a diffondersi in Europa, dove già se ne apprezzano i vantaggi.

Il rendere reversibile la zona centrale della carreggiata rappresenta un provvedimento economico e relativamente semplice: come mostra il diagramma, mentre a carreggiata simmetrica nell'ora del *rush* si ha una densità oraria di traffico di 400 veicoli in un senso e di 1200 nell'altro per ogni zona della strada, invece ove si renda reversibile la zona centrale si ha un notevole vantaggio: la densità riesce di 800 veicoli per ogni zona tanto in una direzione come nell'altra: ciò che significa che si raggiunge la migliore utilizzazione della strada.

Gli orari di lavoro.

Ma vi sono altri provvedimenti che potrebbero adottarsi e riuscire efficacissimi so-

lo che in tutti fosse la convinzione delle enormi perdite di tempo e di lavoro che crea una circolazione difettosa.

L'esempio ci viene dagli stabilimenti Ford. Da quelle enormi officine si è trovata la convenienza di evitare la coincidenza degli orari di tutte le sezioni. Si è visto che riversando sulla strada d'un colpo, o richiamando alla stessa ora agli stabilimenti una massa di 38.000 lavoratori si creava un formidabile *rush* su tutte le strade e su tutti i mezzi di trasporto. Si è allora provveduto a scalare le ore di entrata e di uscita in modo da evitare le coincidenze. Con ciò si è avvantaggiato il traffico stradale, si sono risolte le difficoltà dei mezzi di trasporto e si è raggiunta una migliore utilizzazione di essi. Il diagramma che pubblichiamo è assai istruttivo al riguardo.

Ma andiamo oltre. Gli americani hanno osservato che la distribuzione delle merci sinora aveva il suo massimo appunto nell'ora del *rush* pomeridiano. Lo studio del movimento di una grande casa di spedizioni di Chicago aveva dimostrato che la massima circolazione di carri si aveva appunto nell'ora del *rush*. Se ne trassero subito le conseguenze.

Anzitutto: una casa di spedizioni di merci non deve situarsi su una strada di grande movimento. Inoltre la partenza dei carri per recapito di merci conviene avvenga tra le 13 e le 15, poichè altrimenti si ha il risultato di recapiti difficili o impossibili e si deve rimandarli al giorno successivo, con aumento di spesa. È dunque opportuno che la spedizione si faccia in modo che non si devano far recapiti nell'ora del *rush*. Con ciò resta libera la strada al traffico di transito e, come risulta dal diagramma, il movimento dei veicoli viene diminuito nell'ora del *rush* da un terzo a una metà nelle strade prossime alle grandi case di spedizione.

***

Oltre ai provvedimenti tecnici altro ordine di misure destinate a regolare la circolazione riguardano le segnalazioni, la disposizione dei salvagente e dei marciapiedi, le norme di regolamento, e soprattutto la propaganda nel pubblico.

Vi accenneremo altra volta se non ci verrà meno la paziente attenzione del lettore.

CESARE ALBERTINI.

Le illustrazioni di questo articolo furono tratte dalla pubblicazione *A traffic dream*, estratte dal numero del 25 dicembre 1924 dell'*Automobile Trade Journal*, edito dalla *The Class Journal Co.*, 239 W. 39 th St., New York.

L'Albergo in Italia

A quale pubblico si rivolge la nostra nuova rivista del T. C. I. **L'Albergo in Italia?**

Agli albergatori prima di tutto, è ovvio, e a quanti esercitano o dirigono un'azienda affine, come collegi, colonie climatiche e marine, case di salute, sanatori, ecc.

Ma forse che il problema alberghiero interessa solo chi lo considera dal punto di vista professionale?

Tanto varrebbe credere che il problema ferroviario riguardi solo il ferroviere e non il viaggiatore, o che il problema della produzione debba lasciare del tutto indifferente il consumatore.

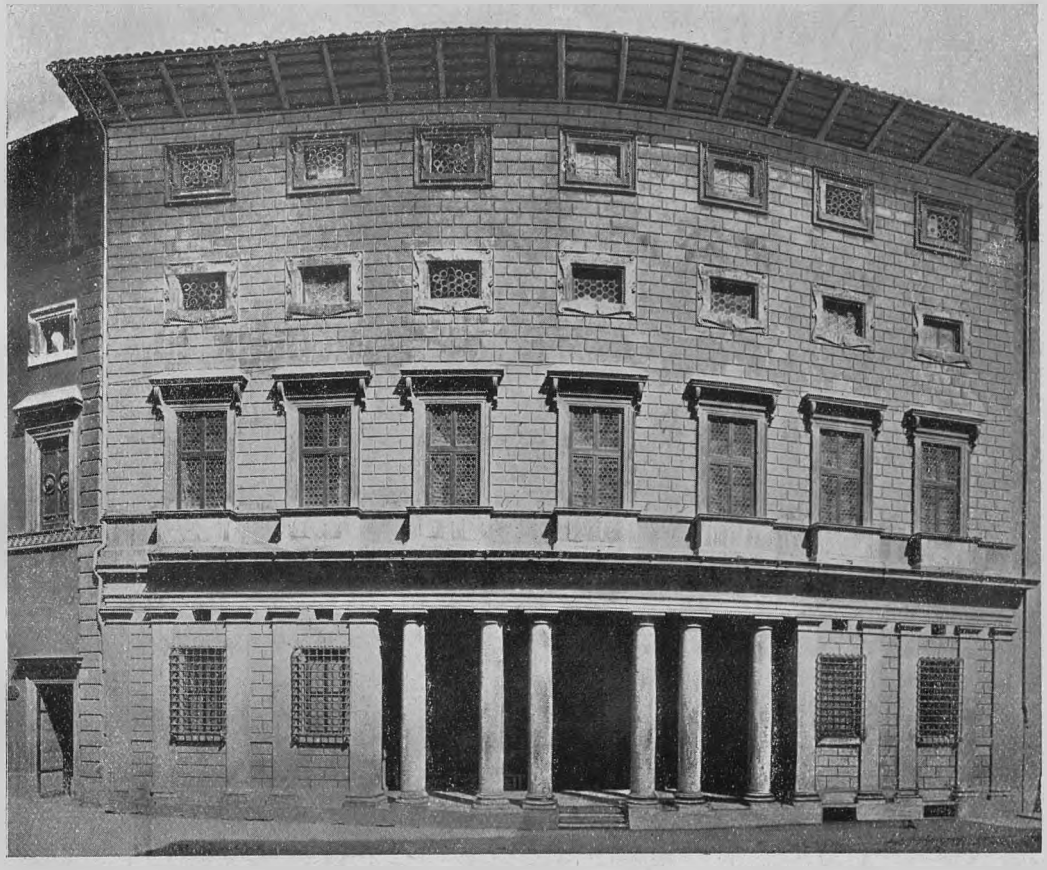
Inoltre l'albergo è la casa di tutti, e i problemi che vi si riferiscono sono spesso quelli della casa in genere: come, per esempio, le norme pratiche della costruzione, degli impianti e degli arredi, la conservazione delle derrate e la confezione delle vivande, l'igiene della convivenza nella casa.

La nostra rivista **L'Albergo in Italia** si rivolge dunque:

Alla classe degli albergatori e a tutti quelli che esercitano un'azienda ospitaliera;

Al pubblico numeroso che ricorre all'ospitalità dell'albergo nei suoi viaggi o per un soggiorno di svago e di riposo;

Alle buone massaie e a quanti amano la loro casa e desiderano di trovarvi quel benessere che è garanzia di buona salute e condizione indispensabile per la tranquillità dello spirito.



PALAZZO MASSIMO ALLE COLONNE - FACCIATA (BALDASSARE PERUZZI).

SOFFITTI E VÔLTE DI PALAZZO MASSIMO IN ROMA

Nella Roma del Rinascimento che, con il suo nuovo aspetto si preparava a rivaleggiare con le più nobili città di Toscana, per la saggia opera dei Pontefici, il palazzo Massimo, detto « alle colonne » dal suo portico aperto sulla facciata, situato presso il palazzo della Cancelleria, quasi incontro alla chiesa di S. Andrea della Valle, veniva costruito, lungo la via papale, da un artista di genio, Baldassare Peruzzi da Siena, sopra l'antico palazzo Massimo, ormai reso inutilizzabile dalle distruzioni dei lanzichenecchi invasori, fin dal 1527.

In quell'anno, il proprietario, Domenico de' Massimi, uno dei più ricchi signori di Roma, fu costretto ad abbandonare l'antico, sontuoso edificio e a rifugiarsi con i parenti presso i Colonna, mentre la costruzione, che egli aveva abbellito tanto da renderla meta di pellegrinaggi d'illustri visitatori, veniva occupata e distrutta dagli invasori. L'edificio che sostituì l'antico, iniziato dopo il 1532, veniva condotto sotto la guida dell'artista, a buon punto, fino al 1536 e da quell'anno continuato da aiuti del maestro o da suoi seguaci minori.

L'arte del primo seicento aggiunse alla costruzione la decorazione originale d'un secondo cortile che la collega all'antico palazzo quattrocentesco appartenente ad uno dei fratelli di Massimo, ma il palazzo restò quale l'aveva immaginato il Peruzzi al lato della via Papale, in quel tratto di strada



PALAZZO MASSIMO - PORTICO ESTERNO (B. PERUZZI.)

detta, fin dal trecento « via de' Massimi » con la sua severa facciata, il portico basso e tetro simile all'entrata di una tomba etrusca, e il nobilissimo cortile dorico, sul quale s'affaccia un elegante loggiato.

Quando l'artista disegnò la facciata dell'edificio, ebbe certo davanti agli occhi, abituati ormai allo studio dell'architettura romana, la semplicità rude delle costruzioni classiche ch'egli andava studiando a Roma e nelle campagne, come si ricava dai suoi numerosi disegni agli Uffizi e nella Biblioteca di Siena. Da questa ricerca assidua e dall'ammirazione delle opere del Bramante, egli trasse il motivo originale e nobilissimo del nuovo edificio.

Il Palazzo è innestato in mezzo a due costruzioni della stessa famiglia: il palazzo detto « di Pirro » (per una statua di Marte oggi al Museo Capitolino, nel cinquecento creduta di questo re e collocata in una nicchia del cortile) e il palazzo Istoriato, quell'edificio quattrocentesco che s'affaccia sulla piazza de' Massimi e che deve la sua notorietà all'aver ospitato per primo in Roma una stamperia a caratteri mobili, installata nell'antico palazzo dai due tedeschi Sweinheim e Pannartz alla metà del 1464.

La grigia pietra della facciata, che dà all'esterno del palazzo Massimo un aspetto così tetro, non invita certo il passante ad entrare, verso sera, nel portico misterioso dove spesso ancora, sopra le due banchine marmoree, dormono, ravvolti nei mantelli, mendicanti o contadini. Ma se si vince la tristezza e lentamente ci si incammina verso l'interno, nel cortile pieno d'ombra, improvvisamente, alla luce fioca d'una antica lampada, si scoprono meravigliose decorazioni sulle vôlte dell'androne e del cortile.

Sembra che la fantasia geniale del decoratore si sia preoccupata d'alleviare con la grazia dei motivi infinitamente vari, la gravità eccessiva dell'architettura severa. Profondi riquadri di stucco, che racchiudono scene complesse tratte dalla mitologia, delicate cornici in bassorilievo con festoni ricorrenti; lungo le mensole, figurine di genietti folleggianti tra girali sboccianti, tutti gli elementi più originali e delicati che gli artisti del Rinascimento seppero trarre dalle grot-

tesche romane, popolano gli spazi lasciati liberi dall'architettura di Baldassare Peruzzi.

Negli anni in cui il Palazzo Massimo si costruiva, dietro l'esempio dell'arte di Raffaello, apparsa piena di fascino nella decorazione delle Logge Vaticane, uno stuolo di architetti, scultori, pittori, s'era dato a studiare la decorazione classica, visitando le antiche ville romane, scoprendo nelle tombe lungo la via Appia e la Via Latina soffitti e vôlte di stucco dipinto e disegnando febbrilmente i motivi più originali offerti dalla decorazione romana e detti, appunto « grottesche ».

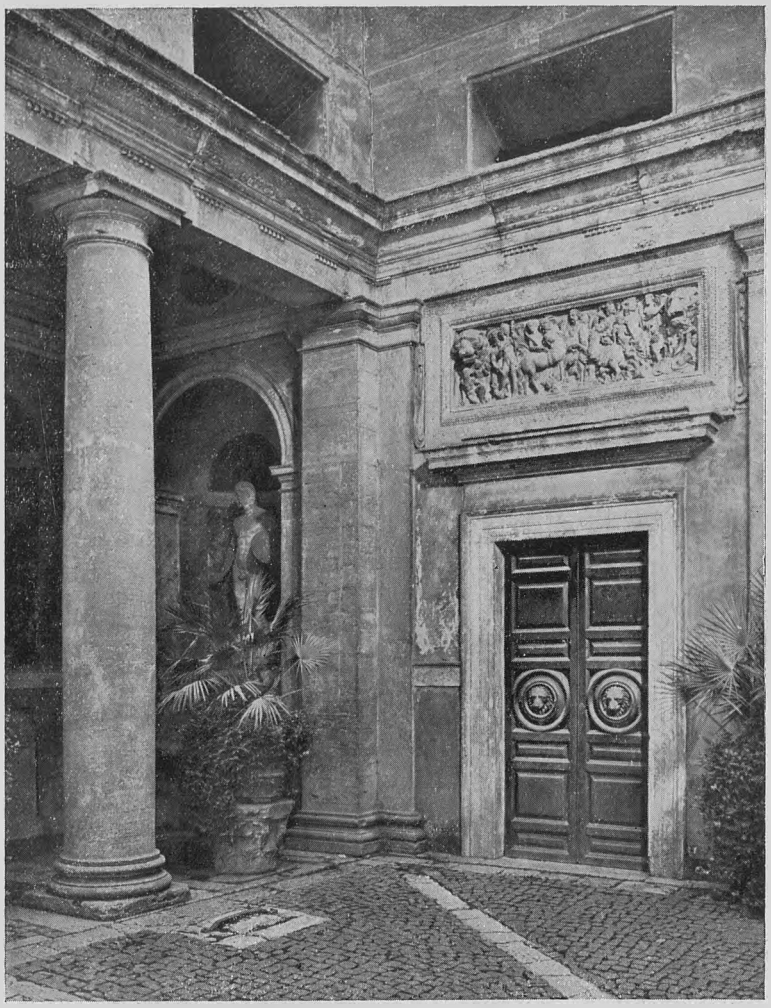


PALAZZO MASSIMO - STUCCHI SUL PORTICO ESTERNO (STEMMA GENTILIZIO).

Numerosissimi sono i disegni ancora conservati di questo tempo e se non tutti rivelano l'abilità d'un Daniele da Volterra, d'un Pierin del Vaga o d'altri maggiori, tutti dimostrano, però, un uguale amore alle forme classiche e una spiccata preferenza per la decorazione elegante e spigliata degli stucchi romani. Ammirando, dunque, la ricca e varia decorazione che riveste gli ambulacri del Palazzo Massimo, non dobbiamo meravigliarci della ricchezza dei motivi: essa infatti è il frutto di questo studio paziente ed amorevole.

Entrando nel portico, dopo aver osservato la bella architettura classica, semplice, il visitatore è presto conquistato dalla novità dei motivi del soffitto e delle due nicchie laterali. Il soffitto, piuttosto pesante, è reso più aggraziato dalle decorazioni: una « greca » doppia, formando una graziosa decorazione, corre lungo le travature rompendone la monotonia e, sul centro dei lacunari, sta lo stemma dei Massimo, in alto-rilievo, accompagnato da un fanciullo in atto di strozzare due serpenti: accenno alla origine leggendaria della famiglia che vanta, tra i suoi antenati e come capostipite, Fabio Massimo, il « temporeggiatore », illustre progenie di Ercole.

Le due nicchie, che ora accolgono statue poco notevoli, provenienti dall'antica villa Massimo alle Terme, appaiono più delicate



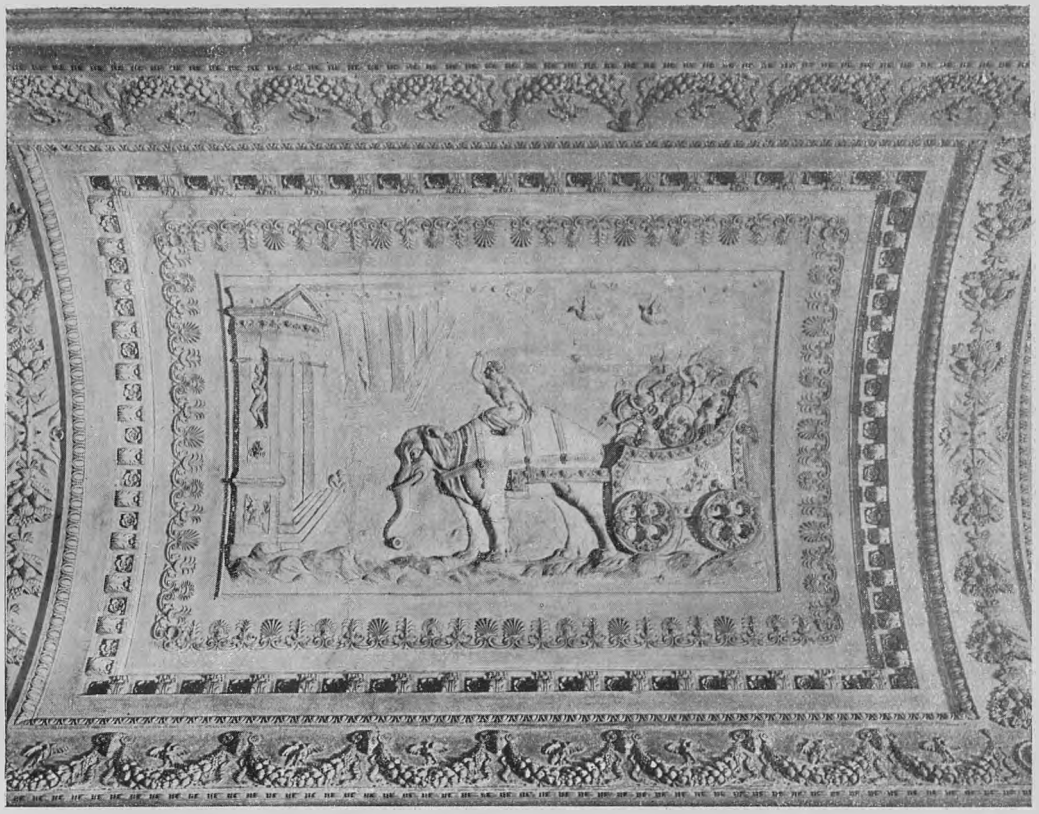
PALAZZO MASSIMO - PRIMO CORTILE, ANGOLO PRESSO IL NINFEO.

nell'esecuzione e contengono, in molti riquadri a losanga, figurine classiche di danzatrici, di fauni, ispirati all'arte romana dei sarcofaghi o degli stucchi.

La vôlta a botte dell'androne che guida al cortile, mostra però una decorazione più nobile e ricca: per questi stucchi si può anche supporre che lo stesso architetto senese, decoratore fecondo e abile ricercatore di motivi classici nelle tombe romane, ne sia stato l'ideatore: infatti alcuni s'accostano a molti disegni decorativi del maestro senese.

Questo passaggio al cortile è suddiviso in tre riquadri rettangolari circondati di motivi floreali graziosissimi: lungo i girali d'acanto si muovono dei genietti, armati di scudi e di spade ricurve, che combattono contro draghi fantastici, ricordo evidente dei combattimenti di pigmei e di mostri, così comuni nei bassorilievi romani. Nell'entrata e nell'arco di passaggio sono poi disposte due belle lunette in stucco fortemente rilevato: nell'una, in ombra, si distingue la nobile figura di Arianna dormente, in un paesaggio roccioso e solitario, presso una classica fontana; nell'altra di fronte, l'artista ha modellato un soggetto poco noto alla arte del Rinascimento, ma che appare anch'esso derivato dall'arte romana: l'incontro dell'Uomo e della Fortuna. Questa, immaginata come una giovane dea in corsa sopra un globo, viene afferrata ad un tratto per la chioma da un eroico giovane, scolpito a lato, in posa statuaria. È probabile che questo, come altri soggetti umanistici, fossero dall'artista eseguiti sotto il diretto suggerimento di qualche letterato o dello stesso proprietario del palazzo, che volle in tal modo ricordare al visitatore la gloriosa e fortunata famiglia a cui appartenne.

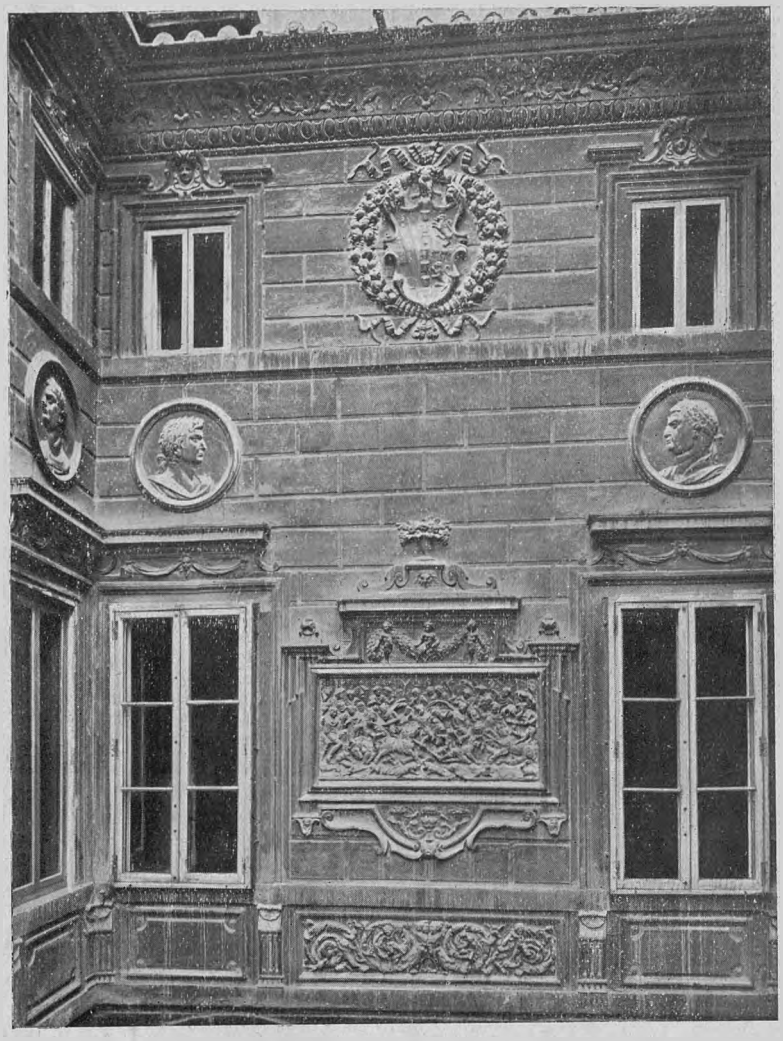
Soggetti di questo genere, infatti, compaiono anche sulla vôlta, dove con rara maestria il fecondo decoratore dispose perfette e svelte figurine nei tre riquadri lasciati liberi dalla decorazione floreale: nell'uno, una corsa di bighe in un circo, nell'altro, l'arrivo d'una nave al traguardo e, in mezzo, un soggetto poco chiaro, ma che sembra rappresentare l'arrivo d'un trionfatore in città: vi si vede, nel centro, un elefante carico di armi che s'avvia verso un tempio abilmente



PALAZZO MASSIMO - PASSAGGIO AL PRIMO CORTILE - STUCCHI DELLA VÔLTA.

disposto in prospettiva. La delicatezza del rilievo attenua così sottilmente i piani delle figure, e lo stucco ha, col tempo, acquistato una colorazione così armoniosa, da farci apparire tutta la decorazione come scolpita pazientemente nell'avorio: solo i notissimi stucchi romani della Farnesina e quelli della basilica sotterranea recentemente scoperti presso la Porta Maggiore in Roma, possono superare queste opere cinquecentesche in cui la grazia s'incontra con la conoscenza d'una tecnica sorprendente. Lungo le vôlte laterali al cortile maggiore, e nel cortile stesso, attorno ad un ninfeo barocco composto con vari frammenti di sculture antiche, si continuano gli stucchi aggiungendo eleganza ai motivi troppo semplici e severi dell'architettura: ma essi appaiono meno raffinati e belli dei precedenti e forse eseguiti da maestri secondari.

Il secondo cortile, invece, che unisce l'antico palazzo Istoriato all'edificio architettato dal Peruzzi, è un bell'esempio di decorazione dei primi anni del seicento. In esso l'artista, che vi lavorò intorno al 1620, tentò di armonizzare la nuova architettura con gli stucchi del cinquecento, e dette libero corso alla sua fantasia di decoratore, disponendo al disopra delle classiche arcate sostenute da antichissime colonne, tutta una fioritura di motivi di decorazione tratti da bassorilievi classici o da medaglie romane. Sulle finestre, sormontate da piccoli, eleganti festoni, egli dispose, in grandi cerchi, sei profili imperiali, modellati con grande vigore e, tra due finestre, innestò un bassorilievo romano, simile ai due di fianco al ninfeo del primo cortile, aumentando liberamente il numero delle figure e rendendo pittorico lo sfondo, con l'aggiunta di particolari modellati nello stucco. Più in alto campeggia lo stemma dei Massimo, in una ghirlanda di frutta, e su tutto corre un grazioso fregio di leoni e palmette, tra una doppia cornice di ovuli: dal confronto dei due cortili risulta chiarissimo, in tal modo, il contra-



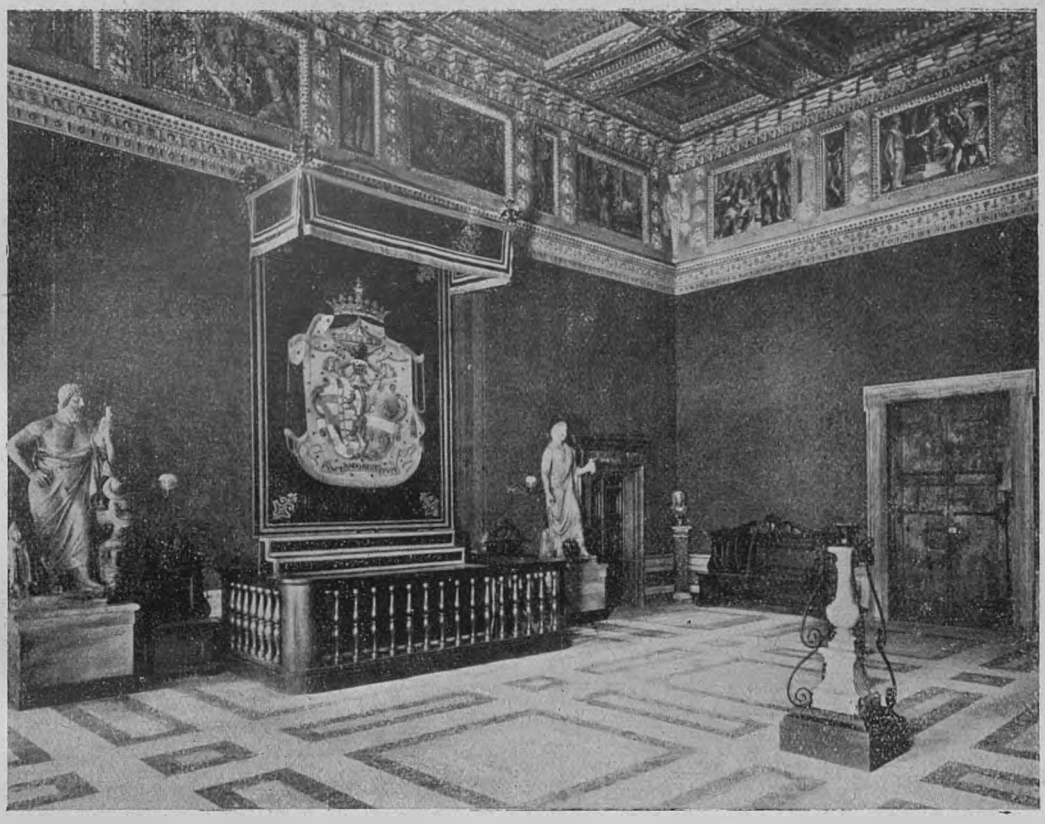
PALAZZO MASSIMO - STUCCHI NEL SECONDO CORTILE.

sto tra la semplicità grave dell'architetto senese e la facile, ricca, decorazione dell'artista barocco.

***

I soffitti del primo piano, come gli stucchi dell'atrio, vanno ricordati tra i capolavori dell'arte ornamentale del cinquecento: in essi si può ammirare fin a qual punto fosse giunto l'intaglio in legno in questa epoca, che raccoglieva l'eredità del quattrocento a sua volta erede dei complicati trafori del XIII e XIV secolo fioriti specialmente nell'Italia meridionale. Nel Rinascimento, gli artisti, senza distinzione di sorta, si danno tutti con rinnovato fervore allo studio dell'arte decorativa, disegnando soffitti, mobili, intarsi, minute decorazioni, rendendo, infine, sontuosa, a volte ricchissima, la casa signorile, nella quale tuttavia non viene mai meno il senso dell'armonia dell'insieme, regolata dal gusto più raffinato.

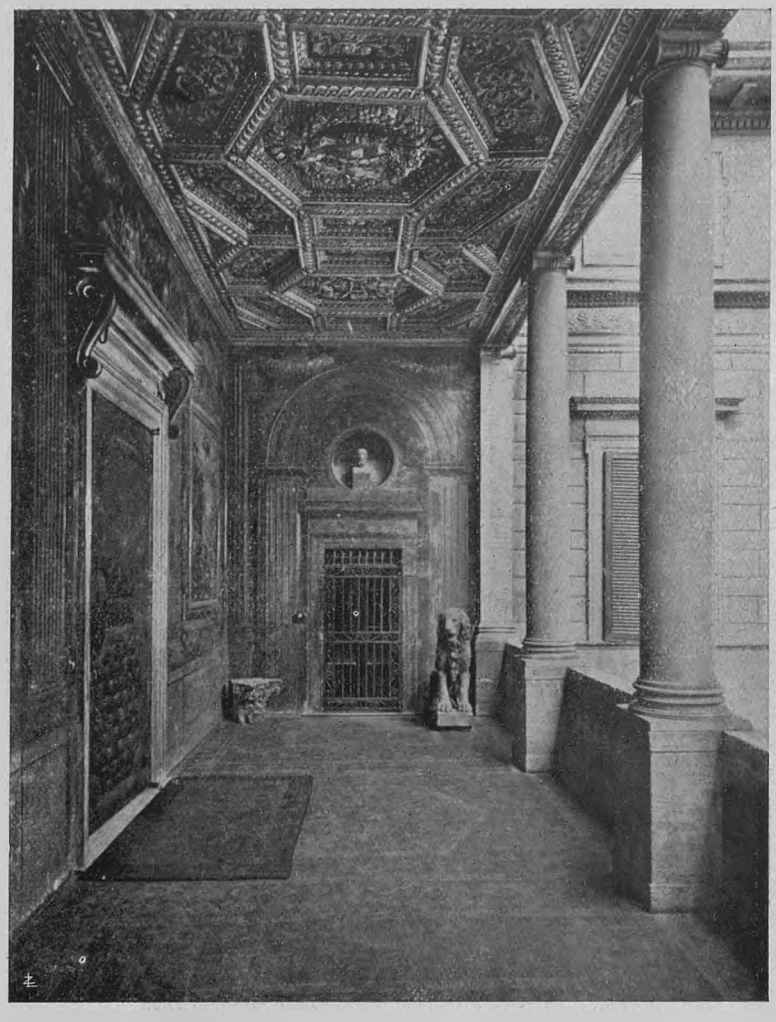
Il soffitto del bel loggiato che ancora conserva la policromia antica è, come gli altri maggiori dello appartamento interno, intagliato in legno e rivestito di stucco: l'effetto della decorazione è dei più delicati: attorno allo stemma gentilizio, circondato da un serto di fiori e frutta si svolgono, nei cassettoni, grottesche e fregi di grande eleganza, alcuni dei quali si ripetono sulla porta del salone in legno scolpito con trofei di armi che incorniciano gli scomparti principali. La bella porta ha un timpano molto ricco, di marmo, con due mensole traforate che ricordano l'entrata del palazzo, e guida all'interno, dove uno dei più ampi saloni cinquecenteschi che si possano ammirare a Roma si schiude agli occhi del visitatore. Il salone d'ingresso dove (come segno di nobiltà) è disposto un grande baldacchino con stemma ricamato che ricorda il motto di Fabio Massimo « *Cunctando restituit* », è decorato da un soffitto disegnato grandiosamente con motivi di alloro e di fiori sboccianti: i colori più vivi rianimano il profondo rilievo dei cassettoni e delle cornici e il largo fregio che circonda il salone, dipinto da Daniele da Volterra, chiude come un grandioso arazzo la zona ultima delle pareti.



PALAZZO MASSIMO - SALONE D'INGRESSO CON IL FREGIO DIPINTO DA DANIELE DA VOLTERRA.



PALAZZO MASSIMO - SALONE D'INGRESSO - PARTICOLARE DEL FREGIO CON LE STORIE DI F. MASSIMO (DANIELE DA VOLTERRA).



PALAZZO MASSIMO - LOGGIATO SUL PRIMO CORTILE.

Le pitture vennero eseguite negli anni in cui Daniele da Volterra, accanto a Pierin del Vaga iniziava la sua attività di decoratore. In alcune delle complesse scene del fregio di questa sala, si riscontrano, infatti, atteggiamenti e particolari, vicini all'arte del delicato pittore aiuto di Raffaello: tuttavia i riquadri ad affresco, interrotti da piccole figure di divinità hanno grande interesse, appartenendo ad un periodo ancora primitivo dell'arte di Daniele da Volterra che poi doveva, a breve distanza di anni, affrescare la celebre « Deposizione » in Trinità de' Monti.

Bellissimo il riquadro della nascita di Fabio Massimo: da un lato, seduto e poggiato ad una clava, Ercole, il mistico padre del grande capitano, guarda avanti a sè, mentre accanto a lui, all'ingresso di una grotta sta la ninfa con il piccolo eroe che mostra, dalle proporzioni atletiche, la parentela divina. Nel fondo appare un paesaggio dipinto con grande spigliatezza e vi si riconosce il carattere proprio della campagna romana, i colori sono lieti e schietti, le piante rampicanti fanno graziosa cornice alle figure principali.

Sebbene le altre stanze non abbiano l'aspetto sontuoso del salone d'ingresso, i soffitti in modo particolare aggiungono ricchezza alle varie decorazioni degli ambienti che prendono il nome dal colore delle tappezzerie: pieno di graziosi motivi, ad esempio, è il soffitto della saletta degli arazzi, con sfingi e grottesche, e grandiosamente severo, quello del salone decorato da un fregio di allievi di Giulio Romano.

Infine, statue classiche e mobili intarsiati, disposti con signorile noncuranza creano nel Palazzo Massimo, già particolarmente interessante per la sua architettura, uno dei più tipici ambienti signorili romani (1).

VALERIO MARIANI.

(1) Del Palazzo Massimo alle Colonne, dopo il noto volume del Letarouilly: Edifices de Rome moderne, ecc. (Paris, Morel 1868-74) pochissimi trattarono. Fu pubblicato nel vol. XLIII, pag. 197 dell'« Emporium » un articolo riassuntivo di O. F. Tencajoli, e qualche studio di minore importanza vide la luce su riviste meno note. Per le vôlte e soffitti del XV e XVI sec. ha buoni accenni la monografia del Colasanti: «Vôlte e soffitti italiani» (Bestetti e Tumminelli, 1916) dove si trovano ottime riproduzioni. Oggi la Casa editrice « Roma » diretta da C. Galassi Paluzzi promette una monografia completa ed esauriente su questo importante palazzo romano.

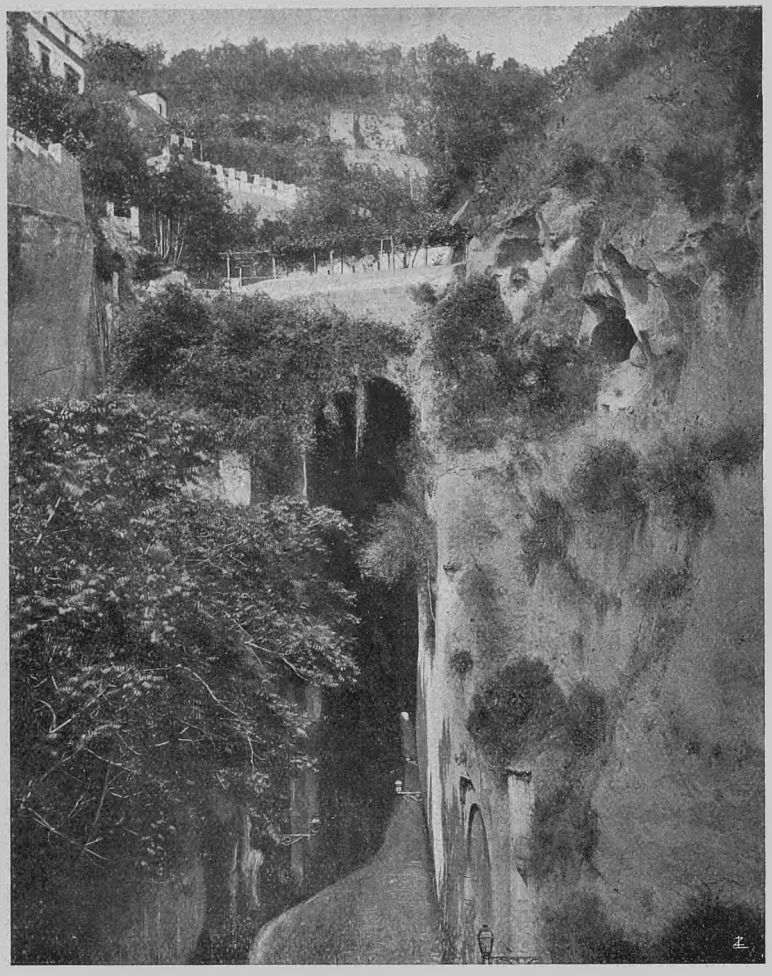


TOMBA DI VIRGILIO, VISTA DAL TERRAPIENO DELLA DIRETTISSIMA ROMA-NAPOLI, PRESSO L'IMBOCCO DEL TUNNEL DI POSILLIPO.

TOMBE DI POETI A NAPOLI

La grotta di Pozzuoli.

Oggi, chi da Napoli si rechi per la via ordinaria a Pozzuoli, già di verso la metà della Riviera di Chiaia scorge di lontano il grande traforo che gli farà attraversare le viscere del colle di Posillipo. E via via che gli si avvicina, e poi vi entra, lo vede largo, alto, a pareti geometricamente regolari, fornito di marciapiedi, illuminato a luce elettrica: divenuto anche più comodo e meno ingombro da quando i tram passano, in sede propria, per un minor traforo parallelo al primo. Forse un mezzo milione di napoletani non ricordano di esser mai andati a Fuorigrotta, a Bagnoli o a Pozzuoli, per altra via. Ma non era così fino a forse un quarant'anni fa. In fondo alla grande via di Piedigrotta, che continua in linea retta la Riviera di Chiaia, il monte alzava i suoi fianchi tufacei, ripidi e chiusi che pareva volessero sbarrare il passo. Sennonchè, subito dopo la chiesa di Santa Maria di Piedigrotta (quella che, per la festa dell'otto settembre, sulle ali del canto porta il nome di Napoli per tutto il mondo), la strada svoltava bruscamente a sinistra, si stringeva, si affondava tra le basse propaggini del colle; dopo un centinaio di metri, sempre più stretta e incassata, svoltava di nuovo a destra; e solo allora, a pochi passi, sorprendente e pittoresca, appariva all'occhio del passeggiero una fenditura aperta nel monte, stretta ed altissima, di forme non impeccabilmente geometriche, buia, con due fughe di pallide fiammelle in basso, che si andavano perdendo in una nebbia di polvere, e uno sprazzo di luce viva lontanissimo: l'uscita dal lato di Fuorigrotta. Era la famosa *Grotta di Pozzuoli,* percorsa da mane a sera, e in parte anche la notte, dalla moltitudine più pittoresca di veicoli a due e quattro ruote, di viventi a due e quattro piedi, che la riempivano di frastuono di legni e ferri cigolanti stridenti e cozzanti, di



LA VECCHIA GROTTA DI POZZUOLI. LA TOMBA DI VIRGILIO, A SINISTRA DELL'ARCO, È INTERAMENTE COPERTA DI VEGETAZIONE.

schiocchi di fruste, di voci e grida e canti e fischi, e tintinnii di campani e sonagli, e muggiti e belati e grugniti e ragli e nitriti: tumulto che si aggirava *sempre in quell'aria senza tempo tinta,* non come l'arena, ma insieme con l'arena che tutti quei piedi e quelle zampe e quei zoccoli e quelle ruote senza posa sollevavano: spettacolo in cui pareva che i difetti, le bizzarrie, i fastidi, le attrattive, il comico, il poetico della impareggiabile singolarità napoletana, si fossero condensate, per far ridere, imprecare e ammirare il forestiero. Il grande nuovo traforo e l'apertura all'esercizio del tram, fecero cessare tutto questo. *Ceci tuera cela*: è la storia di tutti i progressi. Pure, la poesia della vecchia grotta cambiò ma non si estinse. Quasi nessuno faceva ormai quel percorso, più lungo ed incomodo. La preferivano i caprai coi loro branchi lattiferi, per risparmiare a questi la minaccia dei veicoli. Ricordo d'averla percorsa una volta senza incontrare anima viva, preceduto solo a qualche distanza da un drappello di capre, il cui sommesso calpestio, insieme coi passi del capraio e coi miei, era l'unico suono che l'alta volta riecheggiasse. Era la poesia del silenzio, della solitudine, dell'orrore; e anche dell'archeologia, perchè in quell'abbandono campeggiava il senso dell'antichità di quella grotta, scavata, pare, ai tempi di Augusto: memoria che altra volta, nel frastuono di quella tanta vita viva, rimaneva sommersa. Oggi siamo a un terzo stadio. Il passeggiero nostalgico che, credendo di poter fare il solitario varco, si avvii alla vecchia grotta, la trova irrimediabilmente sbarrata da mura e travi. Dopo circa duemila anni, la grotta non risuona più di passi umani, è morta. Anche tale condizione ha la sua poesia; e ne deriva un compenso: che il passeggiero, costretto a fermarsi lì, avanti a quell'ingresso sbarrato, guarda intorno, esplora quelle rocce stagliate in mezzo alle quali si apre la nera fenditura dell'antichissimo traforo, e scorge quel che prima, senza il forzato indugio su quel limitare, novantanove volte su cento non avrebbe avvertito: vede qualche cosa che, se non è un barbaro, gli fa scorrere un brivido per tutta la persona e le lagrime negli occhi; vede su in alto, a sinistra, una piccola lapide quadrata,



LO STATO ATTUALE DELLA TOMBA DI VIRGILIO. (*fot. prof. D'Erasmo, Napoli*)

con queste poche parole: *Siste viator, quaeso, Pauca legito, Hic P. Vergilius Maro sepultus est.* Parole che nella loro intraducibilità potrebbero tradursi così: Fermati, prego, o passeggiero, a breve lettura: Publio Virgilio Marone è qui sepolto.

A che cosa accenna quella lapide? Ed è veritiera o menzognera?

La Tomba di Virgilio.

Alquanto più in alto, come appollaiato su un breve ripiano della roccia che gli strapiomba sotto, si scorge un piccolo edifizio, in parte intagliato nel tufo medesimo, in parte murato di pietre squadrate: una specie di volta a cupola poggiante su un basa-

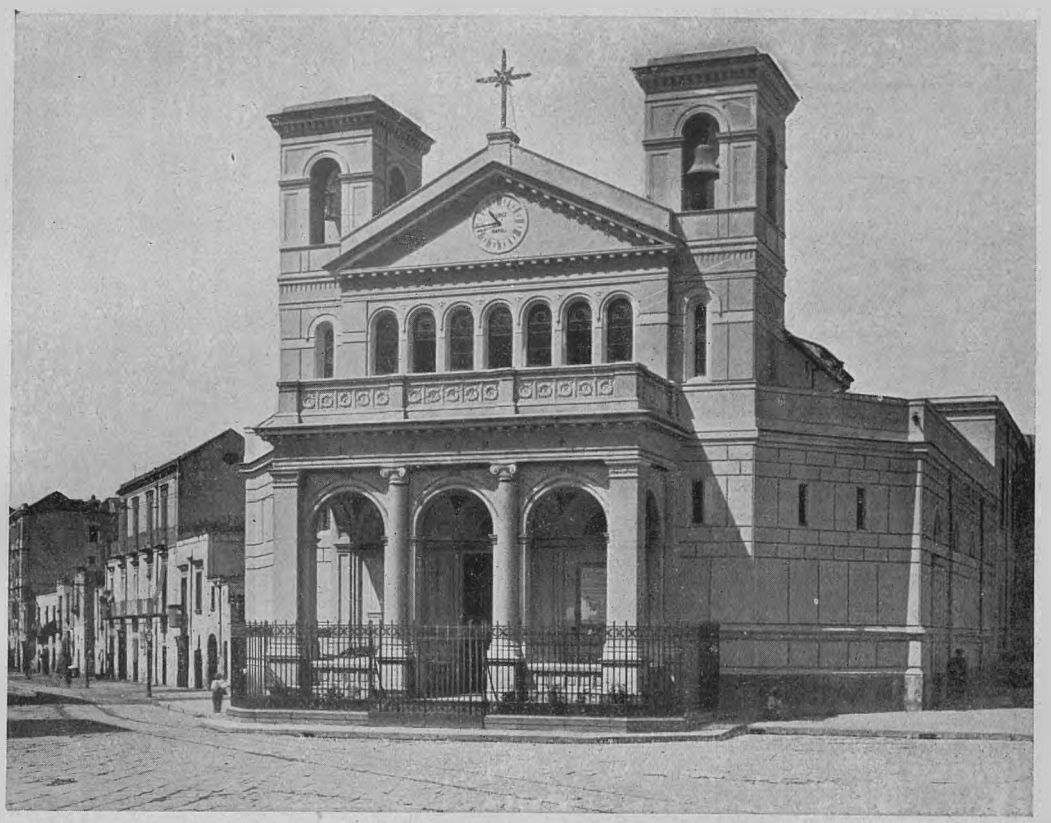


MONUMENTO A LEOPARDI NELLA CHIESA FUORIGROTTA A NAPOLI.

mento parallelepipedo; il tutto in aspetto fatiscente e quasi rovinoso. È la cosiddetta *Tomba di Virgilio*.

Che si tratti di tomba, non c'è dubbio. Oggi può parere strano che sia venuto in mente di collocare una tomba in quel posto da capre, di cui, a prima vista, si direbbe impossibile perfino l'accesso. Ma strano non è, per la semplice ragione che il pavimento della primitiva grotta romana era molto più alto che oggi non sia. La via Puteolana, che da Napoli conduceva a Pozzuoli, non, come ora, arrivava quasi in piano dalla riviera all'ingresso della grotta, ma saliva sulle basse pendici di Posillipo con inclinazione piuttosto risentita prima di cacciarsi nelle viscere del monte. L'antico traforo romano non aveva perciò quel carattere di fenditura che oggi gli conferisce l'altezza tanto sproporzionata alla larghezza. Solo nel quattrocento, e di nuovo nel cinquecento, il pavimento fu abbassato, fino a raggiungere il livello attuale; ma anticamente, quella tomba collocata all'ingresso della grotta, doveva elevarsi di poco sul livello della strada. La strada le si è avvallata sotto, non già essa si è arrampicata in alto. L'interno poi del piccolo edificio non lascia dubbio alcuno sulla sua destinazione. È un *colombario*, cioè una di quelle camere sepolcrali in cui tutt'attorno, come appunto in una colombaia, erano scavate tante nicchie, destinate a contenere le urne cinerarie, con gli avanzi della cremazione dei cadaveri. In questo piccolo colombario, di nicchie ve ne sono dieci.

Tomba di Virgilio? Sarebbe così profondamente caro il crederlo! Ma se non è dimostrabile in modo certo che le ceneri del dolce poeta non abbian riposato in quella tomba — e, se mai, non vi avrebbero riposato sole, ma con quelle di familiari a lui diletti — neanche è dimostrabile in modo certo il contrario. Ripeto il giudizio di archeologi insigni, perchè io non mi sentirei competente a pronunziare un parere. La più bella e giusta designazione sintetica del sentimento su cui si sostiene la tradizione e la denominazione di *tomba di Virgilio*, è dunque, forse ancor oggi, quella che Giacomo Leopardi fece or è un secolo, quando disse che « a Napoli presso... la tomba pon di Virgilio un'amorosa fede ». Fede fatta di amore, che crede perchè troppo le dorrebbe il non credere. In ogni modo, è un monumento degno di rispetto e di culto, ove si pensi che tomba di Virgilio esso è stato ritenuto, e come tale venerato, dal Petrarca, dal Boccaccio, da Roberto d'Angiò, da Alfonso d'Aragona, dal Sannazaro, dal Bembo, e giù giù fino ai nostri giorni, da poeti, pensatori, artisti, sovrani. Io non arriverò a dire con l'amico Pirandello « Così è se vi pare ». Ma è certo che l'amorosa fede con cui hanno contemplato per secoli quel luogo personaggi insigni, ha per così dire imbevuto quei sassi di una luce e d'un calore spirituale che an-



LA CHIESA DI FUORIGROTTA A NAPOLI DOVE È SEPOLTO LEOPARDI.

che per l'incredulo ne irradiano, irresistibilmente.

Minaccia di crollo e altre jatture.

Con vero dolore vediamo oggi il monumento insigne minacciare rovina. La roccia su cui è fondato, accenna a franare; e speriamo che, in attesa di più radicali provvedimenti, valgano i puntelli che si sono incastrati fra la base del sepolcro e la parete tufacea che le è dirimpetto, all'altro lato della strada. Intanto la visita alla tomba non è più permessa per ragioni di pubblica incolumità, ed essa non può osservarsi che da lontano: di sotto in su, di verso l'ingresso dell'antico traforo; o dall'alto al basso, tenendo altro viaggio. Bisogna tornare sulla via di Piedigrotta, girare intorno alla chiesa di questo nome, scendere verso Mergellina, imboccare a destra le Rampe di Sant'Antonio, salire per una diecina di minuti, e a una svolta, dove la via fa come un largo, entrare nel cancello della villa Marescotti, nella quale, discendendo per vialetti poeticissimi in vista del panorama del golfo, si giunge ad affacciarsi a qualche metro sopra la rovina insigne.

Ma non è la minaccia di crollo e il vietato accesso la sola iattura di quella che, se pure non è la tomba di un altissimo poeta, è però ormai una tomba altissimamente poetica. L'agonia e poi la morte della vecchia grotta, per quella sepoltura erano state in fondo un vantaggio. L'affacciare su una via frequentatissima, rumorosa, polverosa, percorsa da gente per la più gran parte ignorante e impoetica, e da animali che non erano certo pegasi nè cigni, per un monumento di quel genere e pei visitatori che vi si recavano trepidamente commossi, era la condizione meno opportuna. Ben si conveniva invece alla *religio loci,* quel silenzio e quella solitudine che l'apertura del nuovo traforo e la conseguente deviazione del transito avevan fatto intorno alla sacra rovina; ben si conveniva il buio orrore del-

la grotta ormai deserta e muta, che sembrava, accanto a una tomba pagana, rievocare l'immagine di quel pagano Averno, in cui Virgilio aveva fatto discendere il suo eroe. E questo raccoglimento poetico ci sarebbe ancora, se a pochi metri dalla tomba, dall'altro lato del traforo antico, le viscere del monte non fossero squarciate da un altro recentissimo traforo: quello con cui la direttissima Roma-Napoli sboccherà d'entro le viscere di Posillipo sotto il cielo di Partenope, in prossimità della stazione di Mergellina. Tutti i fragori e tutti i sussulti di una importantissima stazione ferroviaria saranno tra poco il contorno consueto della tomba di Virgilio! E come se ciò non bastasse, già fin d'ora, a pochi metri più in alto della antica rovina, sui fianchi del colle, si pompeggia, nuova di zecca, con un tetto di belle tegole rosse, una cabina elettrica di trasformazione. Virgilio, o almeno il culto di Virgilio, attanagliato tra il vapore e l'elettricità!



(*fot. dell'A.*)

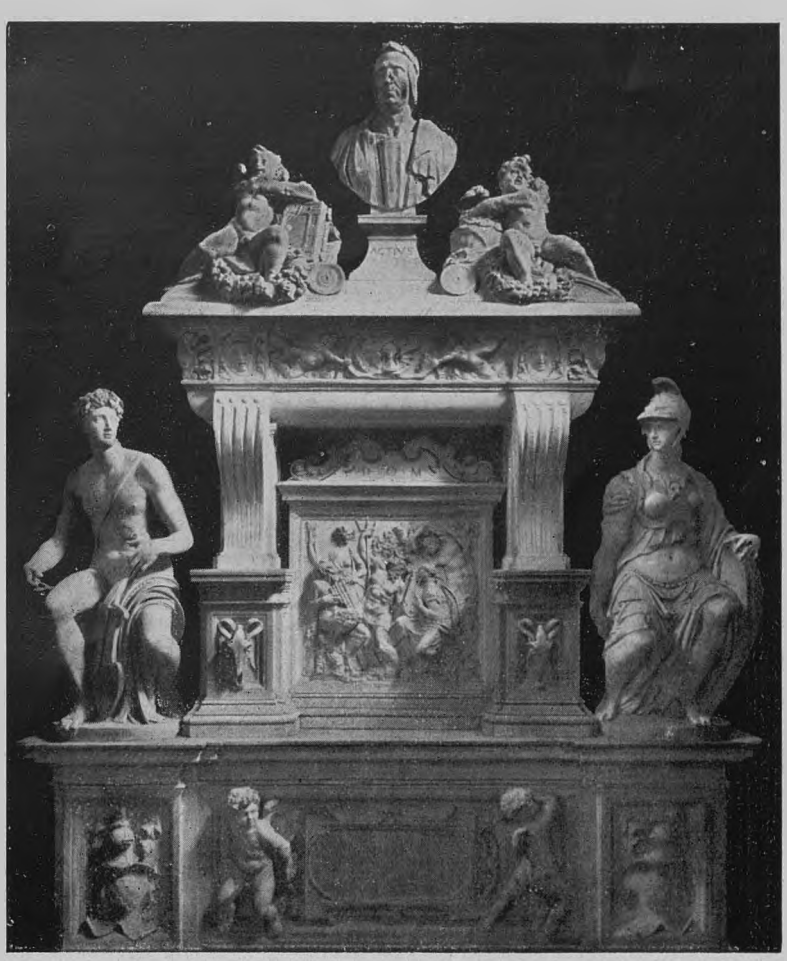
IL PUNTO DI FUORIGROTTA PIÙ PROSSIMO ALLA TOMBA DEL LEOPARDI, MA NON CERTO ALLO SPIRITO DEL POETA.

La tomba del Leopardi e i dubbi sulla sua autenticità.

Sconcertati e malinconici, varchiamo il traforo e rechiamo il nostro culto della poesia in pellegrinaggio a un'altra famosissima tomba di poeta: quella di Giacomo Leopardi. Essa è collocata, com'è noto, nel pronao della chiesina di San Vitale, a Fuorigrotta, dal lato sinistro della porta d'ingresso. Per quali vicende il corpo dell'infelice poeta andasse a trovar sepoltura in quel villaggio, è noto. Egli morì in casa dell'amico Antonio Ranieri, a Napoli, il 14 aprile del 1837, mentre la città era devastata dall'epidemia colerica. V'era ordine perentorio che, a scanso d'equivoci, i morti di qualsiasi malattia dovessero esser sepolti nella fossa comune del camposanto destinato ai colerosi. Il Ranieri, esibendo un certificato di morte improvvisa (che rispondeva al vero almeno in quanto escludeva recisamente il colera), potè ottenere un permesso straordinario per la sepoltura del grande amico in tomba a sè; e con fatica e spesa non poca, riuscì a trasportare di notte il prezioso cadavere a Fuorigrotta, e, con un ultimo donativo — e questo pel parroco di San Vitale — di un buon fritto di triglie e calamari, a farlo inumare colà, dove poi gli eresse a sue spese un monumento, e dove l'epigrafe dettata da Pietro Giordani annunzia che lì sotto giace Giacomo Leopardi.

Tutta questa storia, è cosa di men di novant'anni fa. Eppure l'autenticità di quella sepoltura ha trovato critici dubbiosi o addirittura scettici, pei quali anch'essa sarebbe nient'altro che *un'amorosa fede*, da fare il paio con la tomba di Virgilio. Questa, poetica illusione di Piedigrotta, quella, poetica illusione di Fuorigrotta.

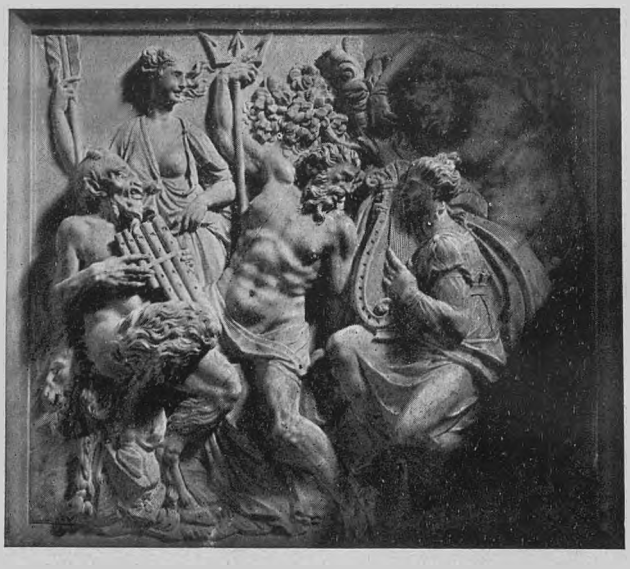
I dubbi ebbero origine dal fatto che quando, nel 1900, in connessione con le onoranze centenarie di due anni prima, si procedette all'apertura della tomba e alla ricognizione dei resti mortali del Grande, entro la cassa apparve uno spettacolo pietoso: nessuna traccia delle ossa craniche e di molte altre parti dello scheletro, ma solo avanzi di costole, reliquie del femore destro, tutto il femore sinistro, ossicini degli arti superiori e inferiori, brandelli di stoffa, una scar-



LA TOMBA DEL SANNAZARO.

pa, e null'altro. Quel senso di disinganno e di dolore che per molti rimase semplice commozione lirica, nei desiderosi di colpi di scena si trasformò in dubbio critico. Colui in cui il dubbio prese forma più concreta e assoluta, fu un padre Taglialatela; il quale con alcuni suoi scritti pretese addirittura dimostrare che nella tomba di Fuorigrotta il Leopardi non fu mai deposto. Il racconto del seppellimento com'io di sopra l'ho accennato, a noi pervenuto da Antonio Ranieri medesimo e da riferimenti di persone che o avevan collaborato con lui alla romanzesca e pia impresa, o da lui l'avevan sentita narrare, sarebbe un cumulo di menzogne; e il Ranieri, in conclusione, non avrebbe fatto altro che portare a Fuorigrotta una cassa da morto piena di terriccio, cenci, ossicini, tanto da fare un peso che illudesse i suoi collaboratori prima di tutti che lì dentro c'era un cadavere; per poi vantarsi d'aver salvato la salma del Leopardi, affrontando ostacoli, spese e fastidi d'ogni genere; mentre la vera salma era inesorabilmente confusa nel carnaio del cimitero colerico. C'è sempre una parte di pubblico pronta a schierarsi in favore delle novità che vengono ad abbattere un'opinione fin allora generalmente accettata, sicchè la tesi del Taglialatela ebbe i suoi fautori; ed ebbe anche i suoi oppositori, tra i quali è giustizia riconoscere che non pochi saranno stati di quell'altra categoria di persone cui rinunziare a un'opinione tradizionale riesce a priori fastidioso. Non starò qui a riesumare la lunga e varia polemica. Tale riesumazione somiglierebbe forse, in comico, a quel che fu, in elegiaco, la riesumazione del Leopardi: non ci darebbe che molti cenci, e appena qualche ossicino solido di buona logica. Ma non so astenermi dal ripetere un argomento da me addotto in un mio scritterello di quei giorni, che, pubblicato in un giornale milanese tanto illustre nel tempo quanto poco diffuso nello spazio, credo che sul principale campo di battaglia, a Napoli, non arrivasse neppure. La tesi del Taglialatela a me appare assurda in ciò: aggiustata la sua cassa da morto senza morto, così bene da ingannare per primi i suoi parenti e familiari, il Ranieri, per salvarla dal camposanto colerico, farle attraversare la città, varcare la guardatissima barriera e farla seppellire da un parroco, avrebbe dovuto superare in tutto e per

tutto i medesimi ostacoli che se in quella cassa ci fosse stato un vero cadavere, il vero cadavere del Leopardi. E allora tanto era che questo cadavere ci fosse davvero! Il Ranieri sarà stato qualche volta un po' parabolano, ma non era uno sciocco, e sciocco fino a questo punto. Per di più, sempre secondo la tesi del Taglialatela, il vero cadavere del Leopardi sarebbe pure uscito di casa Ranieri; e questi, per semplificare le cose, si sarebbe messo nella bella situazione di dovere spiegare come mai, essendo uno il morto, i cadaveri usciti di casa erano due!



L'ALTORILIEVO CENTRALE DELLA TOMBA DEL SANNAZARO.

Piuttosto, la scarsezza dei resti mortali trovati nella cassa potrebbe far pensare ad altro. Sulla lapide ove è incisa l'epigrafe del Giordani, colpisce l'occhio prima di tutto una grande, grandissima croce. È naturale: la verità si dice, le bugie spesso si gridano. Quella croce sulla tomba del Leopardi è pur troppo una pietosa bugia, chè il Leopardi morì non soltanto non cristiano, ma ateo o quasi. E la cosa era così palese, che non poterono non esservi anime timorate o fanatiche cui paresse sacrilegio che un celebre incredulo fosse sepolto nel pronao d'una chiesa. E può pensarsi che lo scrupolo arrivasse al punto da far fare, per iniziativa o col consenso d'un qualche parroco di San Vitale, una furtiva esumazione notturna del misero corpo, per gittarlo in luogo sconsacrato: esumazione, che, appunto perchè frettolosa e furtiva, se trovò un cadavere mezzo disfatto, potè esser eseguita alla meglio, lasciando nella cassa qualche povero avanzo.

Certo, la cassa, nella ricognizione del 1900, si trovò sfondata, e in condizioni non molto più liete del corpo.

Brutture da togliere.

Sia quel che si voglia, in quella tomba ha riposato il corpo di Giacomo Leopardi, in quella tomba alcuni poveri resti di lui giacciono ancora. E quella tomba, in occasione del centenario del 1898 — dalla nascita del poeta — si è voluta onorare trasformando il pronao poverello della chiesina, in un portico sontuoso di marmi, stucchi e pitture. Ogni intenzione affettuosa e rispettosa, che implichi per la attuazione lavoro e dispendio, va in sè lodata. Ma io dirò sinceramente che non credo fosse quello il modo migliore di onorare la tomba del poeta. Un altro grande, che il Nostro sommamente amò e venerò, Vittorio Alfieri, vedendo inonorata e nuda la cameretta del Petrarca, esclama, in un famoso sonetto:

Prezioso diaspro, agata ed oro
Foran debito fregio, e appena degno
Di rivestir sì nobile tesoro!

Ma l'errore dura appena un momento. Subito egli si corregge:

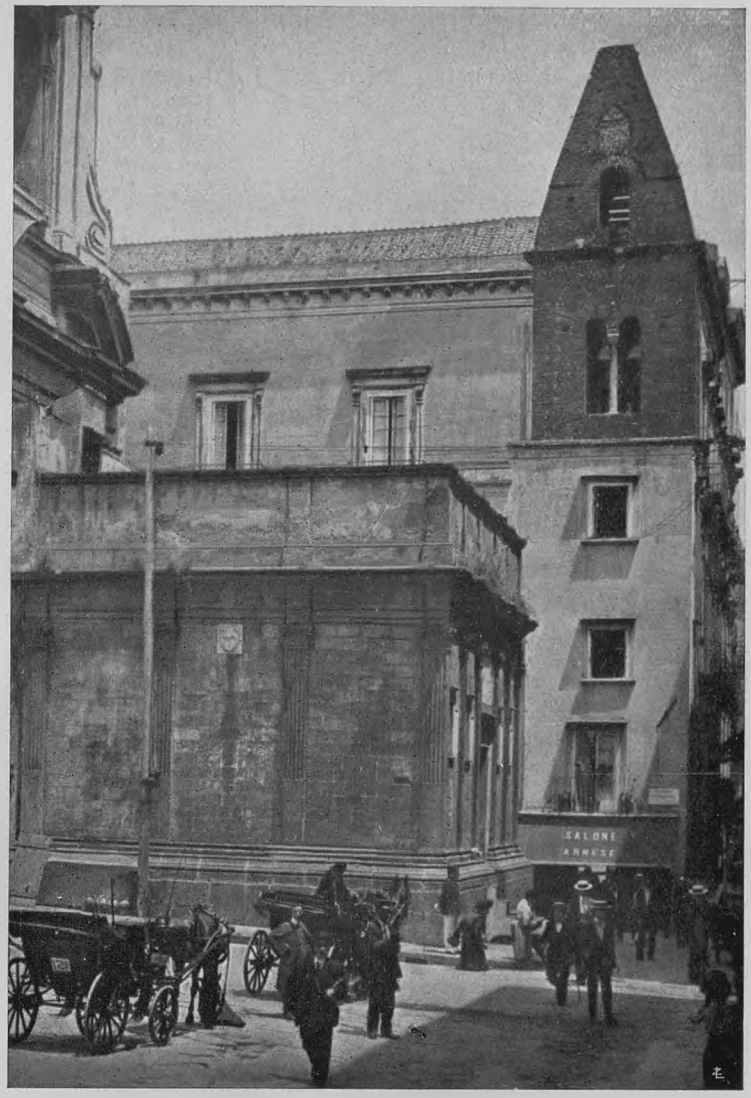
Ma no: tomba fregiar d'uom ch'ebbe regno
Vuolsi, e por gemme ove disdice alloro:
Qui basta il nome di quel divo ingegno!

E il Leopardi stesso, dopo visitata la tomba del Tasso, scriveva al fratello Carlo: «Molti provano un sentimento d'indignazione vedendo il cenere del Tasso coperto e indicato non da altro che da una pietra larga e lunga circa un palmo e mezzo. Io non vorrei in nessun modo trovar questo cenere sotto un mausoleo. Tu comprendi la folla d'affetti che nasce dal considerare il contrasto fra la grandezza del Tasso e l'umiltà della sua sepoltura». Così sentono i poeti!

Ben altro che quel portico sontuoso si sarebbe dovuto fare per Giacomo Leopardi:

allontanare dalla sua tomba e coprire in qualche modo la sconfinata volgarità dell'ambiente che lo circonda.

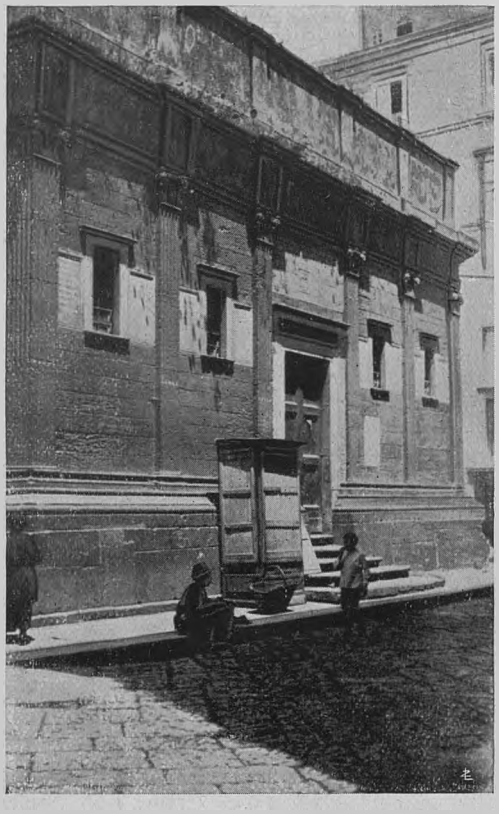
Chi, non avendo mai visitato quei luoghi, sente dire che il Leopardi è sepolto nella chiesina di San Vitale del villaggio di Fuorigrotta, potrebbe credere che il poeta degl'Idilli abbia avuto la tomba più confacente all'animo suo. Ed è il preciso contrario. Fuorigrotta era un villaggio solo per la poca estensione e la scarsa popolazione; ora non lo è più neanche per questo; ed è più che mai un grande quartiere periferico di Napoli. Grandi strade, palazzi di quattro e cinque piani, transito di veicoli, folla di gente ferma e circolante, commercio animato di negozii, bancarelle e carretti, sciami di monelli e di galline, a seconda della stagione polvere o fango, esposizione sui balconi e fuori dei *bassi* delle più volgari intimità della vita domestica, biancheria sciorinata per le strade, melloni, sorbe e pomidoro tappezzanti le pareti esterne delle case; per di più una animatissima linea tranviaria che rasenta la tomba del poeta a meno di un metro, facendola sussultare a ogni passaggio di vettura o di treno. Campane di tram, ragli d'asino, grida di venditori ambulanti, sono le musiche dominanti che dalla mattina alla sera circondano quell'urna. E immediatamente dirimpetto ad essa, punto della massima contiguità cui le case di Fuorigrotta si protendono verso il sacro deposito che il villaggio custodisce, sapete che cosa c'è? Un negozio di cui mi onoro presentare ai lettori delle *Vie d'Italia* l'autentica fotografia da me stesso eseguita: un negozio che ostenta la sua merce anche all'esterno, secondo l'uso napoletano. E quella merce è pomposamente indicata dal cartello che sormonta la bottega: *Ai veri merluzzi di Terranova*. Proprio così. Al poeta di tutte le gentilezze e di tutte le squisitezze del sentimento, al cantore dell'*ermo colle*, del *Passero solitario*, della *Vita solitaria*, della *primavera odorata*, del *maggio odoroso;* a colui, che nell'ultima manifestazione dell'arte sua, quasi identificava e simboleggiava se stesso nella pianta di Ginestra, amante dei luoghi solitari e abbandonati dal mondo, con-



(*Fot. Alinari*)
LA CAPPELLA SEPOLCRALE DEL PONTANO. L'INGRESSO PRINCIPALE È NELLA FACCIA OPPOSTA A QUELLA CHE GUARDA LO SPETTATORE.

tenta dei deserti, commiseratrice dei dolori altrui col dolcissimo profumo dei suoi fiori; a questo poeta Fuorigrotta offre folla, rumori, sporcizia e odore di baccalà.

Oh quanto meglio se le somme e il lavoro impiegati a costruire il portico sontuoso si fossero destinati a deviare la linea tranviaria di pochi metri, sia pure demolendo l'angolo di case più prossimo alla chiesa (quello dei veri merluzzi), e tutt'attorno a questa, lasciata nella sua poetica semplicità, si fosse fatta sorgere una fitta cortina di cipressi e di lauri, di tra un tappeto di ginestre. Quel che non si è fatto nel centenario della nascita, potrebbe del resto ben farsi nel centenario della morte, fra dodici anni. Ma è vero che, per attuare un'idea giusta, dodici anni sono un piccolissimo spazio di tempo.

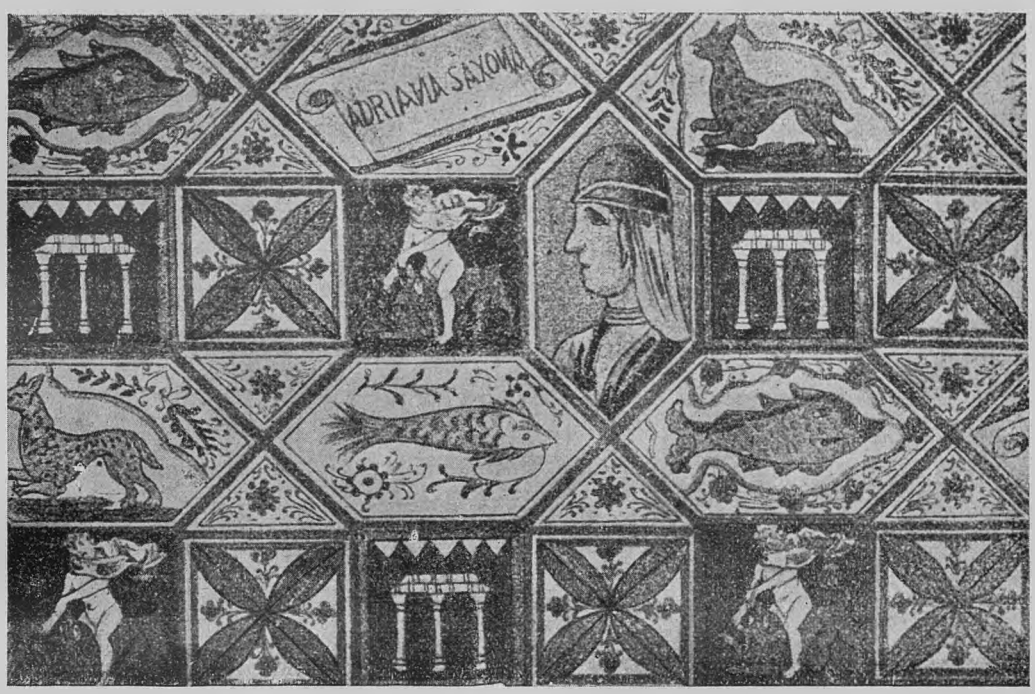


UNO SPETTACOLO NON MOLTO EDIFICANTE: LA CAPPELLA PONTANO VISTA DALLA PIAZZETTA PIETRASANTA.

Una tomba pagana ad un poeta cristiano

Del sommo poeta dell'Italia antica e del sommo dell'Italia moderna, è, quanto alla tomba, più fortunato, sebbene di tanto minor grandezza, Jacopo Sannazaro. Egli riposa in pace, da quando vi fu collocato alla sua morte, nella poetica chiesetta di Santa Maria del Parto, a Mergellina, da lui stesso fatta edificare, e così da lui chiamata in memoria del suo poema latino *De partu Virginis*. Certo Mergellina non è più quello che era quattro secoli fa, quando la sua visione scomparve agli occhi morenti del poeta. Allora, la grande metropoli popolosa e chiassosa, tutta ad oriente del contrafforte che congiunge la collina di Sant'Elmo col colle di Pizzofalcone, dal delizioso borgo marino non si vedeva neppure; e i due chilometri che corrono tra Mergellina e il detto colle, erano popolati solo di ville signorili e case di pescatori. Oggi la città ha superato il colle, dilagando verso occidente, fino a toccare e assorbire Mergellina, che ha perduto interamente la sua individualità, fusa e confusa in quel grande tentacolo proteso dal corpo urbano. Ma il luogo resta, ciononostante, assai bello. La verdeggiante collina di Posillipo alle spalle, un piccolo porto presso la spiaggia, popolato di barche pescherecce, di là dal cui molo si stende il golfo turchino, la Napoli occidentale inerpicantesi verso la collina del Vomero e affacciantesi giù da questa, il castello dell'Uovo, edifizio e isola a un tempo, proteso nel mare, il Vesuvio fumante in fondo, la penisola di Sorrento e Capri velate di nebbietta azzurrognola, formano uno scenario meraviglioso. Poi, la chiesa non è a livello della strada, ma alquanto in alto, su una piccola singolarissima spianata, cui si accede per branche di scale, che è terrazza per le case che ha sotto, e piazza per quelle che le sorgono intorno: tranquilla, appartata, luminosa: uno dei luoghi più poetici di Napoli.

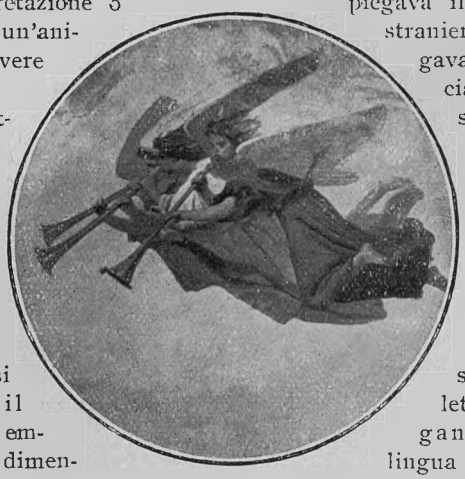
Silenziosa e tranquilla anche la chiesina; e la tomba sorge nel raccoglimento di una cappellina dietro l'altare maggiore, che interamente la copre al resto della chiesa. Proprio il contrario della tomba del Leopardi, che si esibisce (o timido e pudico Leopardi!) anche a chi non avesse nessuna intenzione di vederla. E le due tombe sono antitetiche anche in un altro senso. Su quella del poeta irreligioso, vedemmo campeggiare una gran croce. Il mausoleo del cristianissimo Sannazaro non ha a primo aspet-



PAVIMENTO A MATTONELLE MAIOLICATE DELLA CAPPELLA PONTANO.

to un segno solo che parli di religione; e bisogna guardare e riguardare per iscoprire un D. O. M. (Deo Optimo Maximo), inciso a piccoli caratteri sopra all'altorilievo centrale. Ma questo altorilievo, rappresentante un Nettuno fra satiri e ninfe, è cosa assolutamente pagana; e pagani sono quelle due michelangiolesche statue di Apollo e Minerva fiancheggianti la tomba, sotto le quali l'ingenua interpretazione o l'accorta falsificazione d'un'anima pia ha fatto poi scrivere *David* e *Judith*.

Notevole l'epigrafe dettata da Pietro Bembo, dove è ricordata la vicina tomba di Virgilio, per affermare che il Sannazaro gli è prossimo di sepolcro come di poesia (*musa proximus ut tumulo*). Anche facendo la tara dell'enfasi epigrafica, a noi oggi il ravvicinamento par quasi empietà. Ma non dobbiamo dimenticare che Sannazaro, oggi letto da pochissimi anche tra le persone colte, fu ai suoi tempi poeta ammiratissimo e celeberrimo; e che la fama della sua *Arcadia*, volante oltre i confini d'Italia, in Francia, in Ispagna, nel Portogallo, gli procurò estimatori ed imitatori tra i più illustri poeti di quei paesi, e contribuì non poco ad estendere per l'Europa latina la conoscenza e il culto della nostra lingua e delle nostre lettere. Mentre l'Italia politicamente piegava il collo alle dominazioni straniere, la sua poesia soggiogava i dominatori: e in Francia e in Ispagna, italianismo di lingua, di poesia, di modi, era sinonimo di superiorità intellettuale e di raffinata eleganza. Oggi, che l'Italia ha scosso dal collo tutti i gioghi politici stranieri, migliaia di sciagurati suoi figli fanno consistere la superiorità intellettuale e la raffinata eleganza nell'affettare coltura, lingua e modi stranieri! O buon Sannazaro, venga alla tua memoria, dalle pagine di queste



AFFRESCO DI PAOLO VETRI (pronao della chiesa di S. Vitale a Fuorigrotta: tomba di Leopardi).

Vie d'Italia, un commosso saluto: a te, che segnasti tanta orma su quelle che furono le spirituali vie d'Italia alla seconda conquista intellettuale del mondo.

Epigrafi dimenticate e una cappella affittata.

Jacopo Sannazaro ci fa pensare al grande suo contemporaneo ed amico Giovanni Pontano: il più veramente poeta dei poeti italiani che abbiano scritto in latino, prima di un altro Giovanni (era un nome predestinato!): il Pascoli. Umbro di nascita, napoletano di vita, morì a Napoli, ed è sepolto, anch'egli come il Sannazaro, in una cappella fatta costruire da lui: prima per seppellirvi l'amatissima prima moglie Adriana Sassone, in attesa di riposarvi anch'egli insieme con lei un giorno desiderato. Andiamo a visitare la tomba del Pontano. Sorge nel cuore della vecchia città, a via Tribunali, avanti a quella chiesa di Santa Maria Maggiore, il cui campanile romanico è uno dei più antichi monumenti d'architettura cristiana in Napoli, a pochi passi dalla trecentesca chiesa di San Pietro a Maiella, nel cui convento sorse il Conservatorio musicale di mondiale importanza: tutto un ambiente di arte e di storia, a cui il modernissimo Policlinico ha però fatto uno squarcio indiscreto. Meno male che da quello squarcio penetra il sole. La cappellina pontaniana, quadrangolare, di elegantissimo stile rinascimento, è un vero gioiello di quell'architettura che a Napoli, dominata dal barocco, di rado, almeno nelle vie, attrae e riposa lo sguardo. Con cura amorosa, il Pontano volle che essa non parlasse soltanto agli occhi ma all'anima, fosse non soltanto bella ma utile. Su due delle sue facce, negli spazi intercedenti fra i pilastri, sono murate lapidi con detti latini di virtù e di sapienza civile e privata. Che la popolazione risponda con altrettanto amore a quella cura, non direi. Ho dimorato a Napoli quindici anni, e in alcuni di essi sono passato quasi quotidianamente avanti alla cappella pontaniana. *Non ho mai veduto nessuno* fermo a leggere quelle inscrizioni. Sarebbe il caso di dire *Vox clamantis in deserto*, se (a parte le ragioni spirituali) quella incuria non avesse anche una ragione materiale con cui l'immagine del deserto stuona troppo: l'affollamento febbrile di Via Tribunali, che mette nell'animo dei passanti un pensiero prima d'ogni altro: salvarsi la pelle. In ogni modo, riferisco qui tradotte quelle epigrafi, sicuro che anche tra i lettori napoletani di questa rivista, molti le leggeranno ora per la prima volta (1).



AFFRESCO DI PAOLO VETRI
(sotto le cupole del pronao della chiesa di S. Vitale: tomba di Leopardi).

— Come è assai difficile, così è massimamente bello serbarsi continente in grande ricchezza.
— Nella buona come nella cattiva fortuna, ricordati che cosa sia la fortuna.
— Tardi si pente, se pure si penta presto, chi, in caso dubbio, decide troppo sollecito.
— La fede si nutre di integrità; di fede l'amicizia.
— Nè la temerità è sempre fortunata, nè la prudenza dappertutto sicura.
— Non ricorda di esser uomo chi non dimentica mai le ingiurie.
— Invano le leggi lasciano impunito colui che non sia assolto dalla coscienza.
— In ogni genere di vita, la prima cosa è conoscere se stesso.
— Lo Stato prospera per l'ardire e per l'azione, non per quei consigli che i timidi chiamano cauti.
— Meglio esser puniti per delitto da noi commesso, che farlo scontare allo Stato con grave suo danno.
— È proprio degli uomini supriori non curare la contumelia dei disonesti, dai quali è turpe anche esser lodati.
— Non devi soltanto dimostrarti uomo saggio, ma educare alla patria alcuno simile a te.

Dobbiam credere che nessuno legga più queste epigrafi perchè son consigli di cui ormai più nessuno ha bisogno? nè uomo privato, nè uomo pubblico?

Ma entriamo nella cappella. Anche que-

(1) Ecco il testo latino delle iscrizioni:
— In magnis opibus ut admodum difficile sic maxime pulchrum est se ipsum continere.
— In utraque fortuna fortunae ipsius memor esto.
— Sero poenitet quamquam cito poenitet qui in re dubia nimis cito decernit.
— Integritate fides alitur fide vero amicitia.
— Nec temeritas semper felix nec prudentia ubique tuta.
— Hominem esse se haud meminit qui nunquam iniuriarum obliviscitur.
— Frustra leges praetereunt quem non absolverit conscientia.
— In omni vitae genere primum est se ipsum noscere.
— Audendo agendoque respublica crescit non iis consiliis quae timidi cauta appellant.
— Nos potius nostro delicto plectamur quam respublica magno suo damno peccata luat.
— Excellentium virorum est improborum negligere contumeliam a quibus etiam laudari turpe.
— Non solum te praestes egregium virum sed et aliquem tibi similem educes patriae.

sto è un gesto che la quasi totalità dei napoletani, seppure ne abbia sentito qualche volta il desiderio, non ha mai compiuto, perchè la cappella è quasi sempre chiusa. Si può sperare di trovarla aperta solo la domenica mattina, per breve tempo. Supponiamo di essere proprio in quell'ora fortunata, ed entriamo; entriamo, nell'aspettativa di un interno che parli ancor più intimamente all'anima, con la religione dei sepolcri. Avete mai visto uno studio, un vecchio studio di avvocato o di notaio? Se sì, avete visto anche l'interno della cappella pontaniana. Scrittoi, tavolini, armadii, scaffali, casellarii, divani, casse, poltrone, sedie, pacchi di carte.... questa è la visione che accoglie il trepido visitatore. La cappella mortuaria del Pontano è data in fitto alla Confraternita della Pietra Santa, che ha lì il suo ufficio e i suoi archivii. Se, passato il primo sgomento, cerchiamo di vedere quello che il prosaico ingombro lascia vedere, scopriamo sulle pareti la lapide sepolcrale del Pontano, quella della moglie Adriana, della figlia Lucia, dei due figli Lucio Francesco e Lucilio, tutti premorti al povero padre; che aveva voluto tanta luce nei loro nomi, per doverli comporre con le sue mani nelle tenebre del sepolcro! E sulla tomba di tutti i cari morti, la sua musa latina, a lui facile e spontanea come se scrivesse la propria lingua materna, ha pianto versi, tanto più commoventi a chi ricordi quelli di caldissimo amore dettati per la moglie vivente, quelli d'esultanza sgorgatigli nella prima gioia d'esser padre, le ninne nanne, impareggiabilmente sublimi nella loro semplicità, che, piegando la lingua di Roma antica al più tenero idioma d'amor paterno (*l'idioma che pria li padri e le madri trastulla*) egli aveva mormorato alla culla del suo pargolo diletto. Che poema d'amore e di dolore domestico sarebbe l'interno di quella cappella, nella nuda, bianca semplicità delle pareti, con quelle epigrafi sospiranti d'ogni parte! Come si comporrebbe bene con l'esterno del tempietto, a rappresentare il doppio aspetto dell'uomo; ornato e sentenzioso verso il pubblico, tenero e semplice nell'intimità della famiglia! Ma tale poesia dell'interno bisogna ora faticosamente ricomporla, e quasi direi con Dante *disvitìcchiarla*, di tra gli armadii, gli scaffali, le casse, i divani, le poltrone, le sedie, i casellarii, i tavolini, le scrivanie. E dicono pure che bisogna esser grati alla Confraternita della Pietra Santa, la quale, occupando e profanando, in certo modo custodisce. Dicono che se non fosse per quel provvidenziale affitto, chissà a quest'ora quella cappella che cosa sarebbe. Che cosa? Un cinematografo? una macelleria? un gabinetto di decenza?



AFFRESCO DI PAOLO VETRI
(sotto la vôlta del pronao di S. Vitale a Fuorigrotta: tomba di Leopardi).

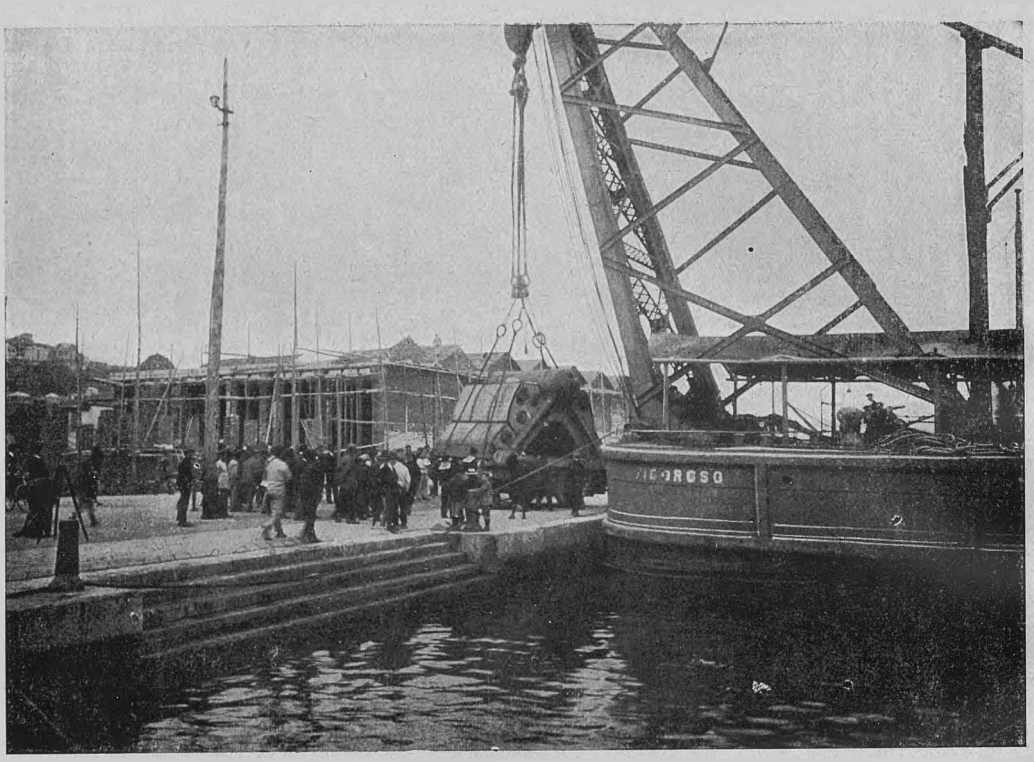
***

Tombe di poeti, a Napoli! Quali tre nomi che, via via che si pronunziano, aggiungono alla commozione poetica, e sembran quasi innalzarla alla terza potenza! Ma dopo che quelle tombe si son visitate, è molto se ce ne resta la radice cubica. Sorge in compenso una malinconica indignazione, che potrebbe avere i suoi buoni effetti se si riuscisse a comunicarla a chi può agire. Ma chi può agire ha, di solito, ben altra voglia che d'indignarsi perchè ci trascurino o moltrattino dei poeti, morti per giunta!

MANFREDI PORENA.

Le fotografie a pag. 1141, 1143, 1150, 1151, 1152, 1153 sono del prof. D'Erasmo di Napoli.

N.B. - Questo articolo era già scritto e composto, quando ho letto nei giornali che il Ministro Fedele intende di riparare ai danni riparabili della tomba di Virgilio. Speriamo sia il primo passo sulla via non breve da percorrere. (*Nota dell'Autore*).

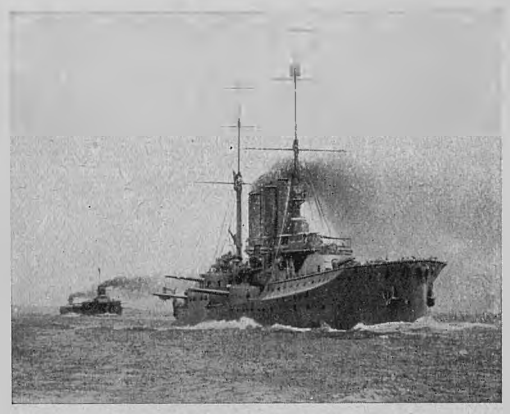


TRASPORTO D' UNA CALDAIA.

COME SI MUOVE UNA NAVE DA GUERRA

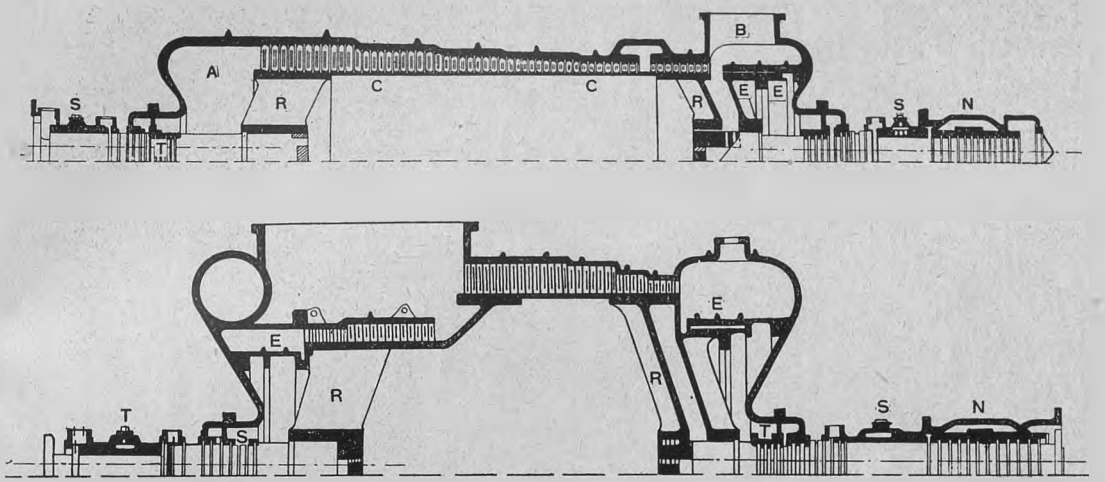
Tutto l'equipaggio è al suo posto di manovra. Il Comandante è sul palco di comando coll'Ufficiale di rotta e quello destinato al servizio dei segnali, gli altri Ufficiali di Vascello sono ai posti loro assegnati in coperta o sulle tughe, gli Ufficiali macchinisti nei locali delle macchine e delle caldaie, gli altri Ufficiali ai varî posti indicati nello speciale ruolo delle destinazioni. All'ordine di salpare, dato dal Comandante, viene messo in azione l'argano elettrico od a vapore, che prima trae su la pesante catena, cui è ammanigliata l'ancora, poi con potente sforzo strappa l'ancora dal fondo, dove essa ha fatto salda presa durante la permanenza nel porto.

Quando l'ancora « ha lasciato », termine marinaresco che significa « ha lasciato il fondo », cioè si è divelta da quello, la nave rimane in potere delle sole macchine, giacchè nulla la trattiene più alla terra.



DIVISIONE DI NAVI IN NAVIGAZIONE AD ALTA VELOCITÀ.

Ma, tranne casi eccezionali, il Comandante attenderà a servirsi delle macchine, per mettere *avanti*, che l'ancora sia stata sistemata al posto, che dovrà conservare durante la navigazione, e ciò per evitare il pericolo che essa, ap-



La figura superiore rappresenta schematicamente la *turbina di alta pressione* di un complesso della forza di 20.000 HP. in una nostra nave da guerra; quella inferiore la *turbina di bassa pressione* avanti e di marcia indietro dello stesso complesso. Si noti la differenza tra le palettature delle ruote nei due casi e la sensibile differenza fra i diametri degli involucri.
T, labirinti a vapore; S, cuscinetti portanti; E, corone di tenuta; N, cuscinetto di equilibramento; R, tamburo rotante; C, palettatura a vari salti di pressione; B, entrata del vapore; A, scarico del vapore.

pesa alla catena, possa col movimento in avanti della nave urtare contro lo scafo. Quando tutto è pronto, il Comandante ordina, per mezzo di speciali telegrafi meccanici, installati sul palco di Comando, di muovere opportunamente le macchine.

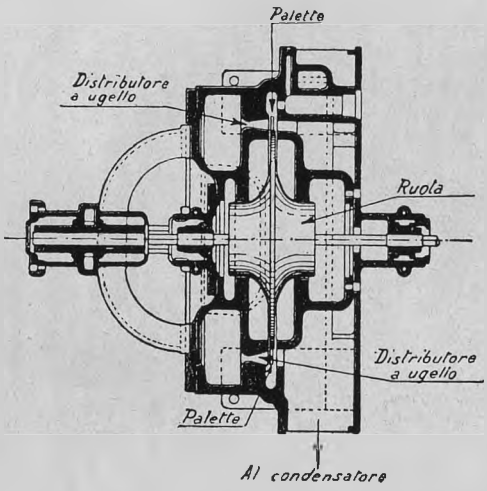
E l'ordine, che giunge nel locale centrale delle macchine, sia per mezzo dei telegrafi stessi, sia oralmente per mezzo di portavoce di controllo, viene istantaneamente eseguito, e le potenti macchine si mettono in moto.

Molti certo dei lettori de *Le Vie d'Italia* avranno avuto occasione di vedere delle navi da guerra in moto, alcuni avranno anche avuto la fortuna di scendere nei locali interni e visitare le macchine e le caldaie, ma ben pochi, io credo, avranno potuto formarsi un chiaro concetto di quello che è *l'apparato motore della nave*.

Io mi propongo, coll'aiuto di qualche bella fotografia, di spiegare ciò nel modo più semplice e chiaro possibile, confidando che la mia modesta opera valga ad affezionare sempre più il pubblico alla nostra Marina da guerra, che con sacrifici spesso dai più ignorati, con continue logoranti fatiche, tiene sempre alto il nome d'Italia.

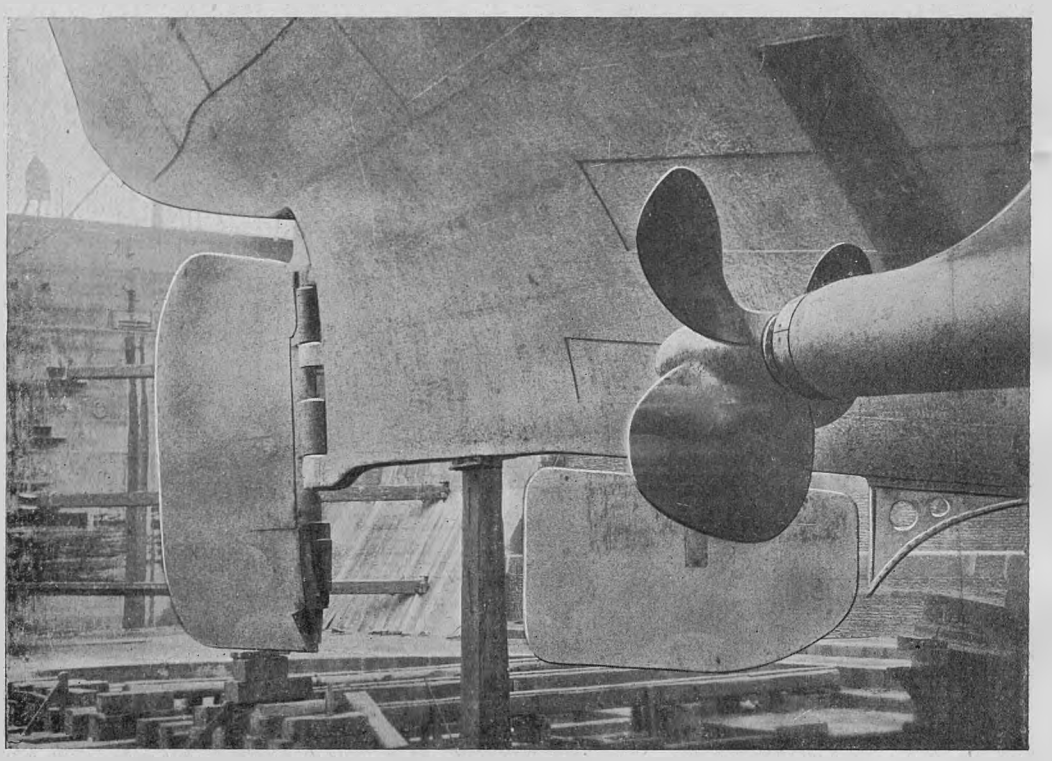
Ho parlato poco più sopra di « *apparato motore della nave* ». Non si deve fare confusione tra ciò che si chiama « *apparato motore* » con ciò che si chiama « *apparato evaporatore* ».

Quest'ultimo è costituito dalle caldaie, ed ha questa denominazione, perchè nelle caldaie si converte l'acqua in vapore per mezzo del calore sviluppato da adatto combustibile opportunamente bruciato nei forni.



UNA TURBINA RAPPRESENTATA IN SEZIONE.

Il vapore ad una notevole temperatura e pressione passa ad agire nelle macchine, che costituiscono l'*apparato motore* della nave. Il vapore, per mezzo di speciali *valvole di distribuzione*, viene introdotto alternativamente da una parte e dall'altra di certi organi, detti *stantuffi*, mo



LA PARTE INFERIORE DELLA POPPA DI UNA GRANDE NAVE DA GUERRA IN BACINO. SI VEDE MOLTO BENE L'ELICA CENTRALE DI DRITTA COL MOZZO E LE PALE.

ventisi entro i cilindri delle macchine. Il moto alternativo degli *stantuffi* viene convertito in moto rotatorio di un *asse,* che si chiama propriamente asse motore, e che termina nella sua parte poppiera coll'*elica.*

Questa, girando, imprime il moto alla nave.

Il processo, che ho sommariamente descritto, si verifica nelle *macchine alternative* ancora in uso sia nella marina mercantile, sia in quella da guerra. Da diversi anni però, in seguito all'invenzione dovuta al *Parsons* (1884) di un pratico ed efficiente motore rotativo, che fu denominato *Turbina* per similitudine di funzionamento *colle turbine idrauliche,* sulle più moderne e veloci navi da guerra e da commercio si è andato via via adottando questo ultimo tipo di motore (*turbomotore* o *motore a turbina*).

E di questo soltanto è naturale che io tratti alquanto diffusamente (1).

I vantaggi che il *turbomotore* presenta sul *motore alternativo* sono grandi: primo tra tutti quello di poter conseguire lo sviluppo della massima potenza con maggiore facilità e minore consumo di combustibile.

Nel *motore a turbina* il vapore non agisce per effetto della pressione come avviene nel *motore alternativo,* ma agisce in virtù della velocità che acquista, espandendosi attraverso speciali canali di conveniente sezione divergente, che sono chiamati *ugelli* o *distributori,* canali che permettono di avviare il vapore stesso tra le palette disposte alla periferia di una o più ruote costituenti l'organo motore.

Gli *ugelli* o *distributori* sono passaggi *fissi,* le *palette* sono passaggi *mobili* del vapore. L'organo *motore* o *rotore* (come comunemente si chiama) è unito direttamente, o con l'intermediario di speciali ingranaggi, all'asse di trasmissione del propulsore.

Da questa schematica descrizione del funzionamento delle turbine si comprende la grande semplicità di tale tipo di motore.

A seconda poi che il vapore agisce sulle *palette* del rotore completamente per effetto

(1) Dei motori a *combustione interna* e dei *motori elettrici,* usati su speciali tipi di navi, e specialmente sui sommergibili, non posso parlare qui. Mi limito a pubblicare due belle fotografie che illustrano questi due tipi di motore.

della sua velocità, oppure continuando ad espandersi tra le palette, si hanno due tipi di motori: *turbina ad azione* nel primo caso, *turbina a reazione* nel secondo.

In pratica non esistono turbine a completa reazione, ma sono chiamate *turbine a reazione* quelle nelle quali il vapore agisce principalmente per espansione. Le turbine Parsons del tipo primitivo sono *turbine a reazione*.

In sostanza la più notevole differenza tra i due tipi di turbine ora enunciati sta in questo:

Nelle *turbine a reazione* vi è differenza di pressione e di velocità del vapore all'entrata ed all'uscita delle palette della parte mobile (*ruota*), mentre nelle *turbine ad azione* tanto la pressione quanto la velocità del vapore hanno lo stesso valore sia all'entrata, sia all'uscita della stessa ruota mobile.

Evidentemente nel primo caso si avrà una maggiore possibilità di perdita per sfuggita di vapore tra ruota e ruota, mentre minor probabilità vi sarà nel secondo caso.

In conseguenza e per limitare le perdite sarà utile adoprare turbine ad *azione* nelle alte pressioni, e a *reazione* nelle basse.



VITA DI BORDO: IN CARBONAIA.

L'esame delle figure schematiche, che accompagnano questo articolo, permette di rendersi conto della differenza tra la palettatura delle ruote nei due casi, permette cioè di distinguere a prima vista i due sistemi; giacchè nel caso delle *turbine ad azione* si hanno passaggi *a sezione costante*, mentre nel caso di quelle a *reazione* si hanno passaggi a *sezione variabile*.

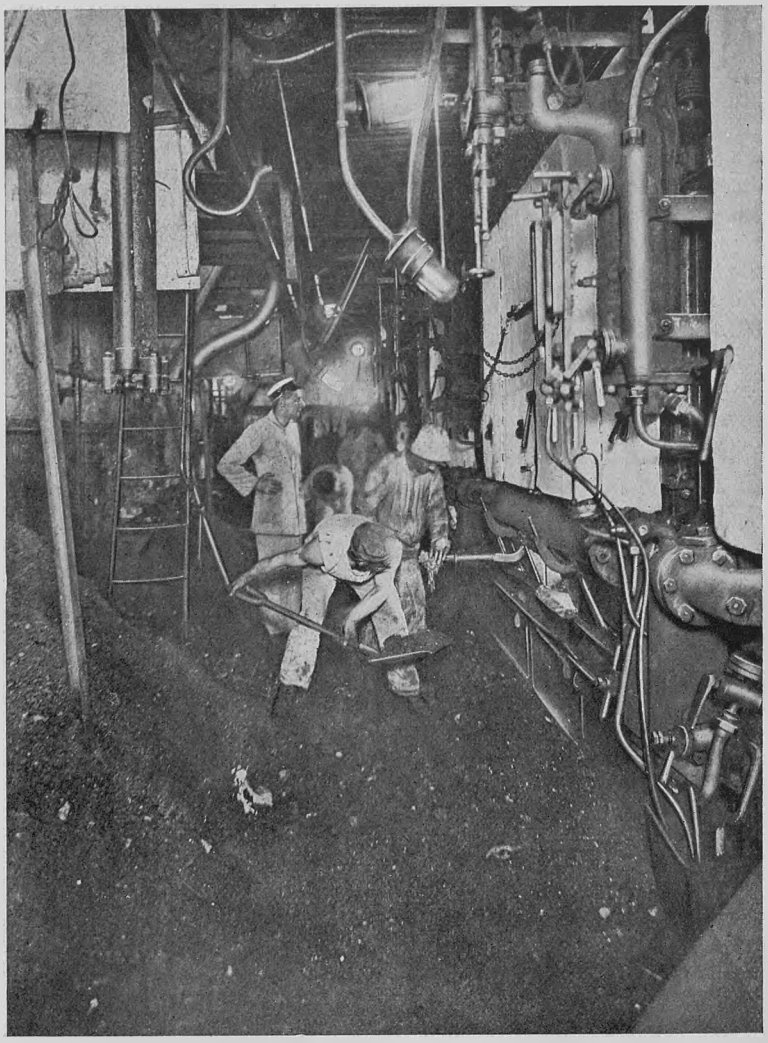
In quasi tutte le turbine vi sono parecchi ordini di distributori e di ruote.

Attualmente diversi sono i sistemi di turbine in uso, e va sempre più generalizzandosi il tipo *misto*, che partecipa cioè del sistema ad *azione* ed a *reazione* ad un tempo.

Sempre esaminando le figure, si può vedere abbastanza chiaramente come il vapore agisca per produrre la rotazione dell'albero motore, e come, dopo di aver agito così nei diversi ordini di ruote e distributori, si scarichi al *condensatore* (1). La manovra del motore a turbina è della massima semplicità. Tutto si riduce all'apertura della valvola di vapore della turbina della *marcia avanti*, quando si vuole imprimere alla nave movimento in avanti, oppure all'apertura della valvola della turbina della *marcia indietro*, quando si vuole imprimere alla nave il moto opposto. Poche altre valvole debbono essere poi regolate durante il funzionamento.

Il locale delle turbine si presenta così al visitatore meravigliato come una bella sala, dove si può accedere per scale abbastanza comode, e senza timore di macchiarsi o di soffrire eccessivo caldo, grazie a una ben studiata ventilazione.

(1) Il *condensatore* è uno speciale recipiente, nel quale il vapore si condensa, venendo a contatto con una estesa superficie refrigerante lambita da una corrente di acqua di mare.



FUOCHISTI CHE CARICANO UN FORNO.

Quando qualcuno dei lettori di queste pagine si trovi per ragione di divertimento o di affari in uno dei nostri porti militari, e sappia che vi sono nel porto nostre grandi navi da guerra, non trascuri di recarsi a bordo, e chiedere possibilmente di visitare anche i locali interni.

La visita in determinate ore del giorno (generalmente dopo le 16 e sino al tramonto), è permessa al pubblico di qualsiasi specie; quando poi il visitatore dimostri un particolare interesse a vedere parti speciali della nave e declini le sue qualità al personale di guardia, salvo circostanze speciali, egli viene cortesemente accompagnato, e a lui vengono fornite le più ampie spiegazioni.

Si è detto poco più sopra come il vapore, che deve lavorare nelle turbine, sia prodotto dalle caldaie, che costituiscono l'*apparato evaporatore.*

Una *caldaia* consta in generale delle seguenti parti principali:

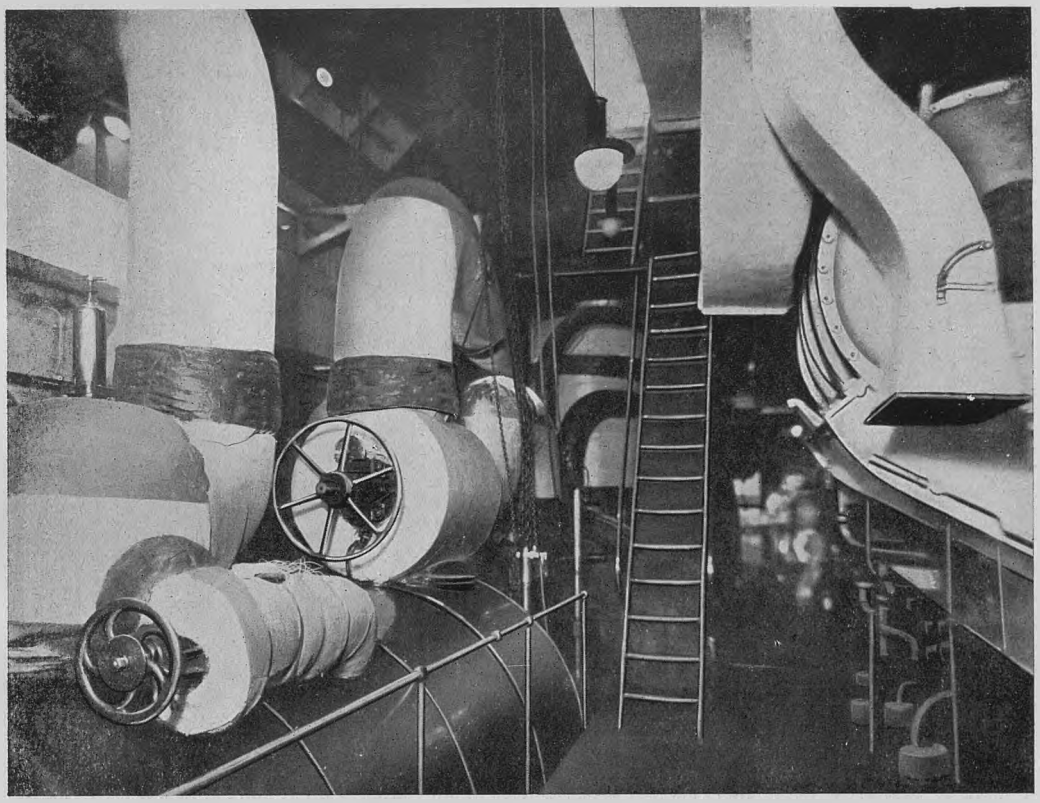
a) Un *focolare,* nel quale avviene la combustione. Il carbone si fa poggiare sopra la così detta *superficie di griglia,* composta di tante sprangbe parallele, lascianti tra l'una e l'altra degli interstizî per fare cadere le ceneri nel sottostante *cenerario,* e far penetrare l'aria.

Al di sopra della *superficie di griglia* vi è la *camera di combustione,* dove la combustione si sviluppa più o meno completamente.

Sicchè, concludendo, il focolare si compone di tre parti distinte: *cenerario, griglia* e *camera di combustione.* Nelle caldaie, che vanno esclusivamente a *nafta,* sono abolite le griglie ed il cenerario, ed il focolare è un ambiente unico, nel quale si producono e si sviluppano le fiamme.

b) Un *fascio tubolare,* ossia un insieme di moltissimi tubi ad assi paralleli, per entro i quali passa l'acqua che deve essere convertita in vapore, e che esternamente sono lambiti dalle fiamme (1). Se da una parte è desiderabile avere in una caldaia i tubi

(1) Questa disposizione si verifica nelle caldaie a tubi d'acqua ormai d'uso generale nella Marina da guerra. Nelle caldaie, dette a tubi di fiamma, usate per il passato anche nella nostra marina, i tubi erano invece lambiti internamente dalle fiamme ed esternamente dall'acqua.



R. N. «CAVOUR» - TUBO DELLA MOTRICE CENTRALE.

sempre più numerosi e più lunghi per conseguire un più esteso contatto coi gas caldi, d'altra parte per ragioni costruttive il numero e la lunghezza dei tubi debbono avere un limite.

c) Una *cassa a fumo,* nella quale si raccolgono i prodotti della combustione, dopo che hanno lambito il fascio tubolare, per indi avviarsi al fumaiuolo. È da notare che nelle moderne caldaie la cassa a fumo è completamente fuori della caldaia, e può considerarsi piuttosto un accessorio che una vera e propria parte di essa.

d) Una *camera d'acqua,* dove si raccoglie e circola l'acqua destinata a trasformarsi in vapore, camera che nelle moderne caldaie a tubi d'acqua è costituita dal fascio di tubi, di cui ho già parlato, e da altri recipienti, di cui dirò tra poco.

e) Una *camera di vapore,* dove si riunisce il vapore generato dall'ebollizione dell'acqua, per poi andare a lavorare nel motore.

Nelle caldaie a tubi d'acqua, che, lo ripeto ancora una volta, sono le caldaie generalmente usate sulle moderne navi, la camera di vapore è costituita dalla parte superiore di certe camere speciali, di cui or ora parlerò.

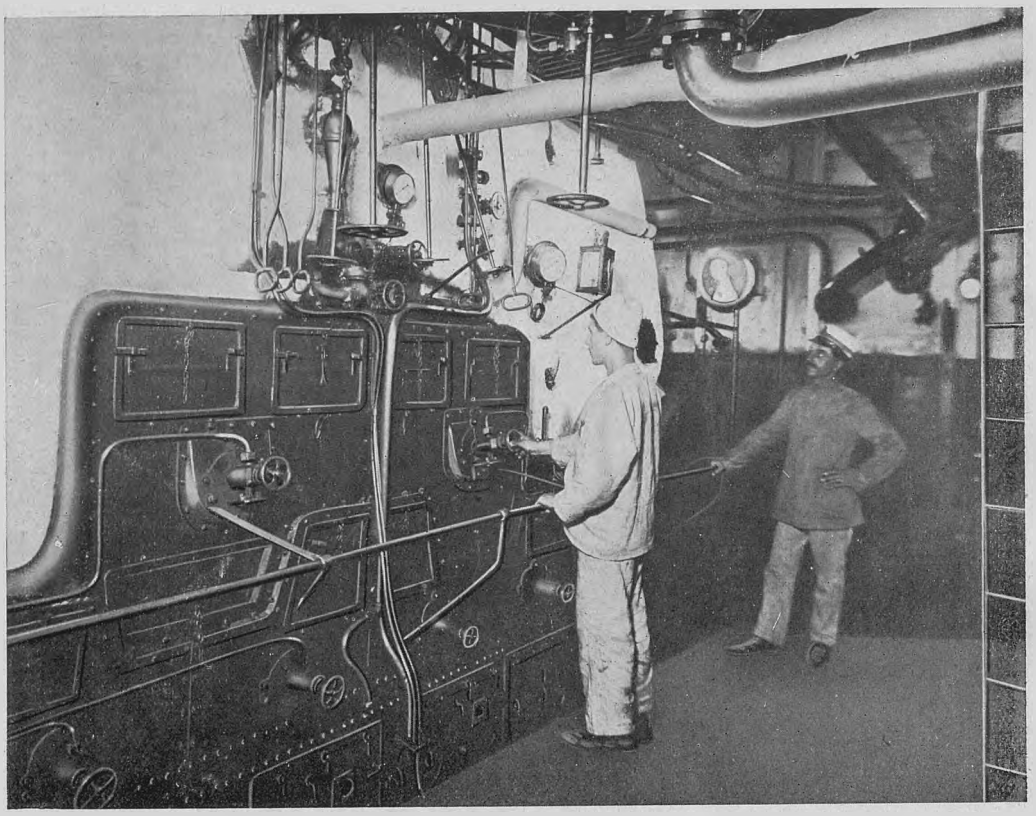
Moltissimi tipi di caldaie a tubi d'acqua sono stati inventati ed applicati sulle navi moderne delle diverse marine.

A me basterà dare un cenno soltanto delle caldaie Yarrow, assai diffuse nella nostra marina da guerra (1).

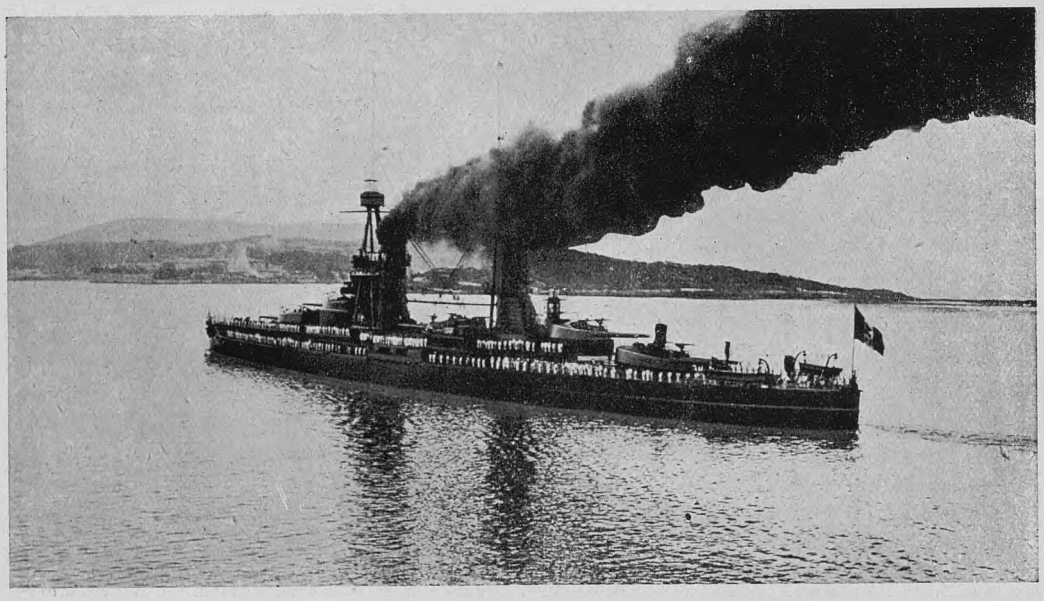
A piccoli tubi questo tipo di caldaia è applicato a torpediniere e cacciatorpediniere; a grandi tubi è applicato sulle nostre grandi navi da battaglia. Così a grandi come a piccoli tubi il sistema non presenta differenze notevoli.

Due collettori inferiori ed un grande serbatoio cilindrico superiore sono collegati da

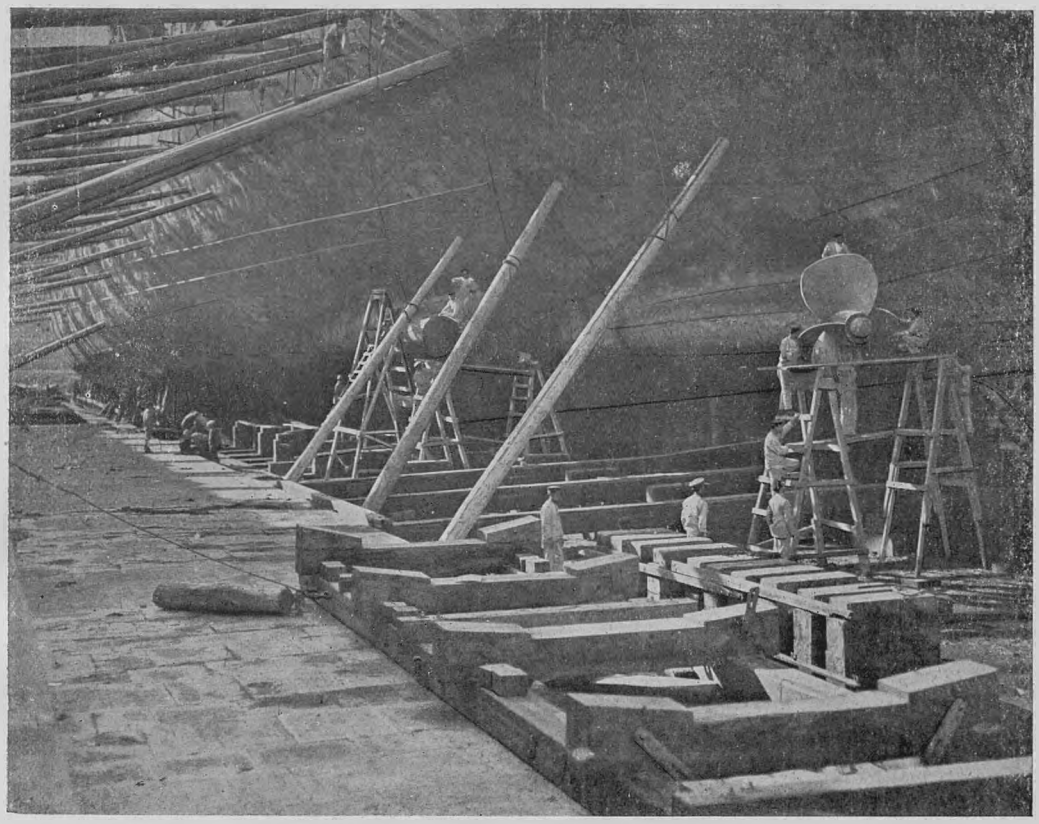
(1) Le caldaie Blechynden, anch'esse molto diffuse, differiscono assai poco dalle Yarrow; i tubi scaldatori, anzichè essere diritti, hanno una lievissima curvatura.



R. N. «CAVOUR» - UNA CALDAIA A NAFTA



UNA NOSTRA GRANDE NAVE DA GUERRA MENTRE I MARINAI SONO SCHIERATI PER ESEGUIRE IL SALUTO ALLA VOCE.



OPERAI INTENTI ALLA RIPARAZIONE DI UNA GRANDE NAVE DA BATTAGLIA IN BACINO: SI VISITANO LE ELICHE.

due tubi esterni di circolazione o di caduta, e da fasci di tubi generatori che in questo caso sono diritti, e che formano la totalità della superficie riscaldata.

Quando le caldaie sono piccole, la camera di vapore si costruisce in due metà, riunite insieme con perni a vite, in modo che la metà superiore possa a volontà essere rimossa. I collettori inferiori hanno una parte piana che costituisce la piastra tubiera, e l'altra parte, che ha forma di un semicilindro, si unisce a questo con perni a vite. Se si tolgono queste parti amovibili, i tubi sono in vista alle due estremità ed, essendo diritti, possono essere esaminati e puliti ogni qualvolta lo permette il loro piccolo diametro.

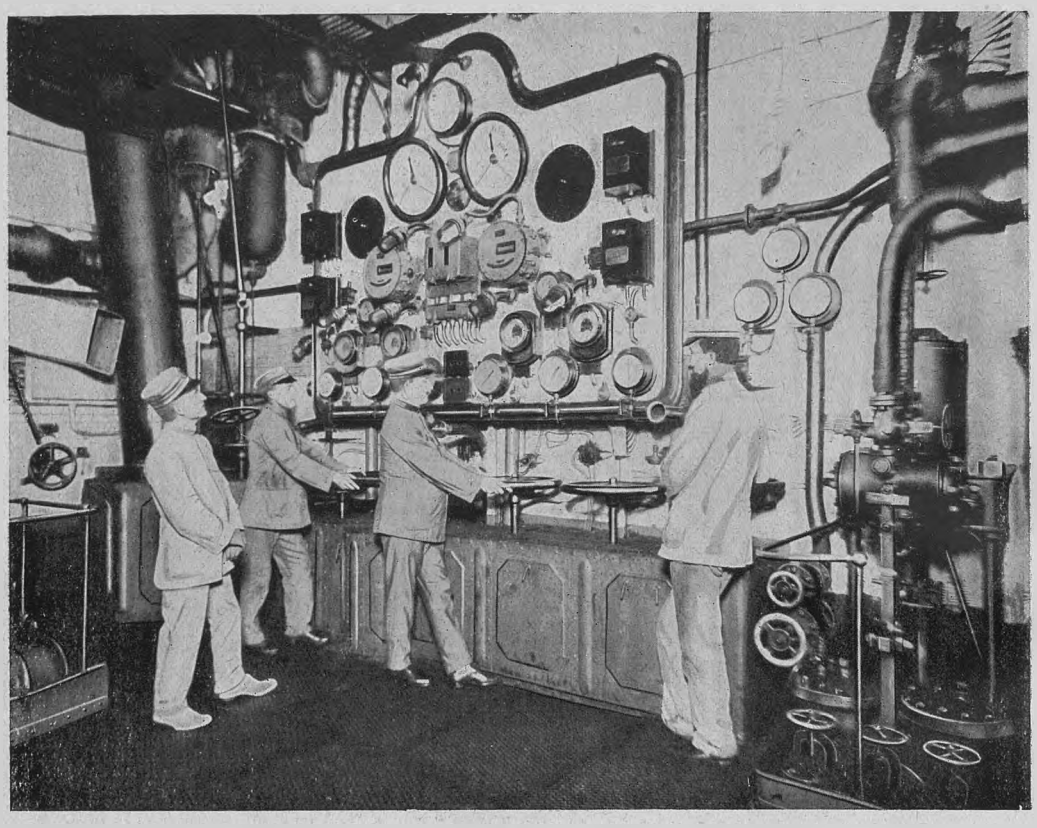
Quando le caldaie sono grandi, l'unione con perni a vite e dado, nel serbatoio superiore, non resisterebbe agli sforzi di pressione. In tal caso il serbatoio si costruisce con lamiere inchiodate e per conseguenza non è più smontabile, ma vi si può accedere facilmente, data la sua grandezza, per le visite e per le riparazioni.

La graticola è sistemata tra i due collettori inferiori, ed i prodotti della combustione vanno al fumaiuolo, traversando i tubi scaldatori in tutta la loro lunghezza.

I tubi, che possono avere una lunghezza variabile da m. 1,20 a m. 1,50, sono d'acciaio senza saldatura e mandrinati nelle piastre.

Le caldaie, a qualunque tipo appartengano, possono funzionare a *tirare naturale* o a *tirare attivato,* secondochè l'aria necessaria per la combustione è richiamata nei forni dall'aspirazione naturale del fumaiuolo o vi è soffiata mediante ventilatori, che aggiungono la loro azione a quella del fumaiuolo. Ciò è necessario, quando occorre aumentare la produzione di vapore e perciò bruciare una maggiore quantità di carbone.

Se l'attività della combustione supera un certo grado, il tirare che si crea artificialmente coi ventilatori deve avere maggiore



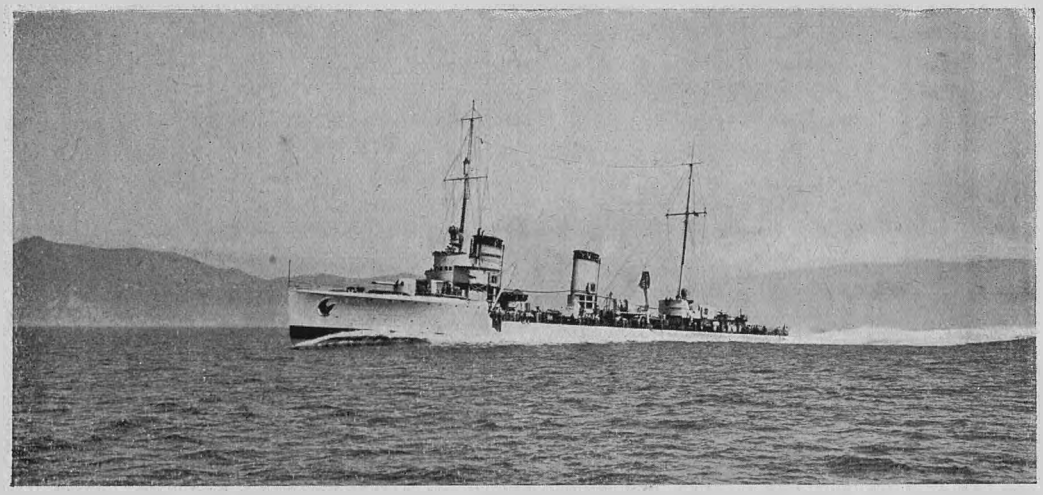
R. N. «CAVOUR» - TURBO MOTRICE CENTRALE, QUADRO DI MANOVRA.

intensità: si ha così il *tirare forzato,* che può avvenire in diversi modi:

1. - Mediante getto di vapore alla base del fumaiolo, come nelle barche a vapore.

2. - Col tirare indotto per cui un estrattore alla base del fumaiuolo provoca un'attiva aspirazione dei gas della combustione.

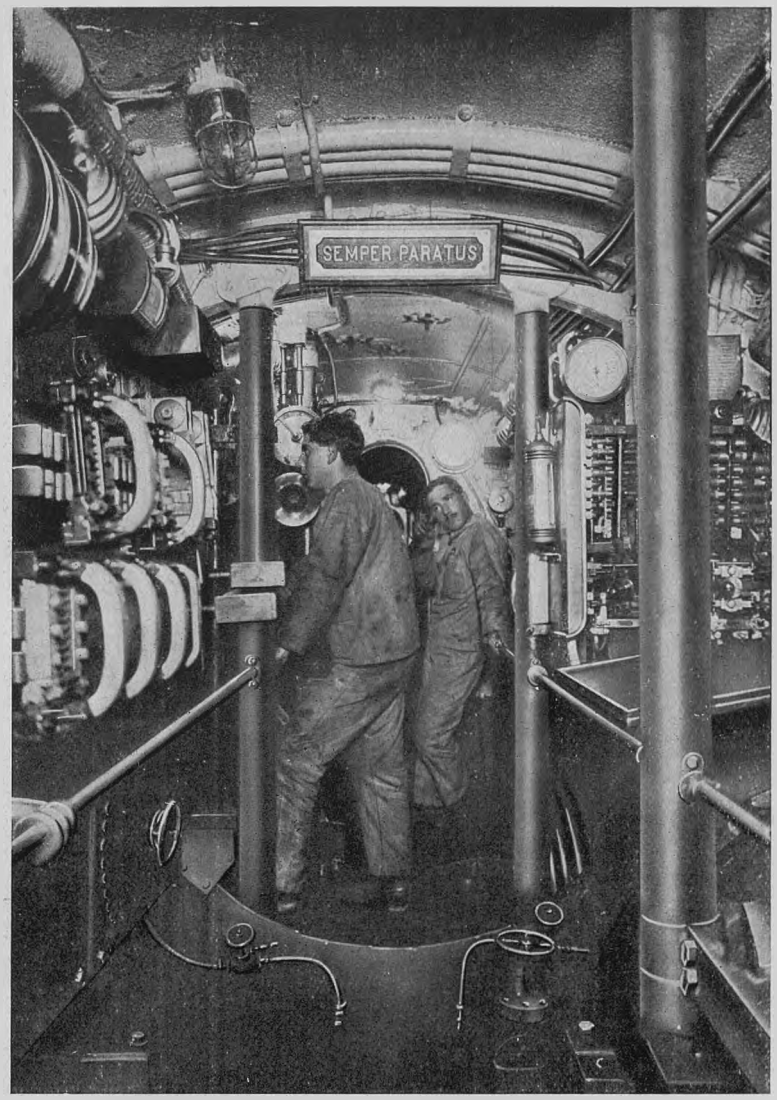
3. - Mediante ventilatori: si distinguono



L'ESPLORATORE «PREMUDA» (EX GERMANICO) AD ALTA VELOCITÀ.

due casi, secondochè i ventilatori comprimono l'aria nei locali delle caldaie (che sono chiusi) e si ha il *tirare a locali chiusi* oppure la comprimono soltanto entro i cenerari e si ha il *tirare a cenerari chiusi.*

La combustione nelle caldaie a nafta (1) è sempre forzata ed a locali chiusi. La nafta, aspirata da pompe, viene avviata sotto pressione attraverso un filtro (a freddo) ad un riscaldatore che innalza la sua temperatura da quella ordinaria a circa 80-100 gradi. Uscendo dal riscaldatore, la nafta attraversa un filtro (a caldo) e va alle batterie di polverizzazione cioè ai *bruciatori* o *polverizzatori.* Questi sono di vari tipi e non starò qui a descriverli. Basti il dire che nei polverizzatori più comunemente usati, quali p. es. il *Thornycroft* ed il *Miani,* la nafta, attraversando dei canaletti tortuosi, acquista un moto vorticoso che facilita la polverizzazione all'atto in cui entra nella camera di combustione per bruciarsi.



MOTORI ELETTRICI DI UN SOMMERGIBILE.

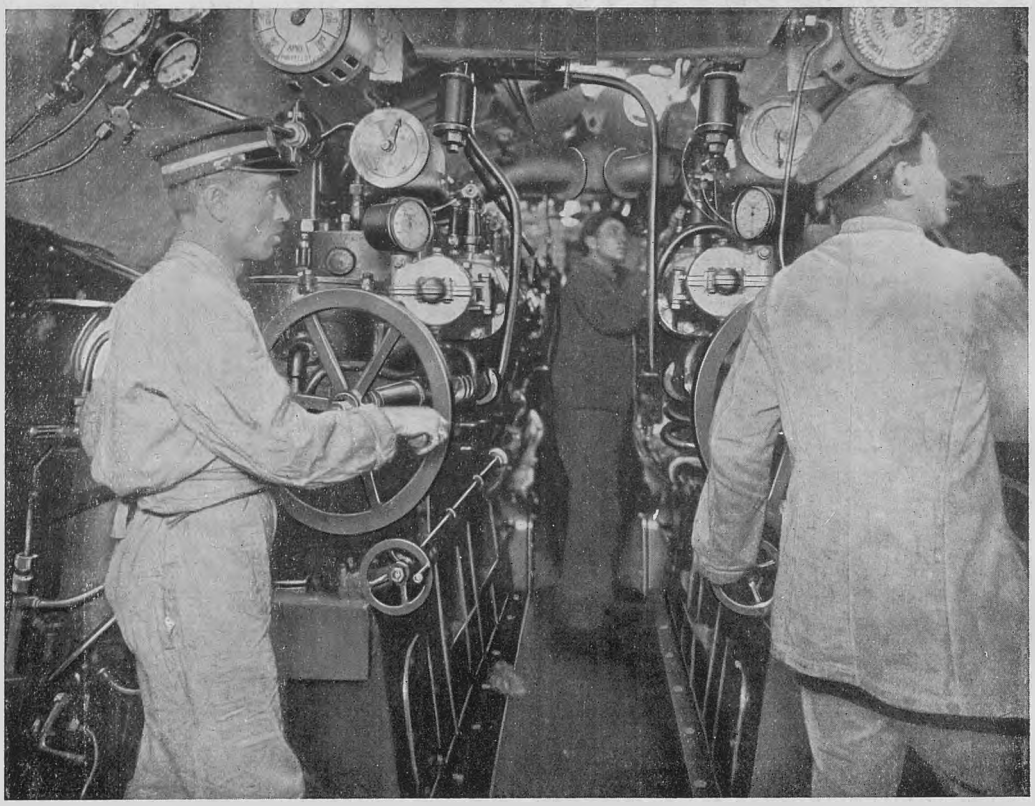
Non posso chiudere il mio articolo senza dire due parole sui sistemi di propulsione della nave e, scartando per ragioni evidenti il *propulsore a getto* e quello *a ruote,* che non hanno applicazione sulle moderne navi da battaglia, dirò soltanto del *propulsore ad elica.*

Questo non si compone di un'unica superficie elicoidale fissata al *mozzo,* ma tale superficie è suddivisa in un certo numero di parti eguali dette *pale,* che sono calettate simmetricamente intorno al *mozzo* in perfetta corrispondenza trasversale.

L'elica è *destrorsa o sinistrorsa,* a seconda che gira verso destra o verso sinistra per un osservatore che guardi l'elica da poppa verso prora.

(1) I combustibili liquidi derivano tutti o dalla distillazione secca dei carboni o dal petrolio grezzo. Il petrolio grezzo si estrae dai depositi mediante pozzi, indi è sottoposto ad una serie di distillazioni, a temperature crescenti, dalle quali si ricavano successivamente gli olii leggeri (benzina, gazolina), gli olii illuminanti, gli olii lubrificanti. I residui sono infine utilizzati quali combustibili.

La composizione media della nafta è 87 % di carbone, 12 % d'idrogeno ed 1 % di ossigeno. Il potere calorifico della nafta è molto elevato.



IL MOTORE A SCOPPIO DI UN SOMMERGIBILE.

Nel caso più semplice l'elica propulsatrice è una sola ed allora il suo asse giace nel piano longitudinale della nave. Ma ormai tutte le navi delle marine da guerra, e le principali navi mercantili hanno almeno due eliche, che sono disposte simmetricamente rispetto al piano longitudinale della nave.

Ho detto *almeno,* perchè sulle nostre grandi navi da battaglia le eliche sono quattro, due centrali e due laterali, corrispondenti ad altrettanti assi motori. Le eliche in uso attualmente hanno mozzi a grande diametro e pale larghe al mezzo e fini alle estremità.

Nei moderni apparati motori a turbina le eliche, pur non differendo essenzialmente da quelle usate per motori alternativi, sono a parità di lavoro da compiere, di dimensioni minori, e ciò in relazione al numero elevato di giri che esse debbono sostenere.

Se qualcuno dei miei lettori avrà la fortuna di visitare una grande nave da battaglia, quando essa si trova in bacino, potrà osservare tutte le parti della nave che normalmente sono sott'acqua, e con curiosità fermerà l'occhio sulle massicce eliche, che per mezzo dei loro bracci porta eliche si sporgono fuori, in posizione simmetrica rispetto al piano longitudinale della nave.

In quella posizione la nave fa l'effetto di un colosso ridotto all'impotenza. Ma si tratta di un'impotenza di breve durata. Appena ultimate le necessarie riparazioni e pulizie, la nave sarà nuovamente messa in mare e farà le prove di velocità, sotto la sorveglianza di una speciale commissione, prima di riprendere le sue missioni.

Allora quelle macchine, che nel periodo di bacino si mantennero silenziose e tristi, riprenderanno la loro marcia fremente: allora quelle eliche, che furono forzatamente immobili, riprenderanno il loro giro vertiginoso, spingendo la potente nave da battaglia là dove la sua presenza è richiesta, sia per missioni di pace (come ci auguriamo sempre), sia, ove sia necessario, per tutelare la sicurezza e il buon nome d'Italia.

G. ALMAGIÀ.



SANT' ANGELO IN VADO (SEC. XVI) - VILLA SANTINELLI.

MARCHE ROMITE

L'ALTA VALLE DEL METAURO

Già a Fossombrone la Valle Metaurense si serra fra i primi balzi della vicina fenditura, vertiginosa e bluastra del Furlo e le sterili coste franose e rosee delle Cesane, per riaprirsi e rinchiudersi in un succedersi di conche verso Fermignano ed Urbania. Ed in Urbania, oltre la proda di colline e digradazioni di monti che circonda quel catino, quasi atrio dell'alta valle del Metauro, si vede a levante inarcarsi il Catria dantesco, e dalla giogaia che l'affronta sovrastare la mammella del Nerone ed all'opposto, a tramontana, stagliarsi geometrico, con le fiancate a picco e il lungo ponte di nave disalberata, il Sasso di Simone e lento distendersi il dorso della Carpegna. Ma la vista grandiosa, a grado a grado, si perde procedendo per l'agevole strada che riga il fondo della valle e sale verso l'Appennino, ancora nascosto nel muoversi degli alti e bassi poggi che limitano l'orizzonte. Così a Fossombrone, al principio del suo corso medio terminando la piana aprica, lì presso raggiunto e poi affiancato o accavallato fino all'Adriatico dalla via Flaminia può dirsi che il Metauro abbandoni, con la sua fama più clamorosa, arrossata dalla rotta di Asdrubale, la maestà di fiume per torcersi robusto e petroso. Da questa sua rapidità e violenza par gli derivi il nome — mètauros: più che un toro — e non perchè nasce a Borgopace dal confluire di due torrenti il Meta e l'Auro; il Meta, che scende dal monte S. Antonio, e, l'Auro, da l'Alpe della Luna.

Ormai fuori delle arterie tumultuose degli eventi e dei destini delle stirpi, l'alta valle Metaurense, a S. Angelo in Vado, si ricorica



SCUOLA TOSCANA (SEC. XV); L'ANNUNZIAZIONE, STATUA LIGNEA, IN S. FILIPPO, A SANT'ANGELO DI VADO.

Vado, che giù s'imbasa su pianta di sbarrante fortilizio in una penisola rosa dal Metauro, la veduta si prospetta libera, illuminata dal fiume tortuoso con l'accampamento nel basso e nell'alto di case coloniche e di cure e le ordinate coltivazioni, le quinte vegetali e su un culmine il diruto torrazzo di Metola che ringagliardisce, ornamento di fierezza feudale, il paesaggio tranquillo ed arcadico (1).

In certe stagioni ed ore il colorito della veduta, raramente tormentato o lacerato dal biancor sordo del macigno o dal cenere azzurrognolo dell'arenaria, è tenuto da una modulazione di verdi da cui deriva un senso di fresca e tenera grazia monocroma. Affiora tanta quietezza su di un energico sfondo, saldo e nitido nella sua architettura ordinata ed equilibrata di sproni e contrafforti che si radunano presso una controguardia dispiegantesi verso la muraglia, di un indaco opaco, dell'Appennino che s'addossa, dipendenza meridionale della ruga maestra della Falterona, al bacino superiore del Tevere.

Così da S. Angelo in Vado, sorto sotto il nome dell'Aligero Duce e la determinazione topografica — *in Vado* — « *in guado* » — sulle rovine del *Tifernum Mataurensis,* cospicuo municipio romano della tribù Crustumina, distrutto dai Goti all'epoca di Vitige o di Totila, ci è aperta un'ampia visione della vetusta Massa Trabaria. Nell'oscuro medio evo venne così nominata questa ter-

(1) Vedi: *Guida d'Italia del T.C.I.*: « Italia Centrale », 1° volume.



L'ALTA VALLATA DEL FIUME METAURO.

nella sua ultima bassura recinta da pieghe, ripieghe di spalle e membrature montane che animano e scandiscono l'ascesa dello scoperto crinale Appenninico, lievemente ondulato. Dal belvedere della salita, che gira su per il Monte Picchio sovrastante S. Angelo in



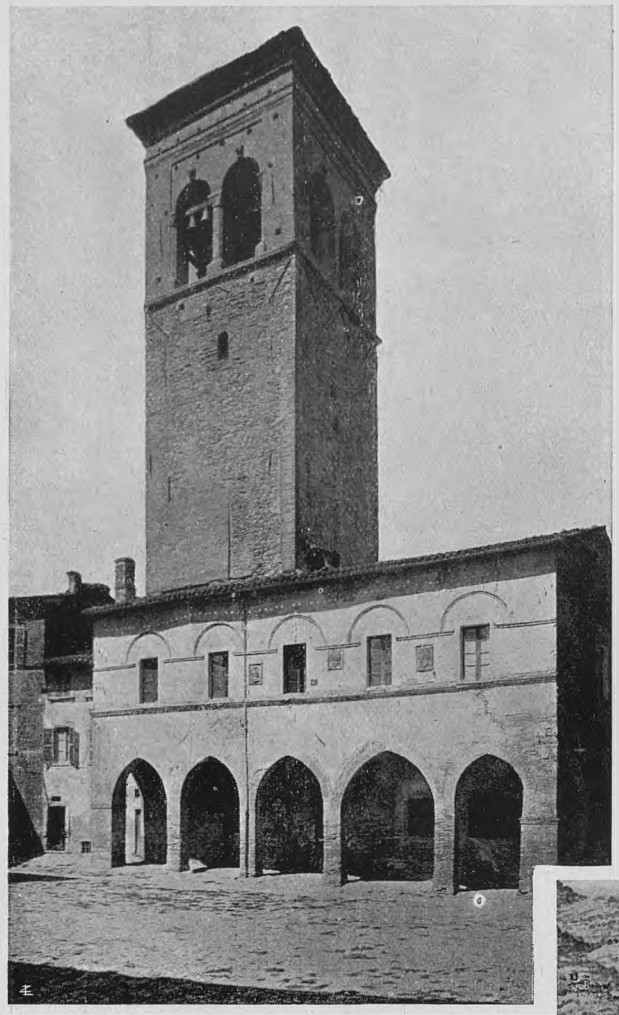
SANT'ANGELO IN VADO.

ra, con Sant'Angelo in Vado capoluogo, ed era, allora, una grande tenuta forestale, per diritto antichissimo, dominio della Chiesa Romana, dalla quale si traevano travature e legname d'abete per il mantenimento delle Basiliche Apostoliche, in particolare della Vaticana. I Massani dovevano « *l'obsequium trabium* » una specie di decima personale, poichè eran tenuti a compiere il taglio dei boschi, patrimonio di S. Pietro, e di trasportare, varcato l'Appennino, al Tevere i fusti ed i travi che per acqua arrivavano a Roma. Attraverso i secoli le maestose selve diradarono devastate da irrazionali od avidi diboscamenti ed è memoria che ai primi del '500 un orribile incendio avvampasse, alimentato dalle resine e infuriato dal vento, arroventando per settimane la chiostra alpestre.

Procedendo per la strada nazionale, accompagnata dal Metauro, il paesaggio si riduce ad un verde corridoio vallivo, svolgentesi in un succedersi di frammenti prospettici, di quadretti da presepio. Ecco Mercatello con due alti campanili, un dei quali



FEDERICO ZUCCARI
PARTICOLARE DEL QUADRO VERGINE CON SANTI, MUNICIPIO DI SANT'ANGELO IN VADO.

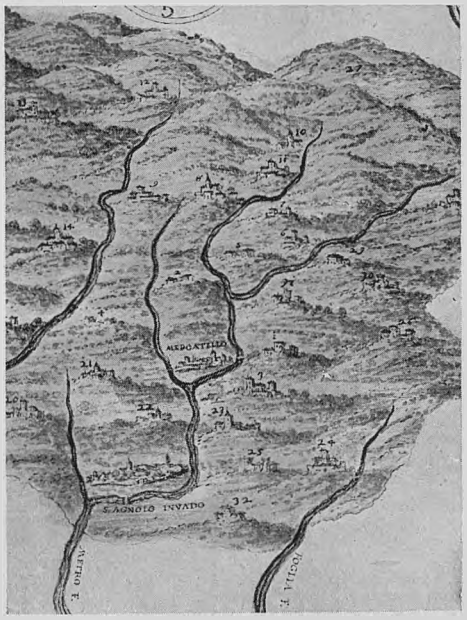


SANT' ANGELO IN VADO - PALAZZO PUBBLICO.

rinfianca un'abside ed una cupola, e con una areata loggia di palazzo e con le case che si affacciano oltre la cerchia delle mura, rievocando l'aspetto di ripuario castello proteso, ad ovest, sulla ripa del Metauro e, ad est, sul grosso affluente Sant'Antonio. Da questa parte il lontano dominante monte omonimo, con la sella di Bocca Trabaria, sfonda, cerulo, la serrata veduta boscosa. La strada poi volta verso nord, ai piedi di un'antimurale di monti chiudenti la vista della cresta dell'Appennino, la quale, soltanto a qualche svolto o varco, apparisce con la sagoma di una vetta, il muoversi di un ciglione, di una pendice.

Sull'opposta riva del fiume da uno sprone di poggio, strapiomba Castel della Pieve, rocca di casupole cui fa mastio il campanile parrocchiale. Nelle vicinanze sorgeva un tempio romano — alla fine del '500 esisteva sebbene crollante e da tempo convertito in Chiesa Cristiana — che tradizione vuole dedicato al Metauro. Poco appresso Meta ed Auro confluiscono rapinosi appiè di Borgopace, un villaggio coi tetti a lastre ed i muri delle vecchie case color lavagna. La chiara corrente e quella morbidezza nericcia e blù, intonano una acquaforte.

Impronte di vita rude, di travaglio necessario tormentano la selvatichezza dei posti. L'opera e la pena dell'uomo crea il paesaggio. Si fanno rade le falde a campicelli che orlano la forra corsa dal Meta, incisa dalla strada che monta. Terrazzi e scassati ripidi raccolgono e scoprono la terra fiacca perchè dia la spica e si rallegri di viti, come fiducia nel suolo ingrato, lietezza nella povertà. Felcino, Sompiano parrocchie con le chiesuole, umili come un pater noster, ag-



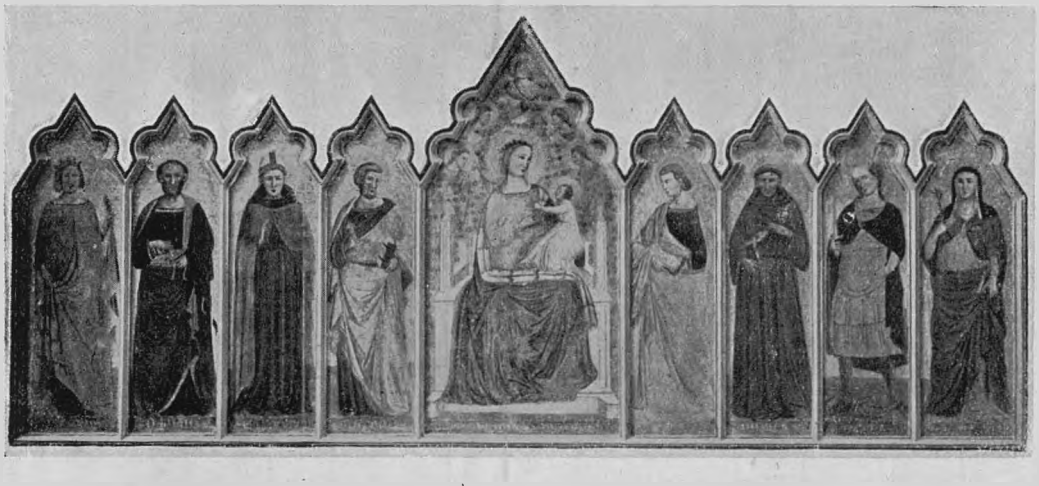
LA MASSA TRABARIA
(DA UNA MAPPA DEL '600)



MERCATELLO E IL FIUME METAURO.

grappate alle coste sorvegliano neri caseggiati che riposano all'ombra delle querci.

Le querci, dalla rovere al cerro, caratterizzano austere questo sfoggio silvestre che in taluni tratti ha ancora la spessa frescura di un parco, mormorante di cascatelle. Tuttavia il castagno, l'avellano, l'ontano, il laricce, l'agrifoglio, il carpino e, sui dossi più alti, il faggio con i loro singolari profili e colori cangiano la verdeggiante sceneggiatura. Siamo già all'operoso cantiere dell'antica Massa Trabaria, a Làmoli. Sul colle a cavaliere del Meta poggia l'Abazia, benedettina, di S. Michele, laboratorio di ci-



GIOVANNI BARONZIO - PALA D'ALTARE, IN S. FRANCESCO IN MERCATELLO.



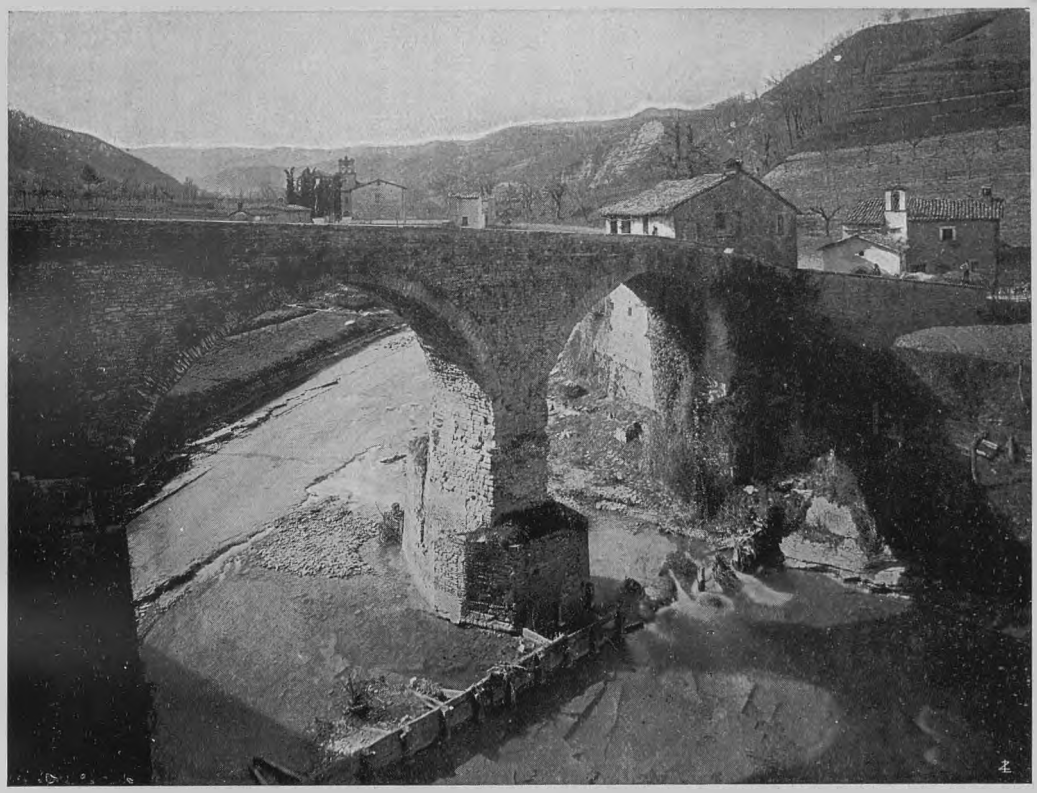
INTERNO DI S. FRANCESCO, IN MERCATELLO.

viltà agricola e di alpicoltura fin dai primi del settimo secolo, ed oltre torrente si aggruppa la borgata in vista del S. Antonio. Per secoli officine e segherie, azionate dall'acque del Meta, provvidero ad una più regolata ed agevole osservanza dell'*obsequium trabium*. Oggi fumano, sparse nelle radure, le carbonaie e se il diboscamento non è, come altrove, feroce, continua con inclemenza. Leggenda, da tempo, le abetine che facevano lugubre l'Alpe, e ne armavano metalliche i vertici, leggenda ravvivata nel nome della deliziosa veduta di *Fonte degli Abeti* presso le ultime erte che raggiungono il varco di Bocca Trabaria. In compenso dall'alto delle sponde di Bocca Trabaria, volti all'Adriatico riparato dai parapetti paralleli e normali all'orlatura marittima, il paesaggio ci si dispone in una vitalità di arrotondati volumi, in un drappare sinuoso e solenne. Si scaglionano le lunghe groppe e si soggiogano, a rimpetto, verso il grado sovrano di Carpegna. La fortunosa, immane opera delle ere geologiche che formarono, modanarono le ossature, plasmarono la faccia di questo settore appenninico, che s'incunea fra Umbria e Toscana, accusa una volubile modellazione del flutto marino.



SCUOLA TOSCANA, SECOLO XV - FEDERICO DA MONTEFELTRO, DISCO DI MARMO. CHIESA DI SAN FRANCESCO, IN MERCATELLO.

Il laccio della strada si avvalla



MERCATELLO - PONTE MEDIOEVALE SUL METAURO.

ondante per insinuarsi nei corrugamenti della fonda, cespugliata e sterposa od a pascoli ricchi di una flora delicata e salvatica, dal signorile ciclame al bianco asfodelo, dal croco al serpillo, dal lampone alla fragola, dal frutice con i vezzi di scarlatto lapideo all'ispido ginepro dalla bacca nera che insaporisce il tordo. Il tordo con la starna, la beccaccia, la lepre, il tasso, la volpe, raro il lupo, offrono quassù braccate faticose e suggestive ed a marzo e a ottobre vi richiama la caccia, poltrona e fantasiosa, alle palombe che valicano a squadriglie.

Il versante tirreno, assai più dolce del ripido orientale, ci spalanca una scena maestosa dalla cruda Verna alla vetta conica di Monte Acuto, ai gioghi dietro i quali si asconde Perugia



SCUOLA MARCHIGIANA, SEC. XV - SANTA CHIARA. FRAMMENTO DI AFFRESCHI IN S. FRANCESCO, MERCATELLO.

come fatti di fiato nell'aria, come emersi dalla bonaccia, trasparente di un lume d'alone, della nebbia vaporante su dal fertile piano ove il Tevere, lasciando Toscana, spazia per l'Umbria, verso Città di Castello.

Il senso di remoto di questa contrada si accorda ad una certa spontaneità di vita locale, anche se oggi priva di recisi rilievi, in antico, più energica, quando ciascun paese era chiuso nella sua autonomia, piccolo crogiuolo di civilizzazione pressochè tutta ecclesiastica e monacale se si toglie il periodo della signoria dei Brancaleoni e quello illustrato dai Feltrani Rovereschi. Pertanto tale spontaneità può intendersi come un valore medio nella unità geografica ed etnica dell'alta Marca e risuona, per al-



LUCA DI TOMMÈ - MADONNA CON BAMBINO
IN S. FRANCESCO, MERCATELLO.

tro, nella parlata. Defluente dal gruppo gallo-italico, tipico del Montefeltro e dell'Urbinate, essa indulge a lentezze umbre con miscuglio di qualche purità d'Arno, risalendo le cime dell'Appennino.

Fatti e vicissitudini memorabili, quasi esclusivamente come ripercussioni, flussi e riflussi, dipendono dai fervidi ed agitati nuclei storici contermini del Tevere superiore e toscani. Verde, silente varco settentrionale, tra Marche, Umbria e Toscana, fu una delle vie percorse da romani e barbari, da compagnie di ventura, ambascerie, signorili cortei specie durante gli splendori di Firenze e del Ducato di Urbino e fu via di romei, diretti a Loreto. Orme di santi atleti, di San Francesco, di S. Bonaventura, orme di Dante, rintraccia la boria paesana dietro verosimili leggende. Rifacendosi a Tito Livio, che nel libro XVII nota il passaggio lungo tutta la valle del Metauro delle legioni di Ottaviano e di quelle di Antonio e di Lepido, una tradizione municipale presumerebbe che presso la confluenza del Meta e dell'Auro, nel luogo ove sorse Borgopace, si incontrassero i tre condottieri e stabilissero i primi accordi per la pace che anticipa il Triunvirato. Altri avvenimenti accadono e si esauriscono nelle cerchie murate dei paesi e dei castelli, ire comunali, crucci faziosi.

Un episodio della ritirata di Roma, dopo la caduta della Repubblica vi si conchiude nell'estate del '49, quando Garibaldi scese da Bocca Trabaria con le squadre decimate, per rifugiarsi a San Marino.

Svariati, invece, e taluni nobilissimi i documenti plastici nell'alta valle Metaurense, contributi originali e diretti o riecheggiamenti delle grandi sorgenti artistiche dell'Italia centrale.

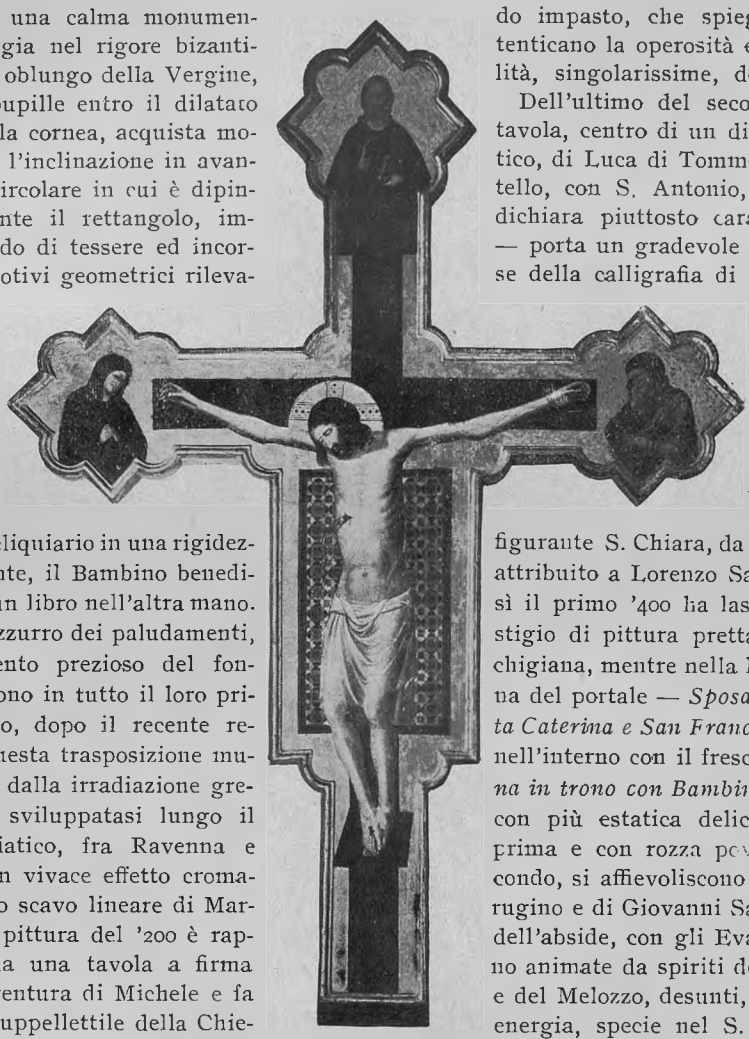
A Mercatello c'è una breve antologia pittorica di vivo interesse (1). Un'icona effigiante la *Madonna con il Bambino* da riferirsi all'XI secolo esistente nella Collegiata di Mercatello, costituisce, per le Marche, un singolarissimo esemplare del primo periodo romanico.



MADONNA CON BAMBINO
(SEC. XIII).

(1) Lionello Venturi, per primo, interpretò le opere di arte cui accenneremo e perciò richiamiamo quella sua acuta esplorazione *A traverso le Marche*, uscita nel 1914 nell' « Arte ». I restauri di dette opere vennero con intelligente cautela eseguiti per commissione del Ministero da Gualtiero e Riccardo De Bacci Venuti. V. *Guida del T. C. I.*: « Italia Centrale », vol. I.

Il ritmo di una calma monumentualità indugia nel rigore bizantino. Il volto oblungo della Vergine, dalle fisse pupille entro il dilatato biancore della cornea, acquista movimento per l'inclinazione in avanti del lobo circolare in cui è dipinto, sovrastante il rettangolo, impresso a modo di tessere ed incorniciato da motivi geometrici rilevati a stucco, ove l'eretta immagine si accampa. La Vergine si appetta, sorreggendolo e presentandolo come un reliquiario in una rigidezza di officiante, il Bambino benedicente e con un libro nell'altra mano. Il rosso e l'azzurro dei paludamenti, il tesseramento prezioso del fondo, risplendono in tutto il loro primitivo sfarzo, dopo il recente restauro, in questa trasposizione musiva, venuta dalla irradiazione greco-bizantina sviluppatasi lungo il litorale adriatico, fra Ravenna e Venezia. Con vivace effetto cromatico, entro lo scavo lineare di Margaritone, la pittura del '200 è rappresentata da una tavola a firma di un Bonaventura di Michele e fa parte della suppellettile della Chiesa di San Francesco in Mercatello. Ma in questa Chiesa i gotici sono magnificamente significati da un giottesco riminese, Giovanni Baronzio, con una Pala d'altare ed un Crocefisso, quest'ultimo firmato e datato, che s'inalbera sulla trave che fa da iconostasi. Due opere: la pala di squisita sontuosità coloristica ravennate su intelaiatura di maniera ed il Crocefisso di una compiuta potenza di rilievo fuso in un caldo impasto, che spiegano ed autenticano la operosità e la personalità, singolarissime, del Baronzio.



G. BARONZIO - CROCEFISSO IN S. FRANCESCO.

Dell'ultimo del secolo XIV una tavola, centro di un disperso polittico, di Luca di Tommè — lo sportello, con S. Antonio, accostatole, dichiara piuttosto caratteri umbri — porta un gradevole saggio senese della calligrafia di Lippo Memmi. Di un ciclo di affreschi che istoriava la Chiesa di S. Francesco è rimasto un frammento figurante S. Chiara, da A. Colasanti attribuito a Lorenzo Salimbeni. Così il primo '400 ha lasciato un vestigio di pittura prettamente marchigiana, mentre nella lunetta esterna del portale — *Sposalizio di Santa Caterina e San Francesco* — e poi nell'interno con il fresco — *Madonna in trono con Bambino e Santi* — con più estatica delicatezza nella prima e con rozza povertà nel secondo, si affievoliscono note del Perugino e di Giovanni Santi. Le vele dell'abside, con gli Evangelisti, sono animate da spiriti del Signorelli e del Melozzo, desunti, con qualche energia, specie nel S. Giovanni e nel S. Marco, per i quali l'affrescante può essere identificato in Francesco Signorelli, aiuto del grande fratello, oppure, genericamente per le intenzioni stilistiche, in un pratico influenzato dai due maestri operanti nella Basilica Lauretana. Con un lezioso Raffaellin dal Colle, esistente nella Collegiata di Mercatello ed un'altra tavola dello stesso, che profuse l'attività sua per tutta la valle del Metauro, allo-



PARTICOLARE DELL'ABSIDE DI S. FRANCESCO IN MERCATELLO (SEC. XV). EVANGELISTA.



SARCOFAGO, IN S. FRANCESCO DI MERCATELLO (SEC. XV).

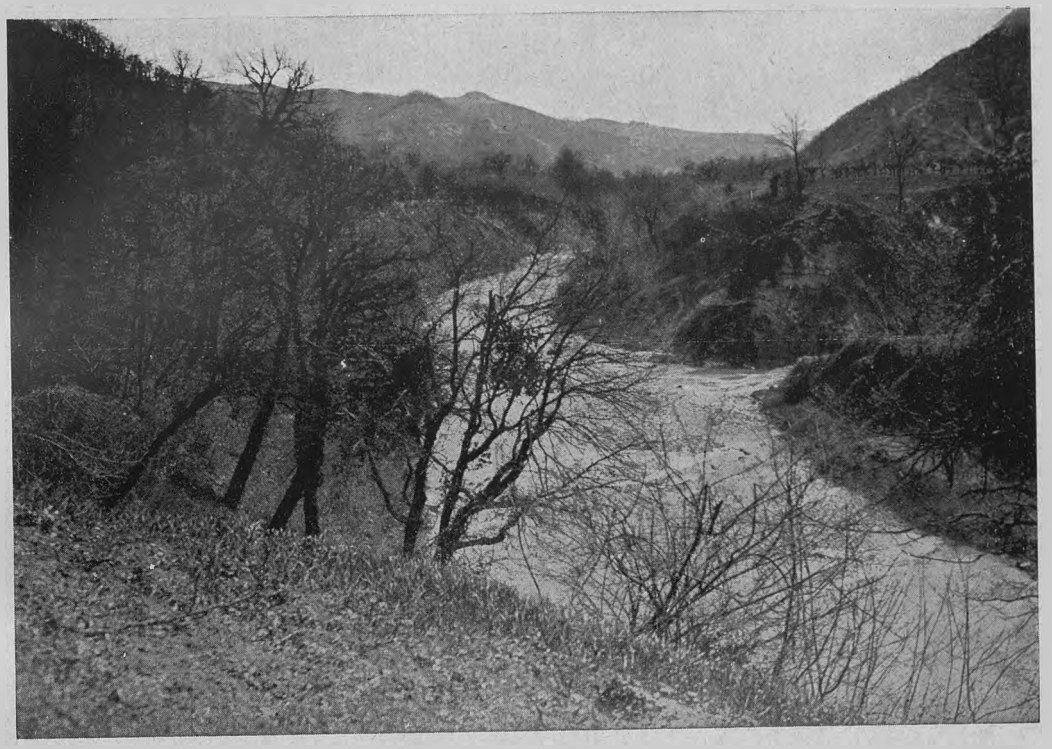
cata nella Chiesa di Santa Maria *extra muros* in Sant'Angelo in Vado, balenano appena, freddi e smarriti, i riverberi di Raffaello nella contrada in cui nacque. Più autorevolmente è rappresentato Federico Zuccari da S. Angelo in Vado con un buon quadro di scolaro, non insensibile ed, in grado maggiore del maestro, ai richiami del Barrocci — *Battesimo di S. Giovanni — in San Francesco a Mercatello* e, nella sua patria, da una monumentale *machina* esposta nel palazzo municipale. Principe fondatore dell'Accademia di San Luca con quest'opera, compiuta sei anni prima della morte, Federico risolve abilmente e riepiloga le caratteristiche del suo moltivoco eclettismo e raggiunge un insolito equilibrio nell'aggruppare le numerose figure e conferma la sua fresca forza di ritrattista nei molti personaggi della famiglia Zuccari, fra i quali il pittore, supplicanti la Vergine. Seguaci di Federico Barrocci, il mite pittore di Urbino, ed in quantità grande se ben scarsa di qualità dei barocchi emiliani e di Romagna, prodotti scadenti di botteghe locali o di stenti ripetitori, s'affoltano nelle chiese e nelle parrocchie. Francesco Mancini, a S. Angelo in Vado sua patria, ha lasciato saggi del suo neoclassicismo con alcuni quadri sacri, nella Chiesa di Santa Maria *extra muros,* morbidi di certe sue rosee lievezze.

Una serie di lapidi ed un semibusto di giovane imperatore testimoniano, in S. Angelo in Vado, la importanza del *Tiferno metaurense.*

Un buon tagliapietra veneto goticizzante appoggiò un ricco arcosoglio, sul preesistente romanico, all'abside di S. Francesco, in Mercatello ed ivi eseguì, nella stessa pietra bianca e pastosa, il sarcofago di Bartolomeo Brancaleoni, signore dell'alto Metauro; territorio che nel 1437 passò ai Montefeltro, con le nozze di Federico giovinetto con Gentile, figlia maggiore del defunto feudatario.

Marin Cedrino portò, anche, a S. Angelo in Vado, in una bifora, in un portale ed in una grande placca in arenaria con il leone di S. Marco su la facciata della casa di Matteo Grifone, vadese, invittissimo condottiero delle milizie della Serenissima e dei Montefeltro, un saggio della sua obesa e ritardataria maniera. Un toscano, forse senese, con la statua lignea colorata dell'*Annunciazione,* di una vigorosa bellezza d'impostatura, che adorna l'oratorio di S. Filippo in S. Angelo in Vado, spande invece una luce di arte superiore.

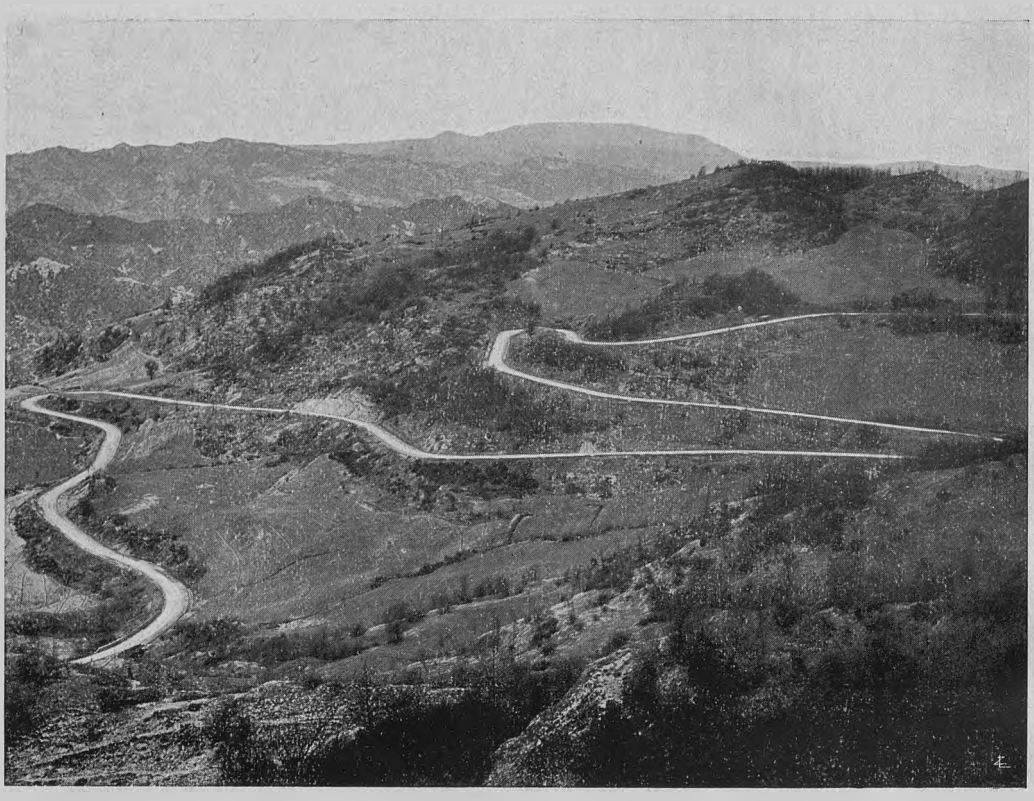
In Santa Maria *extra muros,* a S. Angelo in Vado, ritorneremo per indicare la bella pala bronzea quattrocentesca, sull'altare della famiglia Grifoni, con Maria orante



CONFLUENZA DEL META CON L'AURO.



FONTE ABETI PRESSO IL VARCO DI BOCCA TRABARIA



VEDUTA DA BOCCA TRABARIA; IN FONDO IL MONTE DI CARPEGNA.

circondata da un'ilare schiera angelica ed a S. Francesco, in Mercatello, a riguardare i due medaglioni marmorei attribuiti a Benedetto da Maiano, certamente opera di nobile scalpellino di Firenze, raffiguranti uno il Conte Ottaviano Ubaldini, l'altro Federico Montefeltro, il Duca guerriero ed umanista, il creatore della civiltà urbinate. Un Cristo in legno del '500, nella parrocchiale di Làmoli, ripete degnamente le forme illustri della prossima Toscana.

La faccia esterna del semi-catino absidale della Chiesa di Làmoli ha impronte romaniche e romanico-gotiche, come avveniva in Toscana, il S. Francesco di Mercatello, a nave unica, con tetto a capriate, che sfonda in un'abside quadrata con vòlta a crociera. Severo, secondo i dettami di San Bonaventura ed il tipo degli Ordini mendicanti e predicanti, è l'edificio del tempo più completo e riportato, da un recente restauro, alla sua integrità (1).

Notevole il palazzetto ogivale di Sant'Angelo in Vado, con la quadrata torre. Accenti ed accenni romanici, gotici, sovrapposti o fusi, sono sparsi qua e là, con scarse conseguenze coloristiche-chiaroscurali, su costruzioni urbane; più insistenti e palesi i motivi quattrocenteschi, quelli che rientrano nel nitore stilistico di Francesco di Giorgio Martini, come nella villa dei Conti Santinelli, elegante esempio di dimora rurale, posta in riva al Metauro presso Sant'Angelo in Vado.

ALESSANDRO BENEDETTI.

(1) Mi è gradito dovere ringraziare il Senatore Corrado Ricci, allora Direttore Generale delle B. A., che con affettuosa sollecitudine pari alle ripetute insistenze volle consigliarci e validamente aiutarci e l'ing. I. Bocci, a quel tempo Sovraintendente per le Marche, ed i successori: Arduino Colasanti e prof. L. Serra che poi facilitarono il compimento del ripristino.

Le fotografie vennero eseguite dal comm. D. Carboni della Direzione Generale delle Belle Arti.



(fot. Menabont, Cecina)

TOMBOLI DELLA FORESTA DEMANIALE DI CECINA - ZONA DEI GINEPRI AD IMMEDIATO CONTATTO COLLA BATTIGIA DEL MARE ED ANTISTANTE ALLA PINETA MARITTIMA DI PROTEZIONE.

UNA RICCHEZZA POCO NOTA

LE PINETE LITORANEE

Per quanti dei 7000 chilometri, lungo i quali si svolgono, sono le tanto decantate spiagge d'Italia accompagnate dal superbo ornamento e dalla ancor poco conosciuta ricchezza della pineta? Per pochi, pochissimi, addirittura trascurabili se li poniamo a confronto colla cifra imponente sopra enunciata. Infatti se con una certa frequenza appare lungo le nostre marine qualche pino o gruppo di pini, sia marittimo, domestico o d'Aleppo, ben poche e di limitata estensione risultano le pinete.

Quali sono? Sul litorale adriatico, degne di menzione, quelle di S. Vitale, di Classe e di Cervia costituenti le tre residue parti della storica pineta di Ravenna, sul litorale tirrenico quelle accompagnanti la spiaggia toscana e cioè di Viareggio, Migliarino, Marina di Pisa, S. Rossore, Tombolo, Castiglioncello, Vada, Cecina, Follonica, Castiglione della Pescàja. La superficie complessiva occupata da esse raggiungerà sì e no i 7000 ettari ed il loro sviluppo lungo la costa i 60 chilometri. Troppo pochi invero.

Anticamente, al tempo dei Romani, tali suggestive foreste erano invece tenute in ben maggiore considerazione ed occupavano più estese superfici, servendo principalmente alle costruzioni navali. Superfici estese occupavano pure al tempo della gloriosa Repubblica Veneta che se ne giovò, oltre che per le costruzioni navali, per trarne il materiale da costruir le palafitte.

Sommamente utile, oltre che bello, sarebbe in questo campo ritornare all'antico. Infatti una marina, oltre acquistare in attrazione per la presenza di un retrostante cordone di verde pineta gareggiante in poesia coll'azzurra distesa del mare, acquista



(*fot. Menaboni, Cecina*)

PINETA MARITTIMA E RETROSTANTE PINETA DOMESTICA.

una ricchezza purtroppo ancor quasi sconosciuta o, per lo meno, poco considerata, derivante dagli svariati prodotti che la pineta, pochissimo esigente, fornisce con larga generosità.

Scopo di queste righe è appunto di far conoscere tutto quello che una pineta litoranea può dare, mettendo specialmente in relazione i vantaggi che si ricavano con la facilità dell'impianto, sì da spronare i proprietari delle spiagge d'Italia a rivestirle di verde.

Le specie indigene di pino ben vegetanti in riva al mare son tre: il pino marittimo, detto anche selvatico o pinastro (*Pinus Pinaster,* Sol.), quello d'Aleppo (*Pinus halepensis,* Mill.) ed il domestico o pino da pinoli (*Pinus Pinea,* L.).

Il primo ed il secondo sono particolarmente indicati per la costituzione della pineta più prossima al mare, che dovrà proteggere dai venti quella domestica, o da frutto, retrostante alla prima. Difatti, mentre il pino marittimo e quello d'Aleppo, quest'ultimo specialmente, hanno la chioma piuttosto resistente ai venti marini, il domestico è alquanto più sensibile alla loro azione.

Riguardo ai terreni, tutte le specie indicate bene si addicono a quelli che, nella maggioranza dei casi, si incontrano in prossimità del mare, presentanti cioè notevole scioltezza per l'elevato contenuto in sabbia. Anche nei terreni provvisti di un modesto quantitativo di argilla, quelle specie di pini possono prosperare purchè i terreni siano sani, non presentino cioè ristagno d'acque. Quest'ultimo fenomeno si riscontra negli avvallamenti tra le dune, detti *lame,* decisamente sfavorevoli alla pineta.

Qualora si abbia a disposizione un terreno piuttosto superficiale, presentante magari affioramenti rocciosi, sarà bene limitarsi nell'impianto al pino marittimo e d'Aleppo, più frugali, trascurando il domestico che, nelle suaccennate condizioni, male fruttificherebbe, fornirebbe legname scadente, perchè contorto, ed in minore quantità rispetto alle prime due specie, dato il minor numero di piante esistenti sull'unità di superficie, in conseguenza del maggior spazio richiesto dalla chioma ombrelliforme.

Interessa però sapere in quali casi si dovrà preferire il pino marittimo a quello di Aleppo, o viceversa, sia per la costituzione della sola fascia protettiva, quando risulti conveniente l'impianto della pineta domestica retrostante, sia per la formazione di tutta la pineta, quando detta convenienza manchi.

Il pino marittimo predilige le sabbie ed i terreni silicei e quello d'Aleppo sabbie e terreni calcari. Il pino d'Aleppo offre maggior resistenza all'azione meccanica e chi-



(*fot. Menaboni, Cecina*)
TOMBOLI DELLA FORESTA DEMANIALE DI CECINA - A SINISTRA PINETA MARITTIMA DI PROTEZIONE, A DESTRA PINETA DOMESTICA, TRA L'UNA E L'ALTRA: «LAMA» IN CUI LA PINETA NON PUÒ VEGETARE CAUSA IL RISTAGNO DELLE ACQUE.

mica dei venti salati; probabilmente la maggior resistenza alla prima azione deriva dagli aguglioli meno rigidi, più elastici di quelli del pino marittimo e la resistenza alla seconda da un diverso contenuto chimico delle cellule fogliari.

Se si considera il legname fornito dalle due specie, la risposta è invece a favore del pino marittimo dal quale si possono ottenere, compatibilmente però colla violenza talora notevole dei venti che si abbattono sulle coste, tronchi abbastanza lunghi, privi di nodi e diritti, mentre il pino d'Aleppo li presenta piuttosto corti, in seguito ad abbondante e precoce ramificazione, nodosi e storti. Infine, dal punto di vista climatico, il primo resiste di più alle basse temperature ed è quindi meglio indicato del secondo per le spiagge dell'Italia Settentrionale.

Il pino domestico, da allevarsi, come si è detto, al riparo delle altre due specie, se ha rispetto ad esse qualche maggiore esigenza circa il terreno, benissimo invece si adatta al clima di tutte le nostre marine, anche delle più settentrionali.

Come si procede all'impianto di una pineta? La tecnica ne è abbastanza facile e la spesa relativamente lieve. Vorremmo che ciò suonasse sprone ai proprietari delle incolte zone costiere che, se pur desiderosi di valorizzarle ed abbellirle, hanno esitato ed esitano increduli nel successo. Certo, addirittura un sogno, un irrealizzabile sogno appare, a chi malinconicamente osserva la brulla spiaggia ricoperta appena da erbe o cespugli, il sorgere di una ricca e ridente pineta! Eppure, difficoltà non esistono essendo, come si è visto, minime le esigenze delle tre specie considerate in fatto di terreno e di clima e ben modesti, come vedremo, i necessari capitali e cognizioni.

L'essenziale è di procedere con criterio e per gradi, iniziando cioè le operazioni di rimboschimento in prossimità del mare, al riparo della prima cresta di dune o di altre eventuali sporgenze del terreno e procedendo a mano a mano verso terra, al riparo sempre della vegetazione antistante già sviluppatasi.

La pineta domestica, quando per i sufficienti requisiti del terreno si ritenga op-



(*fot. Alinari, Firenze*)

R. TENUTA DI S. ROSSORE - NELLA PINETA DOMESTICA.

portuno costituirla, dovrà sorgere da ultima, bene al riparo dei venti. Qualora in prossimità del mare già non vi siano cespugli di dimensioni tali da proteggere la retrostante pineta marittima e d'Aleppo, occorre provvedere a costituire un po' di scudo a quest'ultima mediante semina di *Juniperus Oxycedrus* varietà *Macrocarpa,* volgarmente chiamato « ginepro coccolone » e di *Juniperus Phoenicea,* detto « falsa sabina », oltremodo adatti a vivere anche nell'immediata vicinanza della battigia (1) del mare. Necessita aver cura di mantenere in posto i semi con qualche fascinata e di proteggere le nascenti piantine con lunette o siepi di *Psamma Arenaria,* volgarmente « paglietta », o di tamerice.

Se la zona dove sorgerà la pineta è povera di cespugli e molto battuta dal vento sarà bene istituire sulla sommità delle dune o delle altre qualsiasi sporgenze del terreno, le medesime suaccennate protezioni mediante collocamento di semi, meglio rizomi, di *Psamma arenaria* e talee di tamerice.

Una volta preparato l'ambiente si può iniziare l'impianto della pineta protettiva, impianto del tutto identico a quello successivo della domestica.

Il metodo migliore, almeno dai risultati fin qui ottenuti, è quello per semina diretta specie quando questa, sul terreno precedentemente liberato dai cespugli, zappettato o meglio arato, qualora ciò sia possibile, possa eseguirsi a spaglio (1).

La semina a righe (2) presenta l'inconveniente della perdita di molti semi per opera dei topi, e quella a piazzette, d'altronde necessaria quando non tutta la superficie del terreno sia atta ad essere rimboschita, può dare origine ad una pineta piuttosto discontinua.

Circa l'epoca della semina, l'autunno, alle

(1) La linea di confine della terra col mare battuta dalle onde dicesi *battigia.*

(1) Andantemente, cioè alla volata, distribuendo il seme con uniformità sul terreno lavorato.

(2) Distribuendo il seme lungo linee parallele, ad una certa distanza l'una dall'altra.



(*fot. Alinari, Firenze*)

PISA - R. TENUTA DI S. ROSSORE, VIALE DI PINI DOMESTICI.

prime piogge, è da preferirsi in climi piuttosto caldi e siccitosi perchè le piantine possano, prima dell'inverno, già nascere e svilupparsi, in modo che l'estate successivo le trovi col fittone radicale sufficientemente profondo e quindi ben difese contro la siccità.

Per converso, la semina primaverile è indicata nelle zone ad inverno piuttosto rigido in cui le piantine, appena o da poco nate, potrebbero soffrire per il gelo, e dove non preoccupa la siccità estiva.

Per la semina a spaglio, per ettaro e come media, necessitano le seguenti rispettive



(*fot. P. Bezzi, Ravenna*)
TIPICA LA CHIOMA AD OMBRELLO DEL PINO DOMESTICO ADULTO - PINETA DI S. VITALE, RAVENNA.

quantità di seme: pino domestico kg. 60, pino marittimo kg. 15, pino d'Aleppo kg. 15. I semi, una volta affidati al terreno, vanno, mediante erpice o rastrello, ricoperti con leggero strato di terra di maggior spessore se trattasi di semi di pino domestico, alquanto più grossi di quelli di pino marittimo e d'Aleppo. Dopo un periodo dai 20 ai 35 giorni, si verifica la germinazione (1).

Le cure successive da prestarsi alla pineta, consistono nei diradamenti da condursi con maggiore intensità nei riguardi del pino domestico, rispetto a quello marittimo e di Aleppo. Infatti il primo, per poter bene sviluppare la sua tipica chioma ad ombrello e quindi abbondantemente fruttificare, ha bisogno di maggior spazio, aria e luce a confronto delle altre due specie, le quali tollerano una maggiore densità, fino ad un certo punto anzi necessaria, quando adempiono alla funzione protettiva nei riguardi della pineta domestica retrostante e quando in genere si miri ad ottenere fusti il più possibile diritti.

Quindi, mentre raccomandiamo di agire con una certa prudenza nel diradamento della fascia di protezione il cui spessore dipenderà dalle condizioni ambientali, opportuno riteniamo insistere sulla necessità di procedere piuttosto energicamente nei riguardi della pineta domestica, scopo della quale è, non tanto la produzione del legname, quanto quella del frutto che non potrà essere abbondante, per numero e volume di pine, se l'ampia chioma, per una densità eccessiva, non abbia potuto regolarmente svilupparsi. Nei riguardi del legname poi, è da osservare che se si avranno fusti più corti ed in minor numero, in compenso sarà ben maggiore il loro diametro. La regola da tenersi presente negli sterzi (1) della pineta da pinoli è che le chiome delle singole piante non abbiano mai a toccarsi. Altra operazione da compiersi alla suddetta pineta, cominciando dall'età di circa 15 anni, è la soppressione dei palchi (2) più bassi di rami i quali vanno seccando.

Il trattamento delle pinete costituite nel modo anzidetto è a *taglio raso* o *andante* (3) per la domestica, con turno variabile dai 70 ai 90 anni e rinnovazione artificiale posticipata, consistente nella semina della zona dopo liberata dalle piante abbattute, ed a taglio *saltuario* (4), detto anche a *dirado,* per la pineta marittima o d'Aleppo, quando essa costituisce la fascia di protezione. In questa ultima cioè, si utilizzano le piante deperienti e quelle più mature cercando, con molta abilità, di conciliare la funzione protettiva che devono sempre compiere le superstiti, con la necessità di nascita e sviluppo di novel-

(1) Il costo del rimboschimento, a pineta, di un ettaro di terreno è in funzione, naturalmente, di vari elementi quali: il prezzo della mano d'opera e del seme e, soprattutto, la zona in cui si opera, permettente o meno la lavorazione del terreno a mezzo dell'aratro ed abbisognante o no di qualche riparo dai venti. In ogni modo, al solo scopo di fornire qualche cifra di riferimento, diremo che il rimboschimento suddetto, nei tomboli demaniali di Cecina, eseguito con semina a spaglio sull'intera superficie lavorata, costa attualmente dalle 500 alle 800 lire per ettaro a seconda si possa o no usare l'aratro e necessiti, o meno, la costituzione di ripari dai venti a mezzo di filari o lunette di *psamma arenaria* o di tamerici o anche di qualche piccola palizzata.

(1) Diradamenti effettuati in modo che le piante superstiti rimangano regolarmente distribuite.

(2) I rami laterali sono inseriti orizzontalmente sull'asse centrale in verticilli — chiamati comunemente palchi — situati ad una certa distanza l'uno dall'altro.

(3) Le piante sono coetanee e vengono tagliate tutte in una volta ed andantemente.

(4) Le piante, in seguito alla utilizzazione saltuaria delle mature e deperite ed all'originarsi di novellame, vengono ad avere età diversa.



(fot. P. Bezzi, Ravenna)

PINETA DI CLASSE (RAVENNA) - BELLISSIMO CORDONE DI PINI DOMESTICI DI VARIA ETÀ, RISPECCHIANTISI NEL FOSSO GHIAIA.



(fot. P. Bezzi, Ravenna)

«.... LA PINETA IN SUL LITO DI CHIASSI....» (DANTE - PURGATORIO, CANTO XXVIII) COME IL POETA CHIAMA QUELLA PORZIONE DELLA PINETA DI RAVENNA DALL'ANTICA BORGATA DI CLASSE.



(*fot. Alinari, Firenze*)

PISA - R. TENUTA DI S. ROSSORE, UN ALTRO BEL VIALE DI PINI DA PINOLI.

lame proveniente dal seme caduto dalle piante, novellame che dovrebbe sostituire a mano a mano i pini abbattuti e che, per prosperare ha bisogno di un minimo indispensabile di luce.

Poche parole, ora, sui prodotti ricavabili dalle pinete. Della domestica, il principale è il frutto (1) la cui rendita che si inizia, sia pure in misura modesta, già all'età di 20 anni qualora le piante, tenute a conveniente distanza, abbiano potuto ben sviluppare la chioma, è certamente notevole. Difatti, il quantitativo di quintali 60 di pine ad ettaro, a partire dall'età di 35 anni, per pineta regolarmente costituita, rappresenta una media più che normale e, qualora si consideri un medio macchiatico, prezzo cioè del prodotto in pianta, di L. 17 il quintale, si giunge ad un macchiatico per ettaro superiore alle L. 1000. Si tratta quindi di un'entrata annua non indifferente!

Tutte e tre le specie di pino considerate forniscono abbastanza buon legname da opera. Dai tronchi di considerevole diametro si ricavano tavole per costruzioni navali e, dagli altri, tavole per cassette da imballaggio, travature e, soprattutto, puntoni da miniera e palafitte. Per i puntoni, possono servire anche, oltre i tronchi sottili, alcuni rami principali, qualora di diametro sufficiente ed abbastanza diritti.

Il materiale legnoso rimanente serve quale discreto combustibile (legna e fasciname). Circa il valore attribuibile al legname da opera, possiamo dire che nelle pinete del litorale toscano può essere pagato in piedi e, secondo i diametri dei soggetti, dalle 70 alle 100 lire al metro cubo e, per

(1) Dal frutto, cioè dalle pine, dopo averle distese su aie utilizzando il calore solare che le fa aprire, si estraggono i semi o pinoli in guscio dai quali, mercè trattamento in apposite macchine fornite di frantoi a cilindri e vagli, si ottengono i pinoli sgusciati.

Questi ultimi, come è noto, servono principalmente per la confezione di dolci e ne viene anche esportata una certa quantità. Le pine, vuotate dai semi, sono utilizzate quale ottimo combustibile.

Non sarà inopportuno ricordare che a Pisa esistono le due importanti Ditte: Nardi Orfeo e Paganini e Villani che acquistano e lavorano il prodotto delle nostre principali pinete stipulando, per la raccolta del frutto, contratti d'affitto anche per un certo numero di anni.

quelli molto grossi, particolarmente indicati per le costruzioni navali, anche L. 130 e più. La legna da ardere, nelle pinete della Foresta Demaniale di Cecina, ad esempio, presenta attualmente un prezzo di macchiatico variabile dalle 10 alle 15 lire lo stero (1), e le fascine pure da 10 a 15 lire il cento.

Considerando poter ricavare da un ettaro di pineta, a turno medio di 80 anni, col taglio definitivo a raso e con quelli intercalari di diradamento, circa metri cubi 170 di legname da opera e steri 450 di legna da ardere, ne deriva un introito medio annuo relativo al legname, tenendo pur conto degli interessi passivi inerenti al lungo periodo d'attesa per la realizzazione del prodotto principale, non certo inferiore alle 250 lire.

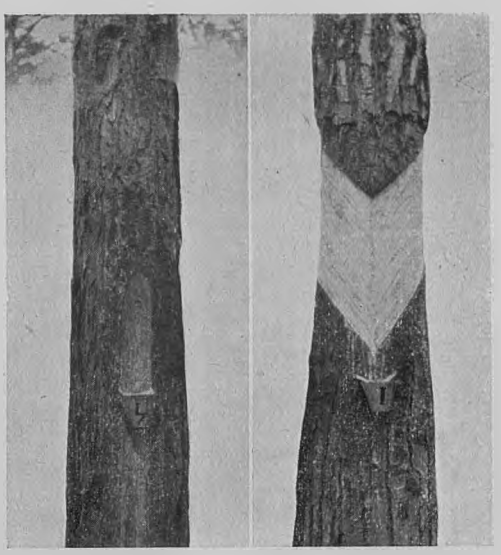
Dalla fascia protettiva invece, costituita di pino marittimo o d'Aleppo, e da utilizzarsi, come si è detto, a taglio saltuario, si potranno ricavare, mediamente, 2 metri cubi di legname per ettaro e per anno nelle proporzioni di metà da opera e metà da ardere e rappresentanti un introito netto certo non minore di 100 lire.

Altra fonte di reddito delle pinete è data dalla resinatura che consiste nel praticare, generalmente durante tutto il periodo vegetativo (marzo-ottobre) opportune incisioni interessanti l'alburno, per circa un centimetro di profondità dalle quali defluisce la resina contenuta in canali resiniferi verticali ed orizzontali tra loro comunicanti. I canali orizzontali, coll'incisione, vengono aperti.

Il prodotto che si ricava è la trementina (volgarmente resina), distillando la quale si ottengono una parte liquida: l'acqua ragia, ed una solida: la colofonia, per le quali siamo tributari all'estero di circa 40 milioni. L'acqua ragia del pino marittimo e d'Aleppo è più pregiata di quella del pino domestico. Nei riguardi di quest'ultimo, la resinatura dovrebbe limitarsi alle piante destinate ad essere abbattute coi tagli intercalari, allo scopo non venga pregiudicata la produzione del frutto di quelle destinate a costituire il bosco definitivo. E precisamente, dovendo quest'ultimo essere già formato all'età circa di 40 anni e potendosi iniziare la resinatura sulle piante di circa 25 anni, ne deriva che il periodo utile per la medesima equivale a quello di anni 15.

La resinatura da praticarsi è *a vita*, cioè con numero limitato di incisioni, fino ai tre

(1) Catasta alta, lunga e larga un metro.



DUE DIVERSI METODI DI RACCOLTA DELLA RESINA.

anni precedenti all'abbattimento delle piante, durante i quali potrà eseguirsi quella *a morte* applicabile anche, tenendo presente il suesposto criterio, ai soggetti costituenti la pineta definitiva.

Circa la pinet[illegible]arittima o d'Aleppo, non dovendoci preoccupare della produzione del frutto, si potrà liberamente resinare prima a vita e per un periodo in generale più lungo di quello indicato per il pino domestico, e poi a morte, negli ultimi anni, i pini destinati ad essere abbattuti a scopo di necessario diradamento o perchè maturi. Il reddito della resinatura varia, ammettendosi il metodo francese (1), a seconda del numero delle ferite per ciascuna delle quali è at-

(1) Tale metodo, così chiamato perchè seguito nelle Lande francesi sul pino marittimo, consiste nel praticare incisioni nell'alburno di circa cm. 9 di lunghezza, 1 di profondità ed 1 di altezza, cominciando da terra e procedendo dal basso verso l'alto in modo da incidere ogni anno strisce, il cui numero varia a seconda trattasi di resinatura *a vita* o *a morte*, dell'altezza di circa 70 centimetri.

Recentemente, dal prof. comm. Palazzo, illustre titolare della Cattedra di Chimica dell'Istituto Sup. Agrario e Forestale di Firenze, è stato, in alcune nostre pinete, sperimentato il nuovo metodo *americano-tedesco del rascinetto* consistente nell'operare le incisioni, alte pure circa un cm., con un semplicissimo ferro, a coppia ed inclinate, rispetto all'asse del tronco, di circa 45° e sboccanti alla loro confluenza in un canaletto, largo circa 2 cm., praticato verticalmente sul tronco. Tale metodo si è dimostrato superiore a quello francese per la quantità e specie per la qualità del prodotto ricavabile, nonchè per una più facile e di conseguenza più economica esecuzione. (Vedi: Dott. FRANCESCO CARLO PALAZZO: *Le Trementine italiane*. - Estratto dai «Nuovi Annali dell'Agricoltura» - Anno IV, n. 1, 31 gennaio 1924; Libreria dello Stato, Roma).

In entrambi i metodi la resina viene raccolta in appositi vasetti di lamiera zincata disposti inferiormente alle incisioni e sormontati da una laminetta che adduce la resina stessa.



(fot. Menaboni, Cecina)

OMBROSO VIALE, LUNGO QUASI 2 KM., NELLA PINETA DOMESTICA DEMANIALE DI CECINA. A SINISTRA UN PINO RESINATO COL SISTEMA AMERICANO-TEDESCO O DEL RASCHIETTO.

tendibile possa, dall'industria resiniera, essere corrisposto il prezzo di circa una lira. Trattasi allora, come si vede, di realizzare durante il periodo della resinatura un reddito unitario medio per ettaro di circa un centinaio di lire, ammettendo un ugual numero medio di ferite.

Infine, altro reddito delle pinete può essere il pascolo quando, ed è la generalità dei casi, si possa sviluppare sotto le piante una discreta cotica erbosa appetita dagli ovini.

Non sono quindi modesti gli utili del tipo di bosco considerato, specie se si tiene conto dell'estrema facilità d'impianto suffragata dall'esperienza. A tal proposito, non è certo priva d'importanza quella, ad esempio, del rimboschimento a pino domestico, marittimo e d'Aleppo di circa 100 ettari di terreno prettamente sabbioso dei Tomboli appartenenti alla Foresta Demaniale di Cecina, compiuto dall'attuale Ispettore Capo del Dipartimento Forestale di Firenze cav. uff. Merendi, e del quale additiamo ai volonterosi, la chiara, concisa ed utilissima pubblicazione « Impianto e coltura del pino da pinoli » (1), della quale, oltre che dell'esperienza, ci siamo serviti per la compilazione di queste righe.

Non ultimo fatto da tenere poi presente dai proprietari dei terreni incolti costieri e che dovrà maggiormente spingerli a rinverdirli di pini, è l'esenzione o sgravio dalle imposte e sovrimposte fondiarie per il periodo di anni 40 nonchè, nei casi in cui le future pinete potranno esercitare un'azione protettiva nei riguardi delle zone ad esse retrostanti, la concessione gratuita, da parte dello Stato, della direzione tecnica e, quando lo ritenga opportuno, anche dei semi o delle piantine e l'assegnazione, sempre da parte dello Stato, di contributi che possono raggiungere anche i 2/3 della spesa d'impianto.

Dott. VINCENZO BASSI
Ispettore forestale.

(1) A. MERENDI - *Impianto e coltura del pino da pinoli*, Estratto dall'« Alpe » (Rivista forestale italiana), Serie II, anno VIII, 1921. Tipogr. Ricci - Firenze.

LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA.

Si è già accennato più volte in queste pagine al crescente successo della rivista creata dal Touring per contribuire ad un più intenso scambio intellettuale e commerciale del nostro Paese con le fiorenti Repubbliche dell'America Meridionale e Centrale, per esercitare una viva attrazione sulla corrente del turismo d'oltre Oceano, per assicurare una miglior conoscenza della nostra terra da parte dei connazionali e degli italiani di prima e seconda generazione che vivono nell'America Latina; per stabilire, insomma, più intimi e costanti e utili rapporti con i nostri fratelli della lontana colonia d'elezione.

La nuova rivista nacque al principio dello scorso anno come rampollando da questo nostro organo maggiore e si chiamò *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* non solo per indicare la stazione di partenza e il punto d'arrivo, l'origine e la meta, la paternità e lo scopo, ma insieme per significare nel programma che c'inspirava l'interdipendenza e la comunanza, la base, diremmo, promiscua tra *Le Vie d'Italia* e la creatura da essa generata. Era infatti nel nostro concetto di riprodurre nel periodico destinato ai lettori d'America parte degli scritti che si venivano pubblicando in quello riserbato ai soci e lettori d'Italia. Se non che tal disegno potè essere mantenuto soltanto per i primi numeri. Fu così pronta e vivace la simpatia che gli stessi Soci e lettori italiani palesarono per la rivista dedicata a quelli d' America, che ben presto apparve manifesta l'impossibilità di offrir due volte allo stesso pubblico la medesima materia e divenne necessario fare anche de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* una rivista a sè, con redazione del tutto originale e indipendente, pur mantenendo — a logica giustificazione del titolo e a naturale ossequio del fine di propaganda propostoci — il criterio di presentare al pubblico italo-americano un testo equamente composto da argomenti riguardanti l'Italia e da argomenti riguardanti l'America del Sud.

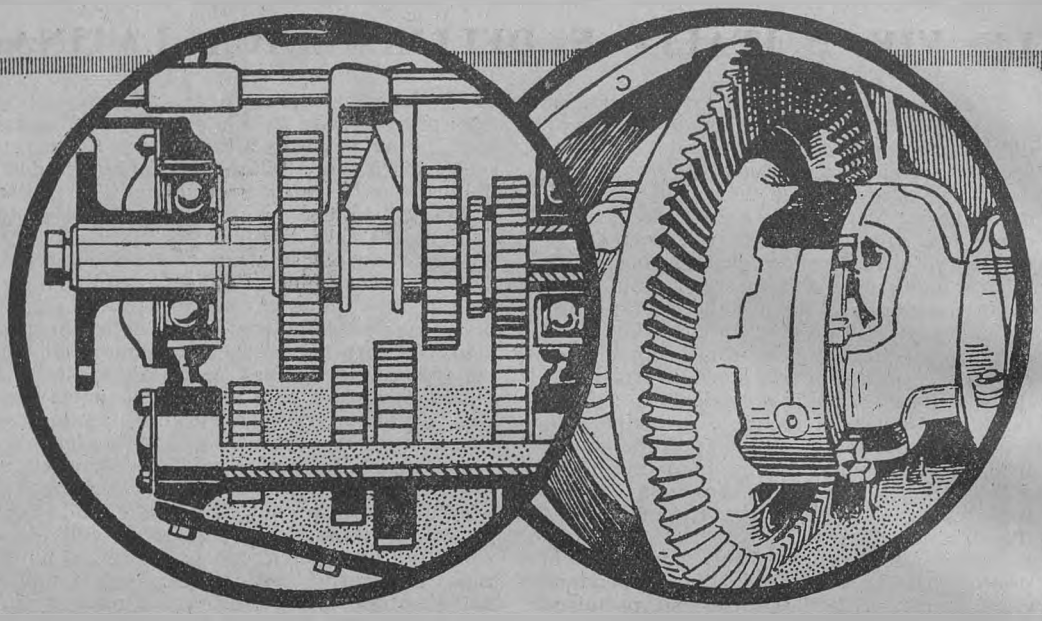
Non è qui il luogo per parlare del caloroso favore che viene accompagnando la nostra giovane rivista sul suolo americano. Quanto al favore non meno cordiale e sempre più diffuso che l'accoglie in Italia (e il cui indice concreto è segnato da molte migliaia di abbonati), esso trova la sua spiegazione nei pregi e nell'interesse della pubblicazione. E' ben vero che il suo carattere turistico-culturale è per sè stesso attraente, ma non basta certo l'indole d'una pubblicazione a garantirne il buon esito, quando non le si accompagnino la grazia estetica e la forza sostanziale, quando difetti quel *quid* di varietà, di buon gusto, di signorilità, di garbo e d'interesse che gli intenditori ricercano ed apprezzano ma a cui non rimane insensibile neppure il lettore medio e che pertanto finisce con l'imporsi a tutti Ora è innegabile — e c'incoraggiano a superare la doverosa modestia le attestazioni che ci pervengono da ogni parte — che *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* possiede in alto grado le intrinseche virtù cui abbiamo accennato; quelle, del resto, per le quali precipuamente la rivista si afferma in una cerchia sempre più vasta di consensi e di lettori.

Ogni fascicolo si compone di 128 pagine, così da formar piuttosto, per l'insolita mole, un piccolo volume ove la ricchezza del testo piglia risalto dalla sontuosità delle illustrazioni. Questo noi possiamo affermare con sicura coscienza e senza pecca d'orgoglio. La Direzione dedica alla rivista che porta lontano il nome del Touring le cure più amorose e assidue; e che nessuna difficoltà l'ha trattenuta, nessun ostacolo l'ha scoraggiata, nessuna fatica l'ha vinta nell'adempimento del suo compito: nel ricercare e nello scegliere, di qua e di là dal mare, la collaborazione più opportuna, nel procurarsi il materiale illustrativo più adatto, nel fondere, nell'alternare, nell'equilibrare la materia, nel far sì che ogni numero, per quanto è possibile, sia uno specchio luminoso e fedele dell'arte e della vita che si svolge di qua e di là dall'Atlantico, additi ed esalti bellezze ed ardimenti che maturano sull'una e sull'altra riva, rammemori fasti storici e glorie artistiche, segnali i civili progressi d'ogni campo, le conquiste della scienza e del lavoro, i prodigi dei popoli, gli eroismi degli individui, le virtù dei colonizzatori, le benemerenze dei pionieri, le degne opere d'italiani, le buone affermazioni d'italianità.

Che a tali postulati la rivista si sia tenuta obbediente lo dimostra l'opera svolta nel primo anno di vita de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina.* La raccolta dei fascicoli è lì a comprovarlo con le sue 1516 pagine di testo e le sue 1900 illustrazioni. Basta scorrerla per ricavare i più persuasivi elementi di giudizio e per capire come e perchè un pubblico tanto vasto ci abbia manifestato e ci manifesti col più sensibile linguaggio il suo cordialissimo gradimento, come e perchè le più cospicue personalità d'Italia e d'America — il Principe di Udine, il Presidente della Camera, Luigi Luzzatti, i Presidenti delle Repubbliche del Cile e del Perù, del Venezuela e dell'Ecuador, della Colombia, di Salvador e Costa Rica, ecc. — abbiano voluto esprimerci il loro plauso e la loro adesione (1).

La rivista è divisa virtualmente in due parti, delle quali la prima si dedica ad argomenti che riguardano l'America Latina e la seconda ad argomenti che riguardano l'Italia. A prescindere da una ben nutrita serie di articoli concernenti le varie manifestazioni di attività dell'Italia nel mondo e le grandi

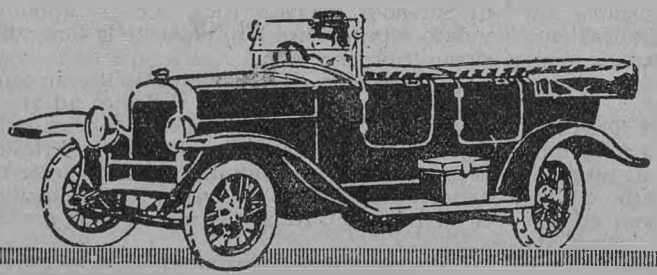
(1) L'iniziativa per l'espansione del Touring nell'America Latina ha avuto, fin dall'inizio, l'ambito Patronato di S. M. il Re, dei Principi di Casa Reale, dei Presidenti del Consiglio e delle due Camere.



Cambio di velocità e differenziale.

Non trascurate la lubrificazione di questi organi - essi hanno un'importanza non inferiore a quella del motore nel funzionamento della vostra automobile.

Chiedete al vostro rivenditore ***le gradazioni di Gargoyle Mobiloil scientificamente appropriate al cambio di velocità ed al differenziale della vostra macchina,*** secondo le prescrizioni della nostra " Guida di Lubrificazione „ - assicurerete così il perfetto funzionamento di questi importanti organi.



GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

VACUUM OIL COMPANY . S.A.I.

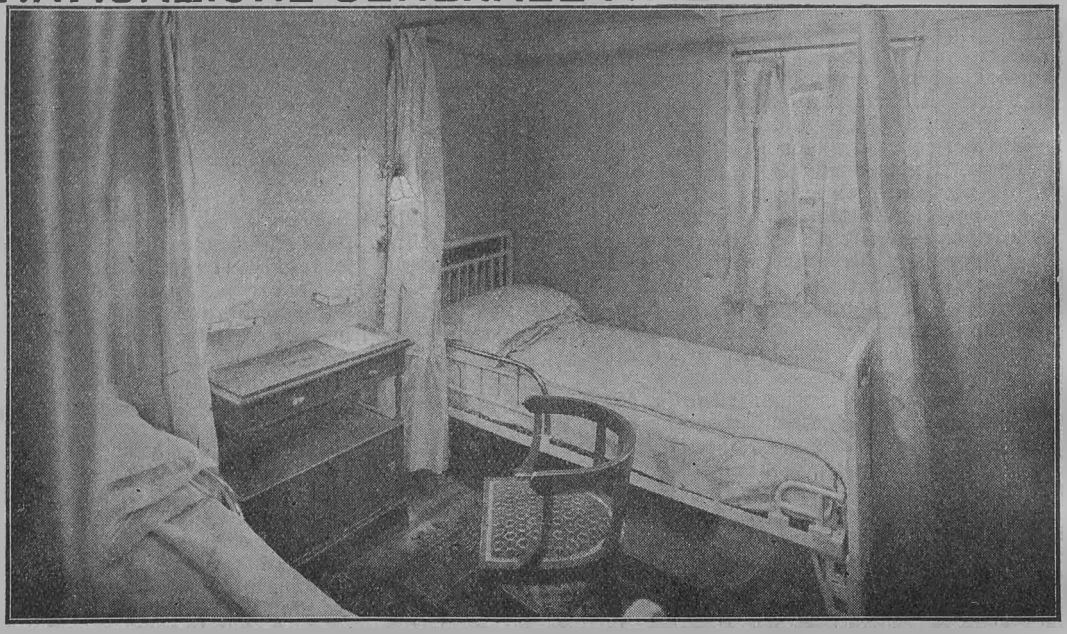
pubblicazioni librarie italiane, novanta distinti articoli si avvicendarono nei fascicoli del 1924 descrivendo ed illustrando luoghi ed intraprese italiane, a cominciare dal cavo italiano con l'America Latina, come da un simbolo bene augurante, e dall'industria italiana dei cavi sottomarini, per proseguire con la grande Fiera Campionaria navigante nell'America Latina, con la Marina dell'Italia redenta, il museo navale della Spezia, il turismo portuario, il nuovo porto di Venezia, i trasporti marittimi e terrestri in Italia, le iniziative marittime italiane in Africa. Per continuare sull'elemento liquido, ricorderemo che fu descritto il Tirso, il più grande lago artificiale del mondo, mentre un altro articolo ci trasportava sopra un bel lago naturale, il Garda, e un altro ancora ci conduceva in un sontuoso albergo navigante, ossia a bordo d'un transatlantico: il *Duilio*. In tema di bellezze, di singolarità paesistiche o di dovizie storiche italiane, si ebbero articoli su Camogli e il suo popolo marinaro, su Gallipoli, sui monti di Basilicata, la villa del Poggio Imperiale, Piscopi, il mondo delle Dolomiti, il Foro Romano, Imperia, Racconigi, la Val Gardena, le grotte di Postumia, Assisi, le arche degli Scaligeri, il Chianti, Portofino, Aquileja, Fiume, Sacile, la campagna romana, la villa di Monza e la villa di Adriano, Genova e Viterbo, le fontane di Roma e i vasi di Arezzo, il convento fiorentino di S. Marco e la badia di Vallombrosa, il Santo di Padova e il santuario del Gargano, il tempio lodigiano dell'Incoronata e i presepi genovesi, la Scala e la Città degli Studi di Milano, il mausoleo di Posillipo e il museo del tesoro dei Medici, Monreale e Aosta, i monumenti di Puglia e il Foro d'Augusto, le valli piemontesi e le strade di Calabria, la Capanna Margherita sul Monte Rosa e il Piccolo San Bernardo col giardino Chanousia, le fucine di guerra e le industrie di pace in Toscana, il Lingotto torinese, le botteghe d'arte di Venezia, i monti del marmo e le belle foreste italiane, gli sports d'inverno e le leggende dell'Italia nuova: quale eclettismo di argomenti e di luoghi, qual seducente scorribanda su e giù per il Paese!

E più di cento articoli si attennero all'ambiente americano; da quelli dedicati all'America Latina di novant'anni fa, ai viaggi d'un tempo e ai congressi degli americanisti d'oggi, alle ricchezze minerarie e allo sviluppo delle ferrovie americane, a quelli concernenti le singole Repubbliche del Sud e del Centro America. Ecco per l'Argentina il porto militare di Bahia Blanca e il lago di Nahuel-Huapi, le sierre di Córdoba e i porti del Rio Paranà, il paradiso dei cacciatori e gli impianti balneari di Mar del Plata, il tempio di San Carlo e il Collegio Pio IX di Buenos Aires, il lago artificiale di Córdoba e il turismo nella terra del Fuoco, i pionieri italiani tra le foreste di Misiones e gli araldi della scienza italiana nell'Argentina, l'industria degli zuccheri e quella del petrolio. Ecco articoli sulle regioni sconosciute, sugli Indi, sui mezzi di trasporto, sulla flora, sui monti e sulle vie del traffico della Bolivia; sugli Stati, gli altipiani, i fiumi, le càscate, i diamanti, il caffè, le banane del Brasile; sull'isola di Robinson Crusoè; sulla razza cilena, sulle Cordigliere del Cile, sui giganti di pietra della Colombia, sulle termiti, sul cacao e sulle città dell'Ecuador; sulle grotte, i monoliti e le regge del Messico; sul Gran Chaco del Paraguay; sulle ferrovie, le ceramiche, le antichità e la galleria d'arte italiana del Perù; sul lago di asfalto dell'isola Trinidad; sui fiumi e le coste, gli uccelli e i nidi nell'Uruguay e sulla scuola italiana di Montevideo; sulle curiosità di Portorico e del Venezuela. Anche un cenno così frettoloso e sommario è sufficiente a porgere un'idea della varietà e vastità della materia trattata e del suo evidente interesse per ogni categoria di lettori.

Per il graduale e continuo migliorare della rivista, essa è divenuta quest'anno ancor più densa di ghiotte notizie e più lussuosamente decorata di fotografie, così che ciascun fascicolo costituisce un compendio di utile dottrina e di pittoresche visioni. Una nuova rubrica fissa — « Italia e America Latina » — è venuta a ravvivare il testo con la freschezza della cronaca d'attualità, cssia con la diligente notazione degli avvenimenti che, di mese in mese, emergono dall'attività italiana nelle Repubbliche d'oltre Atlantico. Nessun fatto meritevole di rilievo vi è trascurato, mentre dei più importanti fra quelli che si sono svolti nella madre patria o nella lontana colonia si è discorso diffusamente a parte: dell'Anno Santo, per esempio, della Crociera del Principe Ereditario nell'America Latina e del memore omaggio di Genova a Manuel Belgrano.

Articoli singolarmente notevoli furono pur quelli dedicati al lavoro italiano per lo sbarramento del Neuquen e la regolarizzazione del Rio Negro, ai pionieri italiani della stazione sperimentale « Chaparra » di Cuba, all'alpinismo nelle Cordigliere, alla canna da zucchero, alla vita nella regione Caraibica, alla Patagonia settentrionale, ai vulcani di El Salvador, alle isole Chiloè e a Santo Domingo, agli Indi del Cile, all'eterna primavera del Guatemala. Ma se da uno sguardo generale scendiamo ad un esame di ciò che, nei fascicoli sinora apparsi quest'anno, concerne l'una piuttosto che l'altra delle varie Repubbliche, ecco il Brasile al primo posto per una lunga serie di articoli che vanno dal censimento degli italiani residenti laggiù alle origini e allo sviluppo della città di San Paulo, dalle strade rotabili esistenti in questo Stato a una ormai vecchia autostrada fra San Paulo e Santos, dall'industria italo-brasiliana della seta, pure in San Paulo, a una fazenda modello, dalla baia di Rio Janeiro, alla novissima capitale di Belo-Horizonte, dalla Restinga allo Stato delle lagune, da Pernambuco, la Venezia americana, a Cascias e ai suoi italiani, dai paesaggi del Brasile centrale alla cascata di Paulo Alfonso d'Alagoas, dalle belve del Rio Grande, ai diamanti del Matto Grosso.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - GENOVA



Camera da letto di 1ª Classe del transatlantico a combustione liquida «COLOMBO». - Linea celerissima di lusso Genova-New York. - Partenze da Genova il 7 ottobre, 12 novembre e 29 dicembre (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA



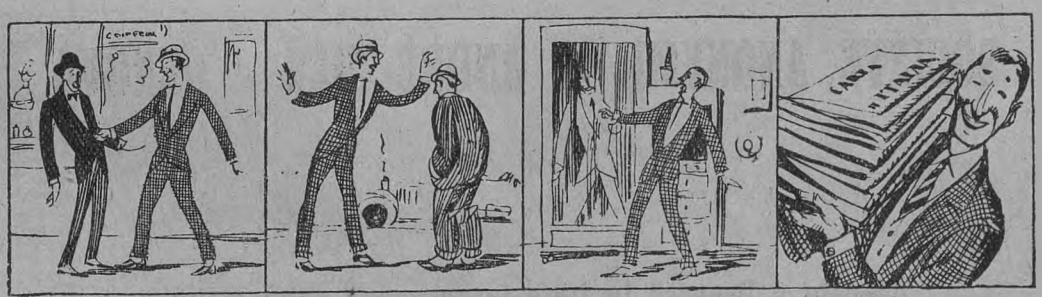
Anche per l'Argentina un collaboratore ci ha fatto sapere quanti sono gli italiani che vi risiedono, mentre altri si sono occupati di una iniziativa italiana per la colonizzazione delle Pampas, dell'Ospedale italiano di Buenos Aires, del territorio fra Buenos Aires e Mar della Plata, di La Plata, del mito dell'uomo terziario in Argentina. Di specialissimo interesse son risultati tre articoli relativi al Panamà, e cioè: ai pionieri italiani su quell'istmo, al canale che lo taglia e alla zona che costeggia il canale stesso. Anche per il Perù si è avuta una copiosa trattazione, non solo per ciò che riguarda la preistoria della razza peruviana, la civiltà incaica, le feste religiose degli Incas e i paesaggi, ma per ciò che concerne le industrie peruviane delle miniere e del bestiame, la viticoltura e l'enologia. Pure di sapore moderno son gli articoli riguardanti l'Uruguay di oggi e di domani, la sua ricchezza di bestiame, i suoi pesci, le sue foche, mentre del Messico si son studiati i vulcani, si è descritta Cuernavaca e si è narrata la storia di Cuauhtémoc, l'ultimo re dell'epoca gloriosa. La Colombia ha brillantemente figurato ricordandoci la sua fiorente navigazione aerea, la sua antica civiltà indigena e la Esposizione delle antichità precolombiane tenuta a Bruxelles. Il Venezuela, oltre che coi suoi indiani guagiri, ci ha interessati con la sua industria del petrolio, e la Guiana Britannica, oltre che con la descrizione del paese, con la spettacolosa Cascata di Kaieteur, la maggiore del mondo.

C'è dunque modo, scorrendo le pagine della nostra rivista, di acquistare le più disparate cognizioni sul grande continente transoceanico. Nè men prodiga di erudizione piacevole è la parte riserbata all'Italia. Vi si son pubblicati articoli rievocanti Capri, isola delle sirene, Orvieto, città del sogno e del silenzio, Napoli di notte, il santuario di Tersatto, gli abissi di San Canziano, Trieste monumentale, il castello Estense, la Certosa di Pavia, il Palatino, Abbazia, Arezzo, il monte Pellegrino, il Monte Bianco e il Cervino, l'Etna, gli Obelischi di Roma, la basilica di Santa Sabina, le terme di Valdieri, la stazione idrominerale di Roncegno, i bagni di Montecatini e quelli di San Pellegrino. Si è parlato diffusamente dell'Italia nella guerra e nella vittoria, dei traini di guerra, delle chiese rovinate dalla guerra, dei teatri d'Italia, degli artisti italiani in America, dell'aeronautica italiana, dell'esposizione missionaria vaticana e delle udienze del Papa, delle chiese palermitane decorate dal Serpotta e del palazzo provinciale d'Arezzo affrescato dal De Carolis, dei tesori del Museo nazionale di Napoli, di vagabondaggi e di feste veneziane, dei pipistrellai delle regioni Pontine, per la lotta contro la malaria, di acqua e carbone bianco in Sicilia e dell'impianto idroelettrico del Liri, delle autostrade lombarde e del Circuito di Milano, degli Istituti confessionali di cultura e dell'Università Monzese delle arti decorative, della sede milanese della Banca d'Italia, della Cassa di risparmio delle provincie lombarde, della Pinacoteca di Brera, ecc.

Insomma, di cento cose diverse e tutte per qualche aspetto attraenti. Abbiamo voluto ricordarle, con una rapida scorsa nei fascicoli sinora apparsi, per dare un'idea, sia pur sommaria, di ciò che è la nostra rivista *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*; per farla un po' conoscere a chi la ignora e per dire che, come tutto ciò che fa il Touring, essa è destinata a divenir sempre più bella per mantenere il primato di cui giustamente gode e per riuscire sempre più gradita a un numero sempre più grande di lettori, così da diffondere in un'orbita sempre più vasta la sua fervida propaganda italiana.

Il mezzo per raggiungere questo scopo è uno solo. Procurare abbonati in Italia (L. 30 – per i Soci del Touring, ridotto a L. 22,50 per l'anno in corso essendo esauriti i primi tre fascicoli del 1925) e fornirci indirizzi di amici o conoscenti che vivono nell'America Latina ai quali sia possibile rivolgersi per incitarli ad abbonarsi alla rivista (1).

(1) Per i residenti nell'America Latina l'abbonamento è triennale (1926-28) cumulativo della quota di Socio del Touring è di L. 150 (per il triennio 1925-27 mancando i tre primi fascicoli dell'anno in corso è ridotto a L. 141,20).



— T'ho acchiappato! Fatti Socio Vitalizio del Touring.

— Lei che è un automobilista non può tralasciare di farsi Socio Vitalizio del Touring.....

— Mi manca un Vitalizio. — Perbacco! Vi son io che da annuale posso divenir Vitalizio.

— Ed ecco che con tre nuovi Vitalizi mi han dato i 59 fogli della Carta d'Italia al 250.000.

Chiedete il programma del Grande Concorso 1925 per la propaganda dei Vitalizi (biglietto da visita con la sigla P.C.V.)



L'Automobilista: Con l'olio per auto
SPIDOLÉINE, io sono a cavallo.

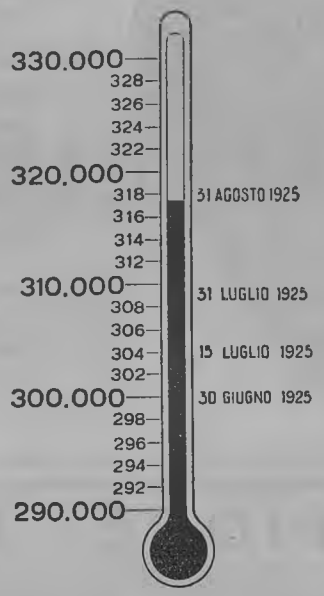
SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS - GENOVA

Agenzie e Depositi in tutte le principali Città d'Italia

VITA DEL TOURING

Secondo natura.

L'estate registra le massime temperature atmosferiche: volti grondanti nella città, esodo verso i mari, i monti, le ville. Il termometro del Touring invece, solitamente, rallenta nei mesi estivi la propria inesorabile ascesa. Ma quest'anno ogni previsione andò errata. L'« estate del Touring » fu torrida; il termometro dei Soci, che qui riproduciamo, lo dice: quando mai registrammo un aumento di nuove iscrizioni così... impressionante? Interrogato un meteorologo di fiducia sulle cagioni del fenomeno non tardò a confermare i nostri sospetti. E' la *Guida di Roma* che ha funzionato da esca, che ha spinto migliaia e migliaia di persone ad associarsi al Touring. Figurarsi! Altro che le « straordinarie occasioni », le « liquidazioni estive! ». In nessuna bottega s'è mai venduto tanto a buon mercato come in questa specie di grande cooperativa del Touring, che distribuisce sotto costo merce preziosissima.



Dieci lire per avere un volume di 850 pagine, rilegato, con un buscherio di carte e piante? E poi otto fogli di una magnifica carta stradale? Pare di sognare...

Ma il meteorologo prevede altri periodi canicolari: sul cielo brilla infatti una cometa che non compariva più dal 1922 e che quest'anno si presenta in proporzioni eccezionalmente ingrossate. Figuratevi quanti si associeranno al Touring per avere... la cometa (cioè l'*Annuario Generale*). Ed allora il termometro segnerà nuovi sbalzi innanzi. Fin dove arriveremo prima che l'anno si chiuda? Mah? la meteorologia, voi lo sapete, si proietta nel futuro con molte incertezze... Del resto, volete un suggerimento? ognuno di voi procuri un nuovo Socio ed allora vi diciamo subito che alla fine del 1925 saremo assai più di... seicentomila.

Scherzi a parte, se da qualche riconoscenza siete mossi verso questo Sodalizio, che non vi tratta male, osservate le seguenti massime:

1° acquistate subito una cartolina vaglia di L. 26,30 (Estero L. 39,30) per rinnovo quota sociale per il 1926 ed abbonamento per detto anno a *Le Vie d'Italia* (se siete vitalizi dovete inviare solo L. 16,20, Estero L. 24,20 per l'abbonamento a *Le Vie d'Italia*);

2° nell'effettuare la rimessa indicate *chiaramente* il vostro nome, cognome, indirizzo e numero di tessera e la destinazione della rimessa stessa (rinnovo quota, abbonamento 1926 a *Le Vie d'Italia*, ecc.);

3° non applicate sul vaglia indirizzi a stampa, ma a mano apponetevi l'indirizzo del Touring.

Se volete evitare questa seccatura non avete che a rivolgervi ad uno degli uffici succursali del Touring (ne esistono in ogni angolo d'Italia!) ove si provvederà alla regolare registrazione dei vostri versamenti. Ciò che importa è che vi affrettiate a versare il vostro debito prima del *15 novembre 1925*, data prevista dallo Statuto.



Il numero tre appare ripetutamente in sogno...

È un ammonimento: procurare tre Soci Vitalizi.

Che ansia da quel momento al giorno della estrazione!...

Ma la virtù è premiata. Ecco divenuto possessore di una « Citroen ».

Chiedete il programma del Grande Concorso 1925 per la propaganda dei Vitalizi (biglietto da visita con la sigla P. C. V.)



SOCIETÀ CERAMICA

RICHARD - GINORI

MILANO

CAPITALE SOCIALE L. 21.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie «Christofle»

NEGOZIO DI VENDITA: MILANO - VIA DANTE, 5

STABILIMENTI	DEPOSITI
MILANO (San Cristoforo)	MILANO - ROMA
DOCCIA (Sesto Fiorentino)	NAPOLI - FIRENZE
PISA	BOLOGNA - TORINO
MONDOVÌ	GENOVA - LIVORNO
RIFREDI (Firenze)	S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)

SOCIETÀ ANONIMA

BELFIORE - CERNOBBIO

(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti

se volete dare ai vostri salotti l'impronta della

suprema finezza

ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta

Belfiore S. A.

Cernobbio

(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Si eseguiscono addobbi per Restaurants ed Alberghi

Chiedere cataloghi e listino prezzi.

A proposito della Guida di Roma.

Nel parlare della collaborazione per la Guida di Roma non è stato fatto cenno della prestazione preziosa data dal Gr. Uff. Ing. Rodolfo Bonfiglietti, Ingegnere capo del Piano regolatore. Già parecchi anni or sono egli venne interessato ad occuparsi dell'aggiornamento della pianta di Roma, prendendo per base l'ottimo rilevamento al 5000 dell'I. G. M.

Il lavoro, compiuto sotto la direzione dell'Ing. Bonfiglietti, è stato veramente cospicuo. Il rilevamento dell'I. G. M. risaliva a parecchi anni or sono e quindi è facile pensare il numero e la mole delle aggiunte, delle varianti e delle correzioni che si sono rese necessarie in una pianta di città in continua trasformazione com'è Roma.

Il Touring rende qui vive grazie all'Ing. Bonfiglietti, come pure esprime la sua viva riconoscenza all'Azienda tranviaria del Comune di Roma, al Capo movimento delle Tranvie signor Ing. Remotti e al signor Giulio Chiarizzi, affezionato Socio del T. ed ex funzionario dell'Azienda tranviaria, che, con vivo interessamento e con grande cortesia, vollero occuparsi dell'aggiornamento della parte di loro competenza.

NOTIZIE ED ECHI

ALBERGHI

Problemi alberghieri.

Quei viaggiatori che, visitando le provincie dell'Italia meridionale, si lamentano, e a ragione, delle condizioni spesso deplorevoli degli alberghi nei quali sono costretti ad alloggiare, hanno mai pensato quanta responsabilità va attribuita per tale stato di cose alla poca educazione del pubblico?

Certi clienti che usano sdraiarsi, magari calzati e vestiti, sul letto a farsi una fumatina, altri che si puliscono le scarpe con le coperte o con le lenzuola, e, quando ci sono, anche con le tende delle finestre, altri ancora che improvvisano sul comodino o sul cassettone una cucina da campo e poi consumano nella camera il loro pasto (l'espressione... piuttosto ferina non venne mai usata più a proposito), di cui spargono intorno abbondantissime tracce, non sono certo i più adatti per incoraggiare l'albergatore a rinnovare l'arredamento della propria casa.

D'altra parte, un ambiente rozzo e sudicio non è fatto per indurre il cliente ad un maggior rispetto...

Eccoci dunque davanti ad un circolo vizioso, per uscire dal quale il dott. Mario Avancini, in un arguto articolo apparso nel numero d'agosto della nostra rivista *L'Albergo in Italia*, mette innanzi una proposta, che l'E. N. I. T. pensa di attuare con coraggiosa e generosa iniziativa: si tratta di fornire, agli albergatori che se ne dimostrino degni, l'arredamento per una camera decente che serva ad accogliere quei clienti che offrano garanzia di saperla rispettare.

L'Albergo in Italia è la nuova rivista di cui il T. C. I. e l'E. N. I. T. hanno iniziato la pubblicazione per meglio suscitare e dirigere la grande opera di espansione e di rinnovamento dell'industria alberghiera che il più intenso movimento turistico e commerciale e le accresciute esigenze della vita civile moderna rendono necessaria nell'interesse della industria stessa, non solo, ma anche dell'economia nazionale. Essa è dedicata principalmente, e si capisce, alla classe degli albergatori; ma chi voglia scorrerla, si meraviglia di constatare come i problemi che vi sono trattati siano di un interesse generale, cioè riguardino ogni categoria di persone.

Per esempio, nello stesso numero di agosto l'avv. Doro Rosetti vi tratta con chiara competenza del gioco del *golf*, ne descrive le fasi, ne spiega l'interesse, i pregi come svago e come esercizio fisico salutare, e offre i necessarî consigli pratici per la sistemazione del campo ove esso si svolge, ricordando quelli che già esistono in Italia. Imaginiamo dunque con quanto interesse ricorreranno a quell'articolo alcuni nostri Lettori, ai quali il nome del *golf* non richiama altro alla mente che i maglioni di lana usati dalle signore nella stagione invernale, e altresì coloro che, pure apprezzandolo già, sentono il bisogno di acquistare delle conoscenze più precise.

E quale miglior invito alla lettura, per le provvide massaie e per i buongustai della tavola, della frase, che sa di amaro rimpianto, con cui il chiarissimo prof. U. Pratolongo della R. Scuola superiore d'agricoltura di Milano inizia il suo dotto articolo sugli *aceti*?

« I nostri padri non conobbero, beati loro, che un aceto: l'aceto di vino... », egli comincia e prosegue spiegando a noi figlioli meno fortunati con quante sorta di aceti abbiamo dovuto fare la non desiderata conoscenza, e insegnandoci a distinguere i buoni dai cattivi, i pregi degli uni e i difetti degli altri.

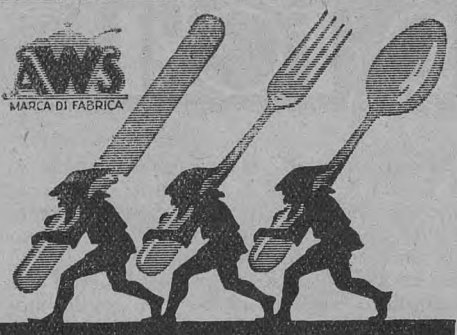
Alla medesima categoria di lettori si rivolge

AMARO FELSINA RAMAZZOTTI

IL SOVRANO DEGLI APERITIVI

CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA

F.lli RAMAZZOTTI S. A. - **MILANO** - Casa fondata nel 1815



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e **ARGENTATA**

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER

P. di L. MOCHI

FIRENZE (12) – Piazza Indipendenza, 1 A

in Ogni casa adottate i praticissimi

DALMONTE ACME MILANO

LETTI DI OTTONE

Brevetto CARDINI

signorili, luminosi, inalterabili.

OCCASIONE CON SOLE LIRE

LETTO ottone tipo RECLAM formato cm. 90×200

205+135

Elastico cm. 90×200 ORIGINALE a rete metallica rinforzata

della Rinomata produzione di OMEGNA

DAL PIÙ RICCO AL PIÙ ECONOMICO ASSORTIMENTO

letti, lettini, culle, toilettes, comodini ed accessori di ottone in stile

CATALOGO GRATIS.

ALFREDO CARDINI OMEGNA

Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti

Benevento

l'articolo di Antero Belletti « Trattorie, buona cucina e interesse del Paese » che è tutto, come ben annuncia l'articolo, un eloquente elogio della semplice, sana, schietta cucina nostrana e casalinga, di cui egli afferma che non è più possibile trovar traccia ormai neppure in una ventina di trattorie in tutta Italia. E sì che il successo con cui il pubblico ripaga della loro fedeltà quelle pochissime rimaste dovrebbe invogliare molte altre a seguirne l'esempio. Se non che anche il pubblico in fatto di cucina alberghiera ha i suoi torti, che l'articolista enumera fino a cinque, quello incluso di trangugiare qualunque cosa che il trattore gli metta davanti.

Il suggestivo articolo sul *Linoleum* sarà apprezzato particolarmente da coloro che sanno per esperienza quale importante elemento decorativo possono costituire nella casa i materiali per costruzione. L'autore trattando il problema essenzialmente tecnico con squisita sensibilità di artista, riesce a rendere intuitive le ragioni di buon gusto, di praticità, di economia, di igiene che consigliano nella casa l'uso di questo utilissimo prodotto dell'industria moderna.

Inoltre il prof. E. Pocar vi racconta, parlando di Grado con nostalgiche espressioni, come sorge, si svolge e vive una stazione di cura marina; e il dott. G. Pugliesi vi tratta dell'igiene nell'albergo, promettendo alla nostra Rivista la sua preziosa e continua collaborazione. Un ricco notiziario intrattiene infine i lettori sui più varî e interessanti argomenti, come le gigantesche imprese alberghiere americane, l'ordinamento delle Scuole alberghiere in Francia e il curioso esperimento di Scuola-albergo di Grenoble, l'iniziativa alberghiera di una Pro-loco, che offre un bello esempio alle tante associazioni del genere, le quali trascinano meschinamente un'esistenza senza scopo.

L'Albergo in Italia è la rivista che promuove e segue più da vicino l'opera di rinnovamento che la moderna civiltà viene svolgendo nell'albergo, non solo, ma nella casa in genere e nei costumi che a questa si connettono. (Abbon. per il 1926: L. 10,20, Estero L. 20,20; per i fascicoli disponibili del 1925: L. 3,50, Estero L. 7).

Una nuova Scuola Alberghiera a Venezia.

Il 2 novembre avranno inizio i corsi della nuova Scuola Pratica dell'Albergatore che l'Ente Nazionale Industrie Turistiche ha fondato in Venezia, con sede al Grand Hôtel Lido, per consiglio e con la collaborazione della Compagnia Italiana Grandi Alberghi.

I corsi dureranno 5 mesi soltanto, visto che gli insegnamenti pratici potranno svolgersi durante l'inverno con grande intensità negli alberghi che la C.I.G.A amministra a Venezia ed al Lido. I più meritevoli, però, potranno essere ammessi ad un sesto mese di pratica negli alberghi della C.I.G.A. Del resto, il programma e le condizioni sono gli stessi delle altre Scuole Alberghiere dell'Enit. Titoli per l'ammissione: età dai 17 ai 25 anni, licenza da una scuola tecnica o complementare, o esame d'ammissione. Materia d'insegnamento: tecnica alberghiera e contabilità d'albergo, geografia turistica, lingue straniere, cultura generale, dattilografia, calligrafia. La retta mensile è di L. 550, e comprende tutte le spese di vitto, alloggio e insegnamento. La tassa d'iscrizione è di L. 180. Le domande vanno presentate entro il 5 ottobre alla Direzione Generale dell'Enit, Roma, via Marghera, 6.

La nuova scuola, con la quale l'Enit viene estendendo quel suo programma d'istruzione professionale che gli è prescritto dalla sua legge costitutiva, è importante non solo come una nuova unità che s'aggiunge a quelle, già floride, di Milano, Torino, Rapallo, Montecatini, Civitavecchia, ma sopra tutto come una prova del riconoscimento che viene ormai alle scuole alberghiere dai più intelligenti e liberali tra gli albergatori. Qui è la solida e potente Compagnia dei Grandi Alberghi che propone l'istituzione della Scuola — alla quale, comunque, si doveva pensare in un centro turistico dell'importanza di Venezia —, che offre come sede uno dei suoi

Completate la raccolta dell'Atlante Stradale.

Vi sono molti Soci che, per essersi inscritti al Touring in questi ultimi anni, non possiedono la raccolta completa dell'*Atlante Stradale al 300.000*, la miglior carta turistica d'Italia. L'acquisto dei cinque fascicoli distribuiti gratuitamente ai Soci negli anni dal 1920 al 1924 importa L. 6 per ciascun fascicolo, più, per le spese di spedizione, L. 2 (Estero L. 3).

L'elenco dei fogli che formano ogni fascicolo è il seguente:

I. – 1. Aosta-Losanna; 2. Domodossola-Sempione; 3. Como-Gottardo; 9. Susa-Monviso; 10. Torino-Vercelli; 11. Milano-Alessandria; Nizza-Cuneo; Imperia-Savona.

II. – 12. Brescia-Parma; 13. Verona-Reggio Emilia; 14. Venezia-Ferrara; 18. Genova-Chiavari; 19. Pisa-Spezia; 20. Firenze-Bologna; 21. Ravenna-S. Marino; 22. Rimini-Pesaro;

III. – 4. Bergamo-Sondrio; 5. Trento-Bolzano; 6. Belluno-Cortina; 7. Udine-Tolmezzo; 8, Trieste-Gorizia; 15. Istria-Fiume; 5 bis e 6 bis. Merano-Brennero; 23. Livorno-Grosseto.

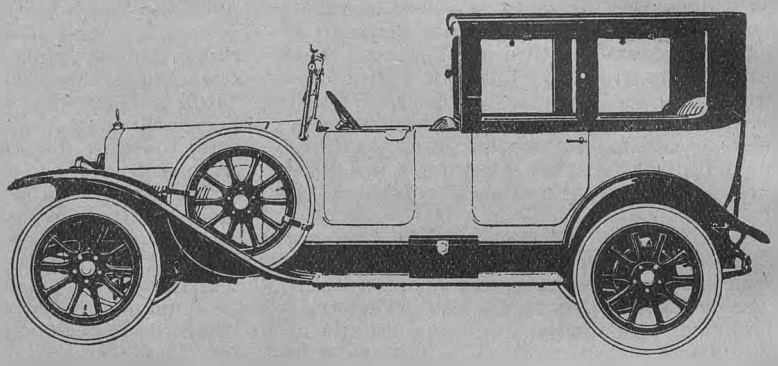
IV. – 24. Siena-M. Amiata; 25. Perugia-Spoleto; 26. Ancona-Ascoli; 27. Civitavecchia-Orbetello; 28. Roma-Viterbo; 29. Aquila-Avezzano; 30. Chieti-Sulmona; 31. San Severo-Gargano.

V. – 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Potenza; 35. Barletta-Matera; 36. Bari-Taranto; 37. Brindisi-Lecce; 38. Cilento-Lagonegro; 39. Castrovillari-Sibari.

Il VI fascicolo viene gratuitamente distribuito ai Soci del 1925.

ANSALDO

SOCIETÀ ANONIMA
AUTOMOBILI ANSALDO
TORINO (5)



Coupé 4 D
4 Cilindri

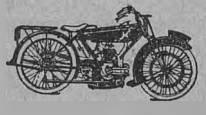
AUTOMOBILISTI!
COL **SALVAGOMME**
NON BUCHERETE PIÙ
NON SUBIRETE PIÙ SCOPPI
SPENDERETE LA METÀ

C. I. S.
COMPAGNIA ITALIANA SALVAGOMME
VIA DEI MILLE, 30 - TORINO

RALEIGH
LA "MEDAGLIA D'ORO" DELLE MOTOCICLETTE

Trasmissione a catena, lubrificazione automatica, volante esterno, | Cambio Sturmey Archer a tre velocità, pneumatici Dunlop.

Munita di motore della massima elasticità e resistenza, può percorrere qualunque strada e superare qualsiasi salita.



Rappr. per l'Italia e Colonie:
DITTA ETTORE VEZZONI
DI A. VEZZONI & C.
Via Orti, 4-6 — MILANO

BOTTIGLIE E APPARECCHI
MAGONDEAUX
ACETILENE DISCIOLTO



PER ILLUMINAZIONE
DI AUTOVEICOLI, MOTOSCAFI
MOTOCICLI E PER APPLICAZIONI INDUSTRIALI

Chiedere listini ed istruzioni alla
Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" MILANO
VIA VIVAIO, 8 - TELEF. 20-957

migliori impianti e garantisce la possibilità di studiare tutti gli altri, che promette la cooperazione dei suoi uomini più ferrati nella professione, primo tra essi il Gr. Uff. Alfredo Campione, che lascia intravvedere in qualche modo la possibilità di collocare, a fine del corso, gli alunni più meritevoli, nell'uno o nell'altro dei grandi alberghi facenti capo ad essa.

In miglior clima, sotto più seri auspici, la nuova Scuola Alberghiera non poteva nascere.



Un comodo servizio telefonico per chiamare i taxi di piazza a Trieste.

A Trieste la Società Esercizi Automobili Venezia Giulia nel 1920 iniziava il servizio pubblico con autotassametri in due posteggi assegnati dal Municipio e cioè in Piazza della Borsa e a Volti di Chiozza.

Fin dai primi tempi si ebbero ad osservare gli inconvenienti di tale servizio ridotto a due posteggi, e tutti e due nel centro. Onde rendere più comodo il servizio e dare la possibilità di usufruire delle autovetture anche dai punti più eccentrici della città, vennero svolti i passi necessarî per ottenere, in prossimità dei posteggi, la installazione di apparecchi telefonici con suoneria altisonante collegati con la centrale urbana. Il pubblico da qualsiasi numero può richiedere un auto di piazza.

Gli apparecchi telefonici fissati o al muro esterno delle case o ai pali tubolari della luce sono forniti di una cassetta di protezione che può venire aperta da tutti gli *chauffeurs* che rispondono direttamente alle chiamate e assumono l'ordinazione.

Attualmente vi sono posteggi con apparecchi telefonici in Piazza della Borsa, Volti di Chiozza, Largo del Monumento Rossetti, Piazza Venezia e Piazza Goldoni. I primi due posteggi fanno servizio anche di notte.

La lodevole iniziativa ha trovato a Trieste il consenso di tutti e potrebbe essere utilmente imitata in altre città d'Italia.

Una calamità non solamente italiana!

Dalla Rivista del Touring Club Svizzero apprendiamo come anche nel territorio della vicina Repubblica Elvetica abbondino le contravvenzioni al volo. Mal comune mezzo gaudio! dirà qualcuno; ma, in questo caso, minimo è il gaudio in confronto del male.

Gli argomenti che porta la Rivista succitata sono identici a quelli da noi tante volte esposti su queste colonne, e l'augurio è il medesimo: si limiti ai casi indispensabili l'applicazione di tale genere di contravvenzioni e si faccia per i rimanenti casi esplicito obbligo ai signori vigili di contestare la contravvenzione agli automobilisti non in regola coi regolamenti.

Troppo facile riesce ad un vigile il redigere un verbale di contravvenzione al volo, e di contro troppo difficile riesce agli automobilisti dichiarati in contravvenzione il dimostrare la loro innocenza. La cosa viene ad assumere un aspetto poco lieto. Non sappiamo certo se accettare filosoficamente il proverbio menzionato o se piuttosto pensare un po' pessimisticamente a quell'altro proverbio: che le pere fradicie guastano anche le buone (1).

Per gli automobilisti e i motociclisti.

La « Vacuum Oil Company » di Genova, seguendo una ormai vecchia e lodevole consuetudine, ha pubblicato per il 1925 il suo opuscolo « Lubrificazione scientifica ». Veramente quest'anno gli opuscoli sono due: uno per l'automobile ed uno per la motocicletta. L'uno e l'altro si propongono il medesimo fine utile e pratico: trattando semplicemente fatti di inoppugnabile logica tecnica, esporre le ragioni di molte delle evitabili riparazioni cui vanno soggetti gli autoveicoli; esaminare e discutere le cause degli inconvenienti diversi e i fattori determinanti la lubrificazione razionale dei singoli tipi di macchina; offrire in forma semplice, a tutti accessibile, informazioni istruzioni e consigli.

Ben può dirsi pertanto che questi due opuscoli — o meglio manualetti — sostituiscono molti dei ponderosi volumi, sedicenti pratici, editi per chi voglia farsi erudito nei misteri del motorismo. Invero noi vediamo qui riassunta in poche pagine e in poche nitide tavole dimostrative tutta la facile scienza necessaria per chi voglia ben conoscere e ben conservare la propria macchina, e mettersi in grado di provvedere con sicura prontezza in caso di *panne*, ove il guasto sia rimediabile coi mezzi di bordo. Concetto sommamente utile specialmente in questo tempo di automobilismo utilitario, esercitato per gran parte senza il costoso ausilio dello *chauffeur*.

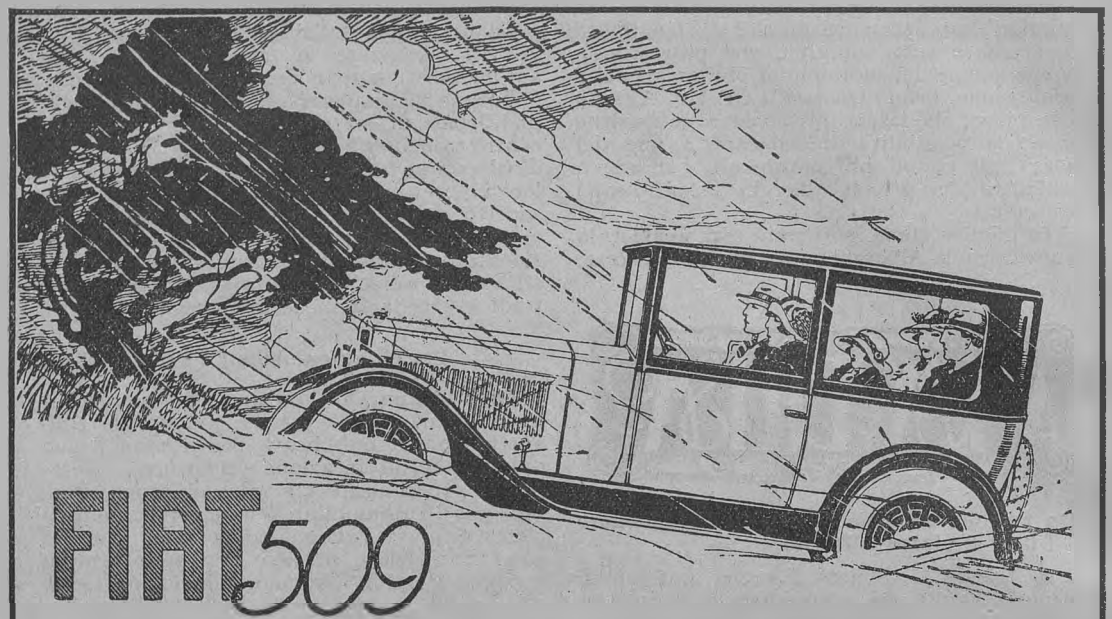
E' poi non inutile ricordare che la « Vacuum Oil Company » spedisce gratuitamente l'uno o l'altro dei due manualetti a chiunque ne faccia richiesta.

---

(1) Nel numero seguente a quello citato della rivista del T. C. S. vediamo che si torna sull'argomento e che si consiglia il boicottaggio ad alcune località della Svizzera. Nulla di anormale per noi. Ci sembra infatti di leggere i consigli che davamo agli automobilisti lo scorso anno per Genova, e che si potrebbero dare quest'anno per varie altre località.

Nel N. 8 (agosto 1925) della Rivista, nell'articolo « Una superba emancipazione industriale » venne omessa la indicazione della sede della Società « Montecatini » cui lo scritto si riferisce.

La Società, come è ben noto, ha sede in MILANO, FORO BONAPARTE, 35 (*Palazzo proprio*).

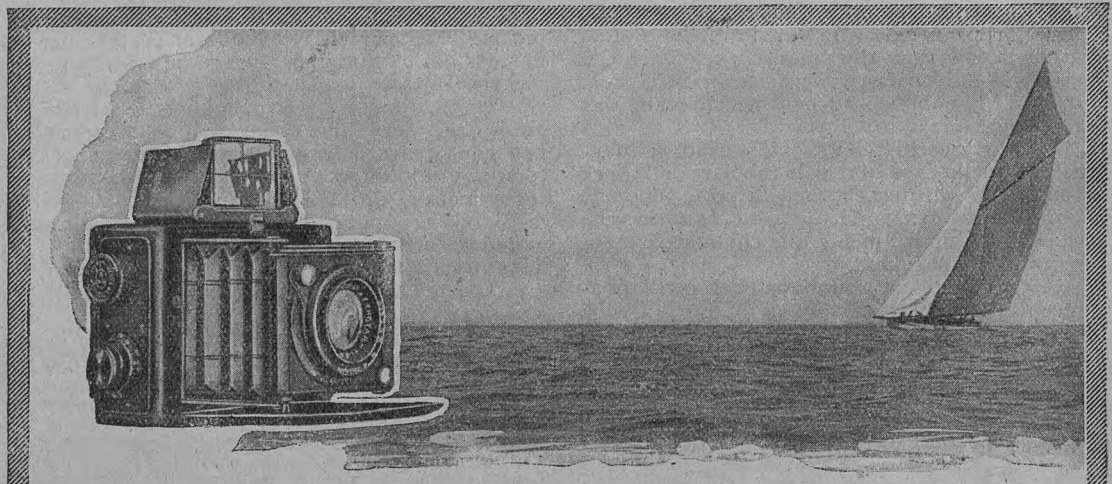


FIAT 509

LA VETTURA PER OGNI STAGIONE

PER AFFARI, PER TURISMO, PER VIAGGIO, PER CITTÀ

OGNI VETTURA FIAT VALE PIU' DI QUANTO COSTA



Apparecchi ERNEMANN

con Ottica ERNEMANN

Apparecchi fotografici di fama mondiale

Apparecchi cinematografici d'ogni tipo — I più perfetti

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:

EZIO & GUIDO KÜHN - MILANO (21), Via Melloni N. 16

Telegrammi: Kühn-Milano

Telefono 20-040

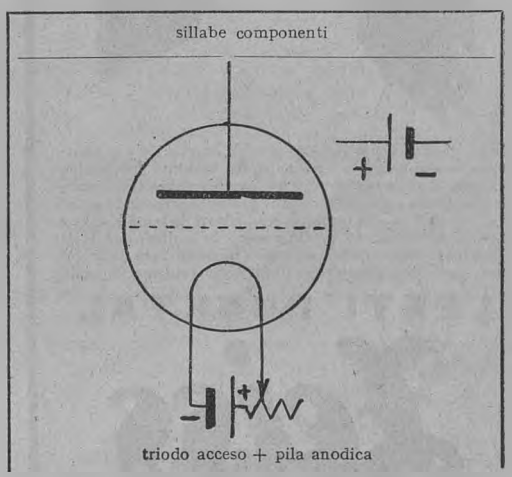
RADIOTECNICA

Sillabario radiotecnico. Sillaba circuito triodico fondamentale

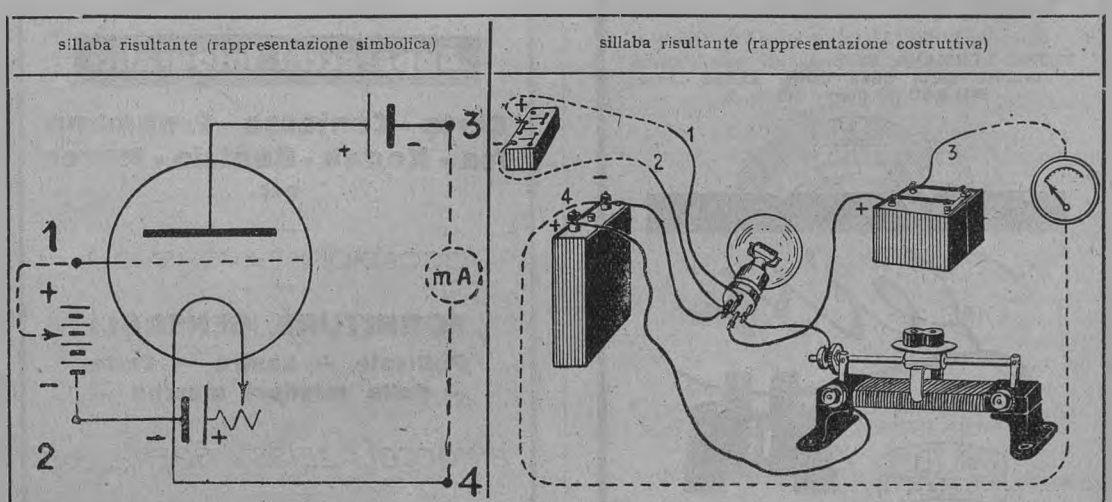
Ogni ricevitore e ogn trasmettitore termoionico a un solo triodo si riduce a una parola radiotecnica che ha per radice una sillaba fondamentale *circuito triodico fondamentale* (= triodo acceso + pila anodica) combinata con altre sillabe o lettere che conferiscono al circuito le particolari proprietà di amplificare e di trasformare in udibili (*raddrizzare – eterodinizzare* in gergo radiotecnico) le debolissime correnti elettriche suscitate dalla perturbazione eterea in arrivo. Spesso tanto i trasmettitori quanto i ricevitori sono composti di parecchi triodi: la parola si trasforma allora in frase radiotecnica; ma quella sillaba, quella radice fondamentale sempre si ripete, o quasi sempre nelle varie parole componenti. Mi ricordo che un famoso parodista da caffè-concerto, riferendosi non so più a quale lingua orientale, soleva dire che un solo cappello si chiamava *tam*, due cappelli *tam-tam*, tre cappelli *tam-tam-tam*, e così via. Vogliamo costituire un ricevitore a un triodo? Punto di partenza: *un circuito triodico fondamentale*. Un ricevitore a due triodi? Punto di partenza: *due circuiti termoionici fondamentali uguali* e vicini fra di loro? Un trasmettitore a tre triodi? Punto di partenza: almeno tre circuiti termoionici fondamentali, vicini l'uno all'altro. Dopo basterà collegare fra di loro i varî circuiti fondamentali mediante le sillabe o le lettere di collegamento.

E' quindi molto importante di aver ben chiaro in mente il concetto di *circuito triodico fondamentale*, il quale fra l'altro, coll'aggiunta di un misuratore di milliampere (anche un voltmetro ad alta resistenza può ugualmente servire) e di una pila di griglia, si trasforma nel circuito di collaudo del triodo stesso.

Mi ricordo, una sera, alcuni anni fa, quando già incominciavo a... balbettare sperimentalmente le prime parole radiotecniche, ero riuscito finalmente a costituirmi un ricevitore a due triodi. Tutto controllato, tutto giusto. Il circuito meticolosamente esatto, valori degli elementi costitutivi del circuito esatti, collaudati e ricollaudati parecchie volte,



ma nella cuffia silenzio... quasi di tomba. Entra in quel momento un mio amico, si siede al mio posto, sposta il cursore del reostato di accensione del secondo triodo, diminuisce la tensione anodica, ed ecco che il ricevitore si mette a funzionare egregiamente. Solo parecchio tempo dopo venni a conoscere l'arcano. Nel triodo acceso (vedere *Le Vie d'Italia*, feb-



(*circuito triodico fondamentale*)

NB. — Aggiungendo il tratteggiato (pila anodica e segnalatore di millesimi di ampere o milliamperometro) la sillaba si trasforma nel più elementare circuito triodico di collaudo.



Sono graduate per ogni misura di ametropia e si adattano completamente alla naturale mobilità dell'occhio umano. Procurano perciò un campo visivo uniformemente netto per ogni direzione dello sguardo, dal centro della lente fino alla periferia. Chi adotta le lenti Punktal Zeiss avverte subito la differenza che le distingue dalle altre lenti dianzi usate e si ritrova in condizione di parità con quelli che posseggono occhi perfettamente normali.

LENTI PUNKTAL

Zeiss

per occhiali a stringinaso o a stanghetta

Deposito di lenti Zeiss Punktal presso tutti i buoni Ottici

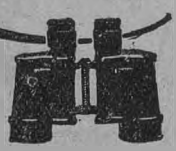
Ogni lente è munita della marca di fabbrica depositata; esigete dall'Ottico che ve la indichi.

Opuscolo « PUNKTAL 162 » gratis e franco spedisce:
GEORG LEHMANN, Rappresent. per l'Italia e Colonie della Casa CARL ZEISS, Jena.
MILANO (5) Corso Italia, 8.



Zeiss

per viaggio, sport, caccia, teatro



CARL ZEISS
JENA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA
CATALOGO ILLUSTRATO " T 79 " GRATIS

Salvate i denti dalla carie!

MARCA DEPOSITATA



MARCA DEPOSITATA

IL PIÙ EFFICACE = IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L. I. M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)

M. GANZINI

Società Anonima

MILANO (11) Via Solferino, 25

Apparecchi fotografici

Certo - Contessa - Ernemann Ica - Kodak - Bentzin - Murer ecc.

OCCASIONI FAVOREVOLI

FORNITURE GENERALI

Pellicole — Lastre — Carte delle migliori marche

BINOCCOLI ZEISS - GOERZ, ecc.

Lavori di sviluppo e stampa

Listini contro francobollo da cent. 30

braio 1924, pag. 163) gli elettroni si precipitano dal filamento sulla placca passando attraverso alla griglia. Tenendo fissa l'accensione e la tensione di placca (vera calamita per i termo–elettroni) è interessantissimo considerare le variazioni nel flusso elettronico quando si varia il dislivello elettrico della griglia rispetto a un punto del circuito di accensione, ad esempio rispetto al polo negativo della batteria di accensione. Ciò equivale alla determinazione della *caratteristica fondamentale del triodo*, la quale in linguaggio convenzionale, ma scrupolosamente fedele, ci dà i principali connotati del triodo, che animerà il nostro ricevitore.

Principali stazioni radiofoniche europee.

Nome della stazione	Lungh. d'onda in metri	Nazione
Aberdeen	495	Inghilterra
Amburgo	395	Germania
Barcellona	325	Spagna
Belfast	435	Inghilterra
Berlino	505	Germania
Birmingham	475	Inghilterra
Boden	2500	Svezia
Bournemouth	385	Inghilterra
Brema	330	Germania
Breslavia	418	Germania
Bruxelles	265	Belgio
Brünn	1800	Cecoslovacch.
Cardiff	351	Inghilterra
Cassel	288	Germania
Chelmsford	1600	Inghilterra
Dortmund	(*)	Germania
Dresda	292	Germania
Dundee	331	Inghilterra
Edimburgo	328	Inghilterra
Falun	370	Svezia
Francoforte sul Meno	470	Germania
Ginevra	1100	Svizzera
Glasgow	420	Inghilterra
Gleiwitz	(*)	Germania
Göteborg	290	Svezia
Graz	404	Austria
Hannover	296	Germania
Hull	335	Inghilterra
Königsberg	463	Germania
Königswusterhausen	1300	Germania
Kopenhagen	775	Danimarca
Leeds-Bradford	310–346	Inghilterra
Lione	387	Francia
Liverpool	315	Inghilterra
Londra	365	Inghilterra
Losanna	850	Svizzera
Madrid	392	Spagna
Malmö	270	Svezia
Manchester	375	Inghilterra
Milano	**324**	**Italia**
Monaco	485	Germania
Münster	410	Germania
Newcastle	400	Inghilterra
Norimberga	340	Germania
Parigi - École Supér.	458	Francia
Parigi (Radio-Paris)	1750	Francia
Parigi (Torre Eiffel)	2600–1980	Francia
Plymouth	355	Inghilterra
Praga	555	Cecoslovacch.
Roma	**425**	**Italia**
Ryvang	1190	Svezia
Sheffield	301	Inghilterra
Stettino	(*)	Germania
Stoccarda	443	Germania
Stoccolma	430	Svezia
Stoke on Trent	306	Inghilterra
Sundsvall	545	Svezia
Swansea	485	Inghilterra
Varsavia	385	Polonia
Vienna	530	Austria
Zurigo	515	Svizzera

(*) In costruzione.

FERROVIE

Servizio della metropolitana Napoli-Pozzuoli.

Alla fine di settembre è stata aperta all'esercizio la nuova linea metropolitana Napoli-Pozzuoli, che costituisce il tronco estremo della direttissima Roma-Napoli. Questo tronco deve soddisfare essenzialmente il servizio suburbano che si prevede molto intensivo: esso serve poi a mettere specialmente in rapida corrispondenza due punti estremi della città, la stazione centrale e Fuorigrotta e Pozzuoli: è principalmente verso Fuorigrotta che la città ora si estende e potrà maggiormente estendersi favorita dal nuovo, rapido mezzo di comunicazione. Le fermate precisamente saranno: Pozzuoli, Fuorigrotta, Chiaia, Piazza Amedeo, Montesanto, Piazza Cavour e Piazza Garibaldi. Il servizio, interamente a trazione elettrica, sarà fatto soltanto con due classi 1ª e 3ª. Complessivamente sono 15 Km. in massima parte in galleria, di 1515 m. nella galleria di Posillipo e 5350 m. nella galleria urbana. La linea è stata provvista di tutte le necessarie installazioni moderne atte anche a consentire un rapido, comodo e sicuro servizio intensivo del pubblico.

Aumento di viaggiatori.

Nel giugno di quest'anno si è avuto l'aumento di un mezzo milione di viaggiatori in confronto dell'anno precedente: giugno 1925, viagg. 8.152.701; giugno 1924, viagg. 7.650.275. L'aumento è stato particolarmente sensibile per la 1ª cl. (19,63 %), meno per le altre (6,15 % per la 2ª e 6,58 % per la 3ª). Anche i prodotti sono aumentati di 27 milioni.

Primavera siciliana.

Sembra che anche per l'anno prossimo saranno rinnovate le riduzioni per la Primavera siciliana. Si accorderà il 50 % sulla tariffa ordinaria differenziale. La limitazione per le fermate intermedie sarà unicamente quella stabilita per i biglietti a tariffa ordinaria: quindi i viaggiatori potranno nel continente compiere fino a cinque fermate, quando si tratti di percorsi oltre i 1000 chilometri, e queste fermate sono contenute soltanto entro i limiti di validità del biglietto. Quest'anno, com' è noto, le fermate erano limitate ad un massimo di due e ciascuna non poteva eccedere le quarantotto ore.

Movimento delle riduzioni eccezionali.

Il movimento delle riduzioni speciali per congressi, gite, escursioni ed altre manifestazioni che ha, come di consueto, avuto una

AUTOIL ALABARDA



IN HOC SIGNO VINCES

RAFFINERIA TRIESTINA DI OLII MINERALI

PREMIATA INDUSTRIA NAZIONALE

STABILIMENTI S.SABBA

SEDE TRIESTE

certa stasi verso fine luglio e l'agosto, si preannuncia intenso per il settembre e per l'ottobre più che nello scorso anno. Questo anno c'è stato un po' meno di congressi, ma un po' più di esposizioni. Le riduzioni sono state applicate con maggiore uniformità: prevale la riduzione del 30 %; in via eccezionale, trattandosi di viaggi di ex-combattenti, è stata applicata la riduzione del 50%; eccezionalissimamente per pochi casi, di speciale importanza, è stato applicato il 70 %.



La macchina umana nell'aviazione. — L'aeronautica non riguarda soltanto nei suoi molteplici servizi ogni branca dell'ingegneria, ma essa ha sollevato altresì un gran numero di problemi che riguardano la medicina e che devono essere risolti.

I velivoli da caccia e da corsa non hanno ancora in nessun modo raggiunto i limiti di velocità; ma hanno essi forse raggiunto quelli di manovrabilità? Un pilota del servizio aereo americano, il tenente Doolitle ha eseguito una serie di manovre violente, durante le quali l'acceleramento ha indicato un'accelerazione uguale a 7,9 volte quella di gravità. In altri termini, se l'ufficiale avesse avuto il peso di kg. 80. che è quello che viene attribuito generalmente ai piloti, egli sarebbe stato premuto contro il suo seggiolino, con una forza di 1450 chilogrammi. Sono in grado il cuore o il cervello di sopportare una forza maggiore di questa? Dovranno i piloti dei velivoli da caccia subire un corso speciale di allenamento per poter rispondere a queste anormali esigenze fisiologiche?

Questo è uno dei tanti problemi che l'aviazione pone ai medici, ai fisiologi e psicologi e dai quali attende risposta.

Come mai avviene che si vedono dei velivoli montati da piloti abili e coraggiosi picchiare o avvitarsi per parecchie centinaia di metri ed andare distrutti, senza che questi piloti tentino di riprendere il volo normale? Il Prof. Dockery, psicologo molto approfondito nell'arte del volo, dà la seguente risposta: « Il tuffo improvviso di un velivolo in una direzione inattesa è qualcosa i cui effetti può intendere soltanto chi li ha esperimentati. Il pilota non perde in questo caso soltanto l'equilibrio. Egli ha cambiato posizione rispetto alla terra di alcune centinaia di metri in pochi secondi. L'impeto dell'aria, la pressione anormale sulle sue viscere e la perdita della direzione di gravità sono suscettibili di causargli una violenta emozione, che, se non viene immediatamente frenata, si aggrava sempre più fino a fargli perdere completamente la coscienza ». Fortunatamente, sono rare le condizioni atmosferiche che producono tali accidenti; ma sarebbe necessario che i piloti avessero l'allenamento fisico indispensabile per resistervi.

Come reagisce l'aviatore alla deficienza di ossigeno negli alti strati dell'atmosfera? Fino a quale altitudine egli sarà in grado di agire nel pieno possesso delle sue facoltà intellettuali? Per rispondere a queste e ad altre domande del genere, il pilota viene sottoposto ad una prova dalla Scuola di Medicina Aeronautica Americana, in una speciale camera a bassa pressione, dove viene trattato scientificamente ed oggettivamente come una sostanza chimica in un laboratorio d'analisi.

Durante la guerra, un pilota era costretto a stare continuamente in allarme e guardare sopra, sotto, a destra e a sinistra, avanti e indietro di sè ! Il movimento muscolare da esso richiesto da questo esercizio costante era così grande da causare in alcuni un ingrossamento del collo. Ne segue che se i muscoli del collo sono così esercitati, i sei muscoli che muovono la pupilla devono lavorare ugualmente in modo ben maggiore del normale.

Il comando rapido dei muscoli dell'occhio è della massima importanza soprattutto per la valutazione della distanza durante un atterramento.

Non vi è dubbio che chiunque può imparare a volare. Ma il vero aviatore deve possedere quelle doti innate, che potranno essere sviluppate, ma non create, e la funzione del servizio sanitario aereo nella ricerca di queste qualità riveste un interesse della massima importanza.

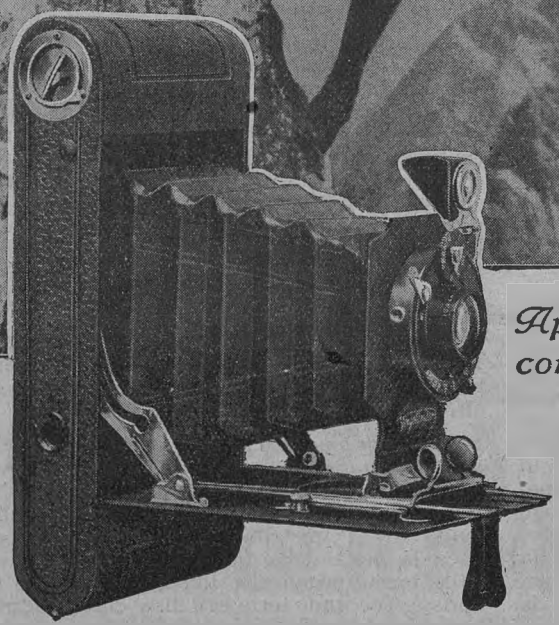
Conversazione nell'aria a 8 chilometri di distanza. — Ultimamente, per la prima volta, nella storia, secondo quanto affermano gli ufficiali dell'aviazione di Dayton, Ohio, due persone hanno tenuto una conversazione a diverse centinaia di metri di quota, ad oltre otto chilometri di distanza fra di loro. Questo fatto accadde a Wilbur Wright Field, durante la prova di una nuova installazione radio-telefonica, prova eseguita dal Maggiore H. J. Knerr e dal Tenente M. N. Stewart.

La prova consisteva nel volo di due velivoli muniti di apparecchi trasmettitori e ricevitori. La conversazione, dice il Maggiore Knerr, si svolse colla maggiore facilità, mentre si viaggiava nell'aria ad una velocità di oltre 200 km., in direzioni differenti.

Un pilota precipita per 450 metri prima che si apra il paracadute. — In una recente prova sul paracadute il sergente pilota Randle N. Bose saltò da un aeroplano che volava alla quota di 915 metri e precipitò nell'aria per circa la metà della distanza che lo separava dalla terra, prima che il suo paracadute si aprisse. Toccando terra egli disse che la caduta non gli aveva affatto oscurato i sensi, ciò che dimostra, insieme ad altre prove del genere condotte ultimamente, che non è vero che una persona che cada da una grande quota, attraversando l'aria, perda la coscienza.

Voigtländer





Apparecchio a pellicole 6 × 9
con doppio anastigmatico 1:6,3

di costruzione perfetta,
solidissima, elegante

= L. 525 =

Acquistabile presso tutti i buoni commercianti!

VOIGTLÄNDER & SOHN — Braunschweig

FONDATA NEL 1756

Rappresentante Generale per l'Italia: CARLO RONZONI - MILANO - Piazza S. Ambrogio, 2



Telegrammi urgenti per l'America del Nord.

Dal 15 luglio scorso, per *qualunque ufficio* di destinazione dell'America Britannica e degli Stati Uniti, si possono spedire telegrammi *urgenti*, con l'indicazione di via HAVRE-CIAL, esclusivamente per detta via di istradamento e con tassa tripla di quella ordinaria.

Con l'America del Nord, finora, l'urgenza era ammessa, solo per i telegrammi diretti alla città di *New York* e per le vie « P. Q. » e « Italo-Radio ». Erano bensì, e sono tuttora, ammessi telegrammi *parzialmente-urgenti* per qualunque destinazione dell'America, ma tale categoria di telegrammi, come è detto dal loro titolo, è urgente per la sola parte del percorso europeo o italiano, a seconda della via di istradamento.

Telegrammi e pacchi postali per Chisimayo (Oltre Giuba).

Per Chisimayo (o Chisimajo), nella nuova nostra colonia dell'Oltre Giuba, si possono spedire: *pacchi postali* alle stesse condizioni della Somalia Italiana (come per l'interno del Regno, due dichiarazioni doganali), e *telegrammi* con la tassa di lire carta 3,80 (senza l'aggiunta della sopratassa cambio) per parola, da inoltrarsi per *Via Roma-S. Paolo-Radio*. Non sono ammessi telegrammi differiti e di stampa.



Esposizioni retrospettive.

Una esposizione di quadri di valore appartenenti a privati collezionisti ebbe luogo recentemente a Brünn e di essa dà notizia la bella rivista viennese *Belvedere*, riproducendo molte di quelle opere. Qui ricordiamo quelle di scuola italiana, poichè pensiamo ciò possa interessare quanti si occupano d'arte nel nostro Paese. Jacopo Palma il Giovane, *Pietà;* Lodovico Brea, *Madonna col Bambino;* Jacopo Tintoretto, *Donna veneziana alla toilette;* Michelangelo da Caravaggio, *Musicanti;* Giuseppe Ribera, *Busto di un vecchio filosofo;* Giov. Domenico Tiepolo, *Madonna e Santi*.

Oltre queste opere molte di scuola tedesca e fiamminga figurarono nella interessante mostra, il che ci fa pensare quanto commendevole sarebbe se anche nelle nostre città — ben più ricche in opere d'arte possedute da privati — si riprendessero iniziative del genere. E diciamo riprendessero, giacchè il « Circolo degli Amici dell'Arte » di Milano si fece negli anni scorsi iniziatore di riuscitissime manifestazioni di tal genere. Furono interrotte perchè l'onere finanziario che esse richiedevano non poteva essere sopportato da un privato sodalizio. Non potrebbero allora farsi iniziatori di tali esposizioni i dirigenti le principali nostre Gallerie di Stato? Essi posseggono l'autorità necessaria per ottenere che vengano loro affidate le opere dei privati collezionisti e d'altra parte quelle esposizioni potrebbero essere organizzate in locali annessi alle Gallerie con ben minor dispendio, sia per la custodia delle opere, sia per le disposizioni necessarie ad agevolare la visita del pubblico. Una speciale tassa d'ingresso ai locali in cui si espongono le opere di proprietà privata potrebbe ripagare delle spese incontrate per l'organizzazione delle mostre.

Noi riteniamo che se limitate nei riguardi del « soggetto » e della durata, se tenute a periodi fissi (ad esempio in primavera, quando i forestieri più numerosi visitano il nostro Paese) tali manifestazioni potrebbero sortire esito anche finanziario ottimo. Sull'interesse artistico non vale soffermarsi, giacchè è evidente; si è perfino costituita in Londra una associazione, la « Magnasco Society », allo scopo di illustrare, con periodiche mostre, le opere di artisti italiani del '600 e '700 appartenenti a privati collezionisti (1).

Lo stesso fascicolo del *Belvedere* ci suggerisce un'altra osservazione. In esso si dà notizia della « Galleria del XIX secolo » aperta recentemente al secondo piano del superbo palazzo del Belvedere in Vienna. Come è noto, tempo addietro, al primo piano dell'edificio, s'era aperto il Museo del Barocco e la Stampa italiana fu unanime nel segnalare il doloroso insegnamento che ci veniva d'oltr'Alpe. L'Italia, che all'arte barocca ha dato monumenti ed opere d'arte squisite, non possiede una organica raccolta di quadri e sculture che permetta di studiare quel periodo artisticamente e psicologicamente tanto interessante. Ora Vienna, nello stesso palazzo del Belvedere, ci « bagna il naso », come si suol dire, una seconda volta, raccogliendo una serie di opere rappresentative dell'arte del secolo XIX. L'interesse di questa Galleria può essere misurato dagli studi che si possono compiere sul materiale ivi esposto e di cui nel citato fascicolo del *Belvedere* appaiono dei saggi. (Interessante, per noi, la derivazione « romana » nel movimento romantico della pittura austriaca del secolo scorso).

Nelle nostre pinacoteche manca invece una sistematica raccolta di opere del secolo XIX. A Milano la Galleria d'Arte Moderna offriva

(1) Una iniziativa lodevole è anche quella di Mostre periodiche tendenti a far conoscere quei tesori artistici che le Gallerie ed i Musei non possono — per deficienza di spazio o difficoltà di collocamento — esporre al pubblico. Presso le RR. Gallerie degli Uffizi si ebbe recentemente una Mostra di stampe del Durero, mentre l'Ambrosiana di Milano preannuncia per la prossima primavera una Mostra di rilegature, incunaboli, manoscritti e stampe di eccezionale interesse.

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5-2

La lubrificazione perfetta
delle **AUTOMOBILI** si ottiene
usando

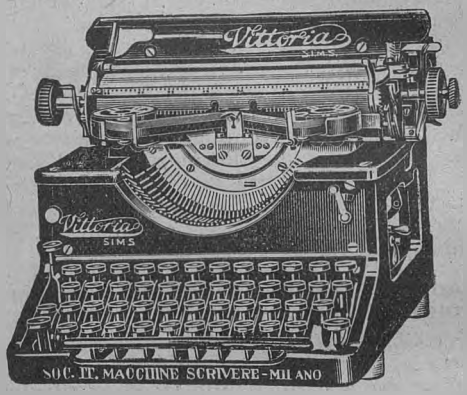
il **FILEOIL SUPERVISCOSE**
per i motori

e

l' **AMBROLEUM**
per i cambi di velocità
e differenziali



Vittoria
S.I.M.S



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

SOCIETÀ ITALIANA
MACCHINE DA SCRIVERE "VITTORIA"
MILANO
VIA BROLETTO, 13

una discreta rappresentanza di esse; ma ecco che, con il rinnovamento della Pinacoteca di Brera, molte fra le più significative sono ritornate nel palazzo di Brera ad alimentare alcune sale d'arte moderna e contemporanea. La Galleria d'Arte Moderna di Firenze ha troppo scarse rappresentanze di opere d'artisti settentrionali e meridionali per poter assolvere le funzioni di quadreria tipica dell' 800. Manca insomma nel nostro Paese un Museo che raccolga i quadri e le statue di questi artisti e di quelle scuole che tennero alto il nome d'Italia nel campo dell'arte quando l'Italia non era se non una espressione geografica o il nuovo Regno faticosamente si affermava fra le già adulte nazioni europee.

Il **musaico della « Navicella » di Giotto** è una di quelle opere che ogni tanto appassionano la critica d'arte fino a tanto che non si sia raggiunta la loro compiuta illustrazione. Non è molto che su queste pagine abbiamo indicato un diligentissimo studio in proposito di Lionello Venturi; eccone ora un altro di *Antonio Muñoz* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1925, che aggiunge una nuova interessante pagina alla storia della famosa opera. Questa al tempo di Paolo V venne rimossa dal suo posto originale nella parete interna del quadriportico del vecchio S. Pietro e fu, dopo essere stata largamente restaurata da Marcello Provenzale, collocata nel muro del palazzo Vaticano, a destra della nuova facciata del Maderno. Il Muñoz pubblica in proposito il conto presentato dal Provenzale, nel quale sono con meticolosa diligenza descritti tutti i rifacimenti eseguiti sull'opera giottesca. Nel 1628, per sottrarlo alle intemperie, il musaico venne portato nell'interno del nuovo atrio della basilica, ma, per effettuare il trasporto, fu necessario dividerlo in più parti, ciò che portò ad altri rifacimenti delle porzioni che nella rimozione si scomposero. Si era però avuta la previdenza, per avere una guida nel restauro, di farne prima copia su carta, che è quella che, conservata fino al gennaio 1925 nella chiesa dei Cappuccini, si trova ora nel Museo Petriano. Così del musaico giottesco non rimane quasi più nulla di antico, salvo due frammenti estranei alla composizione principale: il primo è un busto di Angelo, volto per tre quarti a destra, che ora si trova a Boville Ernica nella chiesa di S. Pietro Ispano; l'altro è un busto di Angelo, volto a sinistra, ritrovato poco tempo fa nelle Grotte Vaticane, immune da restauri, e che è uno dei più pregevoli oggetti del nuovo Museo Petriano.

Con la morte di Jacobello della Chiesa al principio del 1424 finiva la tradizione bizantino-romanica dell'**arte del musaico a Venezia.** Chi ridiede alla città il dominio di quest'arte fu Paolo Uccello che, chiamato dalla Serenissima, si recò a Venezia da Firenze, dopo aver fatto testamento il 5 agosto 1425, e vi stette fino al 1433. Ma di lui nulla rimane in S. Marco, come nulla si può indicare con sicurezza, nel campo musivo, dell'altro grande fiorentino che gli successe, Andrea del Castagno, ormai ben noto anche a Venezia per gli affreschi della cappella di S. Tarasio nella chiesa di S. Zaccaria e per l'influenza nel musaico del Transito di Maria (cappella dei Mascoli, S. Marco). Ben rimangono invece quattro aduste e solenni figure di Santi della nuova scuola musiva rappresentata dagli artisti Silvestro Barbeta di Pietro (sue notizie dal 1442 al 1512) e Antonio di Giovanni (notizie dal 1470 al 1498) e cioè i *Santi Vincenzo* e *Antonio abate*, opera del primo (1458), e i *Santi Paolo eremita* e *Bernardino da Siena*, dovuti al secondo (cfr. in proposito *Le Tre Venézie* del T. C. I., Vol. I, pag. 411). I quali due artisti, se anche non furono toscani di nascita, lo furono certamente per figliazione artistica. (Da denso serrato articolo di *Giuseppe Fiocco* nella sempre superba rivista *Dedalo*, luglio 1925).



L'utilizzazione industriale delle lave dei nostri vulcani.

Pare che i troppi vulcani da cui è deliziata la nostra penisola comincino a compensare con qualche beneficio indiretto i grandi danni che finora le hanno arrecato. Nelle lave dei vulcani italiani abbonda, più che in qualsiasi altra regione del mondo, un minerale: la *leucite* (metasilicato di allumina e di potassa). Dopo molti studî e parecchi infruttuosi tentativi, si è finalmente trovato il modo (in questi ultimi tempi) di estrarne allo stato di purezza gli elementi industrialmente utilizzabili: i sali di potassio (preziosi nel campo chimico ed in quello agrario), l'ossido di alluminio (dal quale si ricava il metallo), e la silice amorfa, polverulenta, assai ricercata per le sue proprietà assorbenti (fissazione di prodotti gassosi, decolorazione di soluzioni, ecc.). A Fontanaradina presso Sessa Aurunca (Caserta) esiste già uno stabilimento che tratta le leucotefriti di Roccamonfina col processo Blanc; un altro stabilimento è in costruzione presso Civitacastellana (Roma): quest'ultimo è destinato alla produzione del nitrato potassico col processo Messerschmit.

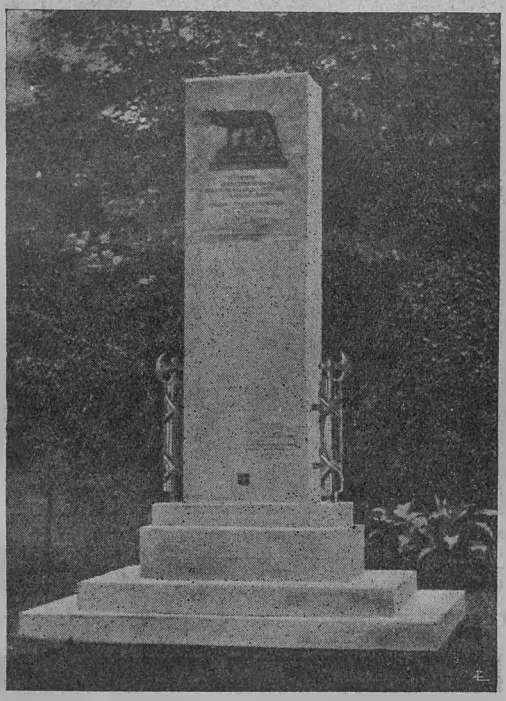
Data l'enorme abbondanza e l'assoluta gratuità della materia prima, la nuova industria potrà portare al nostro Paese vantaggi assai notevoli, specie per quanto riguarda la produzione dei concimi potassici.

Per i martiri dello Spielberg.

In settembre è stato inaugurato a Brünn in Cecoslovacchia nella fortezza dello Spielberg


A.R.A.4
A RIEMPIMENTO
AVTOMATICO
QUANDO LA PENNA NON
COSTRINGE A INTERRUZIONI, LA
FANTASIA CREA CON MAGGIOR FACILITA'
PENNA "AURORA"
VIA BASILICA 9 TORINO

dove 45 patrioti italiani languirono in carcere e scrissero una delle pagine più belle della storia del nostro Risorgimento, un Museo dei martiri italiani e dove sorgeva il cimitero dei detenuti, un monumento alla memoria dei



5 italiani morti in prigionia. La manifestazione si svolse sotto gli auspici della Dante Alighieri, della Lega italo-cecoslovacca e per l'opera indefessa di un Comitato di italiani residenti a Brünn, presieduto dal colonnello cav. Giulio Pellicelli.

TRA I LIBRI

D. BATTAGLINI

DAMI L. – *Il giardino italiano.* – Bestetti & Tumminelli, Milano-Roma, 1925, pag. 66 di testo e 351 tavole, rileg. in tela, in 8° grande: L. 350.

Un volume di singolare importanza è apparso lo scorso anno in Italia ed ha subito conquistato il pubblico degli amatori di cose belle. L'interesse suscitato dalla pubblicazione fu tale che se ne fece subito un'edizione in lingua inglese, cui arrise una non minore fortuna. Si tratta infatti di un volume che per l'interesse dell'argomento, l'originalità delle ricerche, l'abbondanza delle illustrazioni, la perfezione dell'edizione costituisce un prodotto singolare fra i pur molti e degni che gli editori italiani di libri d'arte da qualche anno a questa parte vanno pubblicando.

Nel volume di cui facciamo cenno, un testo succinto, col sussidio di minute notizie storiche condensate nelle note e delle 350 tavole, traccia la storia del « giardino italiano » dalle sue origini fino alla sua morte fino cioè a quando esso, tra la fine del secolo XVIII e i primi del secolo XIX, fu detronizzato dal giardino di tipo inglese.

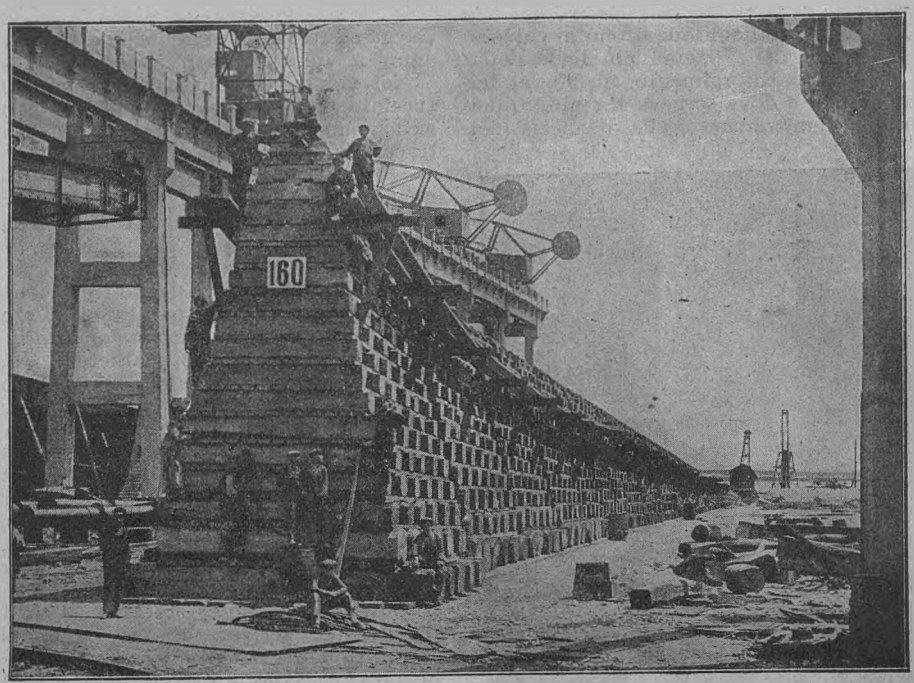
Il giardino trecentesco ebbe in Italia caratteri comuni a quelli del giardino medioevale in gran parte d' Europa. Fu cioè prevalentemente agreste ed orticolo, con molte piante anche fruttifere, poche spalliere e pergolati, fiori in abbondanza, qualche fontana semplice.

Solo nel quattrocento il giardino assunse vera qualità d'arte. E per un complesso di ragioni che sarebbe lungo qui riassumere, ma tra le quali va posta la imitazione del giardino romano, secondo le descrizioni che ne rimanevano, esso prese il suo aspetto definitivo di vera e propria architettura: architettura di piante, di scalinate, di prospettive, di grotte, di rampate, di fontana e d'acque. « Le cose che si murano debbono essere guida a quelle che si piantano » scriveva Baccio Bandinelli. Dei giardini piantati nel quattrocento dai Papi, a Ferrara, a Napoli, a Venezia, e su tutto a Firenze dai Medici, niente oggi rimane, cosicchè per la ricostruzione di essi il Dami si è valso di testimonianze scritte e di testimonianze grafiche, ricercate nella pittura, nella miniatura e nelle stampe del tempo.

Ma la vera realizzazione, grande e fastosa, delle immaginazioni giardiniere del quattrocento, si ha soltanto nei primi del secolo XVI. I più grandi architetti inventarono allora di volta in volta forme nuove che son rimaste classiche nei secoli: Bramante, sistemando il Belvedere Vaticano, Raffaello progettando Villa Madama, il Tribolo nella Villa Medici a Castello, Giulio Romano nel Palazzo del Te a Mantova, il Montorsolo nel Palazzo Doria a Genova, e via dicendo.

Ed allora le creazioni di giardini in ogni parte d'Italia non si contano più, potendo essi sorgere ormai con facilità in uno stile definito. Roma specialmente ne fu, e ne è famosa, perchè molti ancora restano: gli Orti Farnesiani nel Palatino del Vignola. Villa Emilia, Villa Medici d'Annibale Lippi, Villa d'Este a Tivoli di Pirro Ligorio, che è forse il massimo capolavoro cinquecentesco. E poi Villa Lauto a Bagneria, il giardino del Palazzo Farnese a Caprarola, a Firenze Boboli uno dei più belli e meglio conservati e il famoso Pratolino, ora distrutto, nel Veneto le Ville Palladiane, tra cui maggiore quella di Mosèr, tre minori in Lombardia, in Piemonte, in Liguria che non possiamo ricordare.

Il seicento portò anche in quest'arte il senso del grandioso e del fastoso, che gli era proprio, arricchendo le decorazioni, moltiplicando le fontane, innalzando piccoli edifici di ogni sorta, facendo sempre più squisiti i « casini ». E i massimi monumenti sono ancora a Roma: Villa Borghese, Villa Aldobrandini a



Al Cantiere Navale Triestino di Monfalcone è stata impostata, ed ora si trova in avanzata costruzione, la prima delle più grandi motonavi da passeggeri del mondo, ordinate dalla « *Cosulich - Società Triestina di Navigazione* » per il servizio espresso con l'America del Sud. — La fotografia che si riproduce qui sopra, mostra la posa in scalo di questo colosso, che avrà 26 000 tonnellate di dislocamento.

Provate pure tutte le paste dentifricie!

In ultimo vi deciderete pur sempre per la pasta

PEBECO

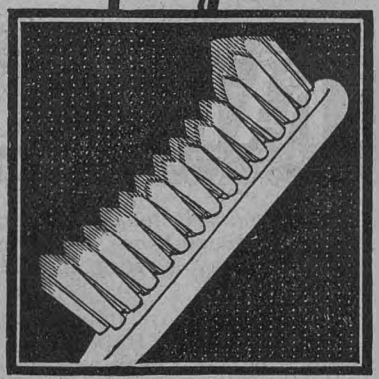
Il suo sapore fresco e piccante prova che è ricchissima di sali ossigenati.

E da questi soltanto dipende l'efficacia del dentifricio!



P. Beiersdorf & Co. A. G.

Pro-phy-lac-tic



LO SPAZZOLINO DA DENTI
nella scatola gialla

Frascati, Villa Doria-Pamphili. Ma il Piemonte ebbe la superba Venaria Reale, ora disfatta, oltre i molti parchi torinesi, e la Lombardia tra le altre l'Isola Bella sul Lago Maggiore. Il settecento continuò lo stile del secolo precedente e Villa Pisani a Stia, Villa Albani a Roma, il giardino del Palazzo Reale di Caserta, mostrano come l'energia creatrice fosse tutt'altro che spenta.

Intanto in Francia, soprattutto per opera del grande Le Nôtre, che dette a Versailles il suo capolavoro, si era venuto creando il « giardino Francese ». Nelle sue idee direttive esso non era che una derivazione del giardino architettonico italiano, con più rigore, anzi con eccesso, di simmetria e di geometria. Ma quanto a forme singole esso fu a sua volta una creazione originale, e i suoi *bosquets*, *salles*, *cabinets*, *berceaux*, *parterres*, ecc., ebbero voga largamente anche da noi, specie nell'Alta Italia. Pure il carattere del nostro giardino non repugnava a quelle forme, che ripetiamo, erano un portato di una stessa idea madre. Ma quando verso la fine del secolo XVIII cominciò, in tutto dietro la moda romantica, la voga del giardino « inglese », cioè a dire del giardino non più architettonico come quello italiano e francese, ma « pittorico » e « paesaggistico », volente imitare la natura agreste, la fine del giardino italiano fu segnata. Le due concezioni erano troppo antitetiche per poter convivere insieme. E i vecchi gloriosi giardini nostri, quando non furono distrutti furono per lo meno largamente rimaneggiati secondo il gusto nuovo, con quali conseguenze si può immaginare.

Il pubblico italiano sarà grato a Luigi Dami per l'opera ch'egli ha condotto a termine: dalla sua ricerca nuove bellezze furono rivelate, additate all'ammirazione dei connazionali e degli stranieri e quindi poste in salvo da non improbabili deturpazioni; dalla sua saggia opera di cernita una visione varia, ricca, superba delle meraviglie dei nostri giardini è offerta agli occhi nostri, che possono lungo le 351 nitidissime grandi tavole del volume percorrere un ideale, affascinante viaggio nel regno della natura e dell'arte.

FRAVOLINI G – *Paesaggi d'Italia*. – Firenze, 1925, Remporad - pag. 217, 132 ill.: L. 15 (in Firenze L. 14,50).

L'idea è assai buona: portare nelle nostre scuole, ed in genere fra il popolo, al posto di certi aridi trattati di geografia una raccolta di impressioni intorno ad alcune fra le meraviglie del nostro Paese. Le illustrazioni sono ben scelte; peccato soltanto che carta e stampa abbiano trasformato molto di esse in veri sgorbi. I paesaggi d'Italia illustrati sono: le grotte di Postumia, Aquileia, Superga, Canossa, Carrara, l'Elba, le Marmore, Assisi, Capri, Castel del Monte, la Sila, il Monte S. Giuliano.





LINOLEUM

Pavimento igienico, impermeabile, di facile pulitura, che unisce alla più fine eleganza la durata senza limiti.

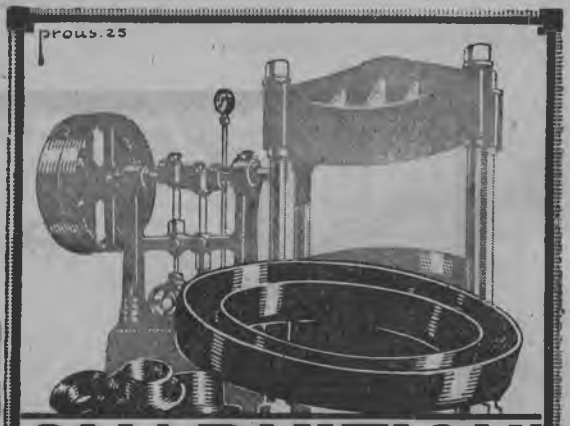
Chiedere l'opuscolo **C. 6** che si invia gratis.

PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
Via M. Melloni 28 - MILANO (31)
Telefono 21-721



Invio gratuito di CATALOGHI, LISTINI, PREZZI
dal Rappresentante Generale per l'Italia
Dr. GUIDO BRICARELLO
TORINO - Via Carlo Alberto, 28



GUARNIZIONI

PER

MACCHINE IDRAULICHE

ROSSI MASERA & C
MILANO
VIALE PASUBIO 8 (già VIALE GARIBALDI)
TELEF. N° 12-960

SALVATORE . BASTIANELLI e ARNOLFO BECCHINI. – *Guida di Civitavecchia e dintorni compresi i due importanti centri archeologici di Tarquinia e Cerveteri.* – Civitavecchia, 1925: L. 6.

Quantunque Civitavecchia non possa gareggiare con molte altre città italiane nè per numero nè per interesse di opere d'arte, tuttavia la sua importanza storica e commerciale ci fanno ritenere assai opportuna questa operetta, che è davvero condotta con molta competenza e buon metodo. Peccato che Tarquinia e Cerveteri, considerate come *dintorni* di Civitavecchia, vi siano un poco sacrificate. Ottimi i cenni geologici dei monti della Tolfa.

CECCHELLI C. – *Il Campidoglio* – LXIV tavole con introduzione e note illustrative – Milano-Roma, Bestetti e Tumminelli, 1924 – pag. 37, in 8° gr., 64 tav. di cm. 16×21, rilegato.

Nessun Municipio al mondo può vantare di aver sede in un ambiente di così grande importanza storica ed artistica come il Campidoglio, da cui oggi sventola il vessillo del Comune di Roma. Meritava esso una degna illustrazione e questa è stata curata — auspice il Municipio — da Carlo Cecchelli, che accompagnò l'edizione di 64 superbe fotografie del Vasari — magistralmente riprodotte — con dotte annotazioni esplicanti il valore storico, artistico, le particolarità notevoli dei soggetti illustrati in ciascuna tavola. Questi ci fan conoscere la parte antica del colle capitolino con gli avanzi delle costruzioni romane, i palazzi senatorio e dei conservatori con le mirabili costruzioni papali, i tesori più notevoli racchiusi nelle raccolte capitoline, ecc. Precede una dotta introduzione sulla storia del Campidoglio dal giorno in cui i primitivi popoli del Lazio ne fecero la propria arce all'epoca del rinnovamento Michelangiolesco delle cadenti costruzioni del Medio Evo: alcune riproduzioni di vecchie stampe e disegni rendono più evidente quanto il Cecchelli narra nel suo studio storico.

FACCHINETTI P. V. – *I Santuari Francescani* (vol. I): *La Verna* – Ed. Circolo di Coltura Francescana, Milano, 1925 – pag. 149, 25 tav. in tricromia fuori testo.

Il Circolo di Coltura Francescana di Milano (via Maroncelli, 23) si è fatto iniziatore di una pubblicazione che si intitola « I Santuari Francescani » e della quale è apparso il primo volume dedicato alla Verna; gli altri due illustreranno Assisi e la Valle Reatina. Non guide e neppure libri d'erudizione: vogliono invece essere breviari spirituali capaci di fornire al pellegrino il necessario commento di



Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: **M. LICHTENSTEIN - TORINO** - *Via Bellini, 6*

Le Grandi Aziende, le Banche, le Società Commerciali, le Associazioni e le Amministrazioni in genere,

Manderebbero spesso e volontieri,

Ai Soci, agli Abbonati, ai Clienti e ai probabili clienti,

Le circolari, gli inviti, gli avvisi, le réclames,

Se non fosse eccessivamente difficile e faticoso compilare gli elenchi dei nomi e trascrivere gli indirizzi sulle buste.

Oggi per altro anche un bambino può fare più di 2000 indirizzi all'ora, in elegante stampatello a macchina e senza fare il più piccolo sbaglio,

Servendosi della **Addressograph,** la celeberrima macchina che scrive gli indirizzi.

Farne richiesta a

ENRICO DE GIOVANNI

Via Meravigli, 12 MILANO (9)

Negozio di Esposizione: **Via Romagnosi, 1**

Telefono 86-902



Argenteria Krupp

Posate e Servizi da tavola

Utensili da cucina in nickel puro

OGGETTI FANTASIA MARCA LEONE, CHIAVE ED AQUILA

Società Anonima Italiana

Metalli ed Argenteria Arthur Krupp

MILANO Via Pergolesi, 8-10

STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)

Cartoline illustrate „BRUNNER"

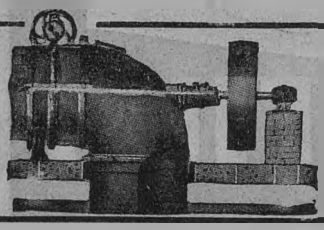
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA



le preferite



MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.

ECONOMIA · SOLIDITÀ · OTTIMO RENDIMENTO

Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI

Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

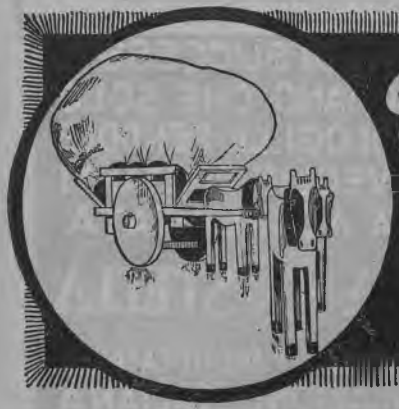
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto RUOTE PELTON

ciò che si presenta dinnanzi ai suoi occhi. Nel volume su la Verna, ciascuno dei brevi capitoletti è dedicato alla illustrazione d'uno dei molti luoghi del Monte particolarmente sacri all'Apostolo umbro, e ciascun capitolo è accompagnato da una impressione del pittore Luigi Zago, riprodotta con nitida tricromia. Ciò che piace nel volume è appunto questa specie di illustrazione metodica d'ogni angolo del sacro Monte. Alcune di queste impressioni sono singolarmente vivaci, specie quelle che rappresentano ambienti esterni e si giovano di una spiccata sensibilità coloristica, mentre meno felici sembrano certi interni che avresti forse preferito veder riprodotti in bianco e nero, poichè dalle testate e dai capilettera in bianco e nero, pure dello Zago, hai l'impressione che anche in questa forma l'artista riesca a rievocare l'ambiente caro al Poverello d'Assisi.

Il Folklore Italiano. – Libreria Tirelli, Catania, 1925, fascicoli trimestrali di circa 120-160 pag.; abbon. per il 1925: L. 60 (estero L. 100).

Segnaliamo la pubblicazione del primo fascicolo del *Folklore Italiano*, archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane, diretto da Raffaele Corso, edito dalla Libreria Tirelli di F. Guaitolini, Catania. Quanto in arretrato fosse rimasto il nostro Paese in fatto di folklore è risaputo, mentre italiani erano Giuseppe Pitrè, il maggior raccoglitore di tradizioni popolari, e Lamberto Loria, l'indimenticabile ordinatore della Mostra etnografica del 1911. In questa rivista assai bene si compendiano la ricerca scientifica e l'opera di volgarizzazione, giacchè se il folklore trova nel campo degli scienziati numerosi cultori non sono meno numerosi i semplici appassionati che si reclutano in ogni classe intellettuale. Ecco, nel fascicolo cui facciamo cenno, un interessante studio su alcune leggende dalmate ricamate attorno alla figura di Diocleziano. Ecco un'interessante descrizione di una delle ultime sacre rappresentazioni di Sicilia: la lavanda ai piedi di S. Fratello. Seguono raccolte di canti veronesi, di Terra di Lavoro e di Cento; ma soprattutto interessante è una raccolta di gridi di venditori napoletani trascritti musicalmente ed illustrati; sono espressioni piene di sapore; basti, per dare un'idea del « colore » di questi gridi, ripeterne uno, caratteristico del venditore di uva moscarella: « E' oro e nun 'e uva chesta! Ha pazziato cu 'o sole 'a muscarella! ». Nel fascicolo non mancano delle note di cronaca assai vivaci come quella sul R. Museo di etnografia italiana le cui incredibili vicende meritano l'attenzione di quanti si interessano non solo ai problemi di folklore, ma anche al buon nome del nostro Paese. Non manca infine un largo cenno alla bibliografia italiana ed estera sull'argomento.

META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA


Ettore Moretti
MILANO / FORO BONAPARTE 12
COPERTONI IMPERMEABILI

PNEUMATICI
MICHELIN
CABLE
PER AUTO-MOTO-CICLO

RIVENDITORI DI FOTOGRAFIE AFFILIATI AL T. C. I.

Il nuovo servizio del Touring — l'affiliamento dei rivenditori di fotografie illustranti le opere d'arte, il paesaggio, i costumi delle località e degli immediati dintorni — si è felicemente iniziato. Numerose Ditte si sono affiliate prendendo con ciò impegno: a) di mantenersi sempre rifornite delle fotografie avute in deposito dalle Case Nazionali (Alinari, Anderson, Brogi, ecc.) illustranti la località o gli immediati dintorni; b) di vendere tali fotografie con uno sconto ai Soci del T. (dietro presentazione della tessera in regola coi pagamenti); c) di vendere con uno sconto le fotografie d'arte, paesaggio, costumi di propria produzione, approvate dal Touring.

La consegna delle targhe (recanti la scritta a caratteri bianchi su fondo rosso: FOTOGRAFIE LOCALI) *tarderà un poco per ragioni inerenti alla loro fornitura.*

PRIMO ELENCO (*al 31 luglio 1925*).

ANCONA.

Puccini Cav. G. & F.llo. — Corso Vitt. Eman., 16: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

AQUILA.

Santini Simeone & Figli. — Corso Vitt. Eman., 65: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari); 10 % (sugli acquisti di fotografie di propria produzione).

AREZZO.

Sinatti Ettore. — Corso Vitt. Eman., 19: 5 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

Scheggi Federico. — Piazza Umberto I: 10 % (sulle fotografie di propria produzione): 4 % (sulle fotografie della Casa Alinari).

ASSISI (Perugia).

Vignati Luigi & Figli. — Via Principe di Napoli: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

BRESCIA.

Bravo Dante & C. Facchini « *Bottega d'Arte* ». — Via X Giornate: 5 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari); 10 % (sulle fotografie di propria produzione).

COMO.

Villani Romano & Enrico. — Via Plinio, 4: 5 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

FERRARA.

Lunghini & Bianchini. — Piazza Pace, 31-39: 5 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

FIUME.

Dolcetti Giuseppe « *Libreria Dante Alighieri* ». — Piazza Regina Elena, 4: 10 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

LA SPEZIA.

Zacutti Renzo « *Libreria della Marina* ». — Via Felice Cavallotti, 3: 10 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

LECCE.

Spada Carlo. — Via Guglielmo Paladini: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

MESSINA.

Sorelle Cutrera. — Via Boccetta Isolato, 378: 10 % (sugli acquisti di fotografie delle Case Alinari e Brogi).

MILANO.

Galleria Pesaro Società Anonima. — Via Manzoni, 1 A: 5 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

Centenari & C. — Galleria Vitt. Eman., 92: 5 % (sugli acquisti di fotografie delle Case Alinari, Brogi e Anderson).

NAPOLI.

Bowinkel Mario. — Piazza dei Martiri, 24: 5 % (sugli acquisti di fotografie delle Case Alinari e Brogi); 10 % (sulle fotografie di propria produzione).

SALSOMAGGIORE
(Prov. di Parma - 2 ore da Milano)
BAGNI, INALAZIONI, IRRIGAZIONI, FANGHI salsobromoiodici, efficacissimi per
Sciatica, Alterazioni dei nervi periferici, ecc.
L'Ufficio Informazioni delle Regie Terme fornisce gratuitamente notizie, tariffe, opuscoli, ecc.

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

60 ANNI DI SUCCESSO
CONFERMANO CHE SOLO
GLI OROLOGI, LE PENDOLE
E LE SVEGLIE PORTANTI
QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900 - TORINO 1911

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro,
durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

PALERMO.

Melendez Lotz. — Via Macqueda, 429 - Via Orologio, 60: 5 % (sulle fotografie delle Case Alinari e Brogi); 10 % (sulle fotografie di propria produzione).

Randazzo Angelo. — Via Macqueda, 348-350: 4 % (sulle fotografie di propria produzione e della Casa Alinari).

PERUGIA.

Mignini Ettore. — Corso Vannucci: 4 % (sugli acquisti di fotografie delle Case Alinari e Anderson).

PISA.

Libreria Goliardica - Bachechi Bruno. — Via G. Oberdan: 10 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

PISTOIA (Firenze).

Pacinotti Alberto & C. — Via Cino, 9: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

RAPALLO (Genova).

Galleria d'Arte - Andrea Malinverni. — Corso Regina Elena, 20: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

SIENA.

Grassi Cesare. — Via Trieste, 11: 5 % (sugli acquisti di fotografie delle Case Alinari e Brogi): 10 % (sugli acquisti di fotografie di propria produzione).

TODI (Perugia).

Tenneroni Vittorio: 4 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari); 10 % (sugli acquisti di fotografie di propria produzione).

VICENZA.

Galla Giovanni - Libreria Editrice: 5 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

VOLTERRA (Pisa).

Vanzi Alfredo. — Via Guidi: 10 % (sugli acquisti di fotografie della Casa Alinari).

ZARA.

Libreria Internazionale - E. De Schonfeld. — Piazza dei Signori: 5 % (sugli acquisti di fotografie delle Case Alinari e Photoglob Co.): 10 % (sulle fotografie di propria produzione).

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

VENTUNESIMO ELENCO (*al 31 luglio 1925*).

AGIRA (Catania): *Albergo La Rinascente*, Corso Vitt. Eman., 392, Cat. C. Camere 9, letti 15; sconto 6 %.

BAVENO (Novara): *Albergo Ripa*, Cat. C. Camere 14, letti 21; sconto 12 %.

CANZO (Como): *Albergo Gaium*, Cat. C. Camere 24, letti 45; sconto 5 %.

CASTELMARTE (Como): *Albergo Milano*, Via Corletto, Cat. C. Camere 9, letti 23; sconto 10 %.

GRAGLIO DI CADERO (Como): *Albergo Graglio*, Cat. C. Camere 10, letti 20; sconto 10 %.

GROSSETO: *Grand Hôtel Bastiani*, Via Manin, Cat. B. Camere 50, letti 70; sconto 5 %.

GUASTALLA (Reggio Emilia): *Albergo Garibaldi*, Via Cavallotti, 7, Cat. C. Camere 17, letti 24; sconto 5 %.

LICATA (Girgenti): *Albergo Sicilia*, Corso Umberto, Cat. C. Camere 18, letti 27; sconto 10 %.

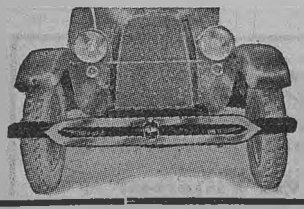
LIVORNO: *Palace Hôtel*, Viale Regina Margherita, Cat. A. Camere 200, letti 250; sconto 10 %.

LORENZAGO (Belluno): *Albergo Verdi*, Cat. C. Camere 10, letti 14; sconto 5 %.

MASARE' DI ALLEGHE (Belluno): *Albergo Monte Civetta*, Via Masarè, 5, Cat. B. Camere 22, letti 35; sconto 5 %.

MILANO: *Albergo Nettuno*, Via Tadino, 27, Cat. C. Camere 16, letti 32; sconto 5 %.

MONFALCONE (Trieste): *Grand Hôtel Roma*, Via Duomo, 47, Cat C. Camere 28, letti 45; sconto 10 %.

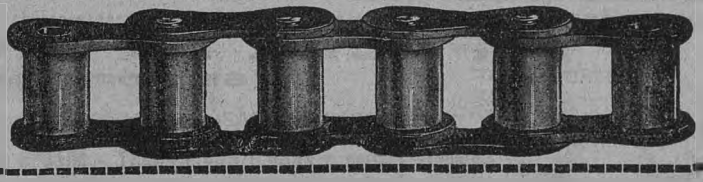


PARAURTI COLONGO
M. BOERIS
Articoli per carrozzerie — Bauli per auto — Cantines — Portafiori — Mascottes — Accendisigari — Apparecchi di sicurezza contro i furti di auto.
IMMEDIATA CONSEGNA — PREZZI DI CONCORRENZA
Via Papacino, 18 - TORINO - Via Papacino, 18

Ferrovie, Telegrafi e Telefoni
dello Stato Egiziano
BOLLETTINO DEGLI ANNUNCI DELLE FERROVIE DELLO STATO EGIZIANO
Pubblicazione che esce tutte le settimane in Arabo, Inglese e Francese
Abbonamento annuale: 50 Piastre Egiziane (circa 50 scellini)
Contiene le informazioni interessanti gli Imprenditori di lavori e i Fornitori di materiali impiegati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato Egiziano.
Per informazioni:
Servizio Pubblicità: FERROVIE DELLO STATO CAIRO (Egitto)



Coi Pneumatici BALLOON
adottate l'AMMORTIZZATORE a olio "DERIHON"
Il migliore perchè
NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUÒ SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE
Agenzia esclusiva per l'Italia:
Corte & Cosso - Torino (12)
Via Roero di Cortanze, 2 (già Cavallerizza)

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE
per AUTOCARRI FIAT e SPA


ORTA MIASINO (Novara): *Albergo Concordia*, Cat. C. Camere 8, letti 16; sconto 5 %.
OSSIMO SUPERIORE (Brescia): *Albergo Milano*, Cat. C. Camere 12, letti 24; sconto 5 %.
PALLANZA (Novara): *Omarini's Eden Hôtel*, Via Nazionale, Cat. A. Camere 100, letti 130; sconto 7 %.
PITIGLIANO (Grosseto): *Albergo Ristorante Guastini*, Piazza Petruccioli, Cat. C. Camere 10, letti 16; sconto 5 %.
ROMA: *Albergo Esedra*, Via Torino, 117, Cat. B. Camere 25, letti 40; sconto 10 %. — *Albergo Locarno*, Via Della Penna, 22, Cat. B. Camere 40, letti 75; sconto 10 %. — *Pensione Villa Emilia*, Via Emilia, 24, Cat. B. Camere 30, letti 50; sconto 10 %.
SAINT VINCENT (Torino): *Albergo Roma*, Via Ponte Romano, 14, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.
S. GIOVANNI IN CROCE (Cremona): *Albergo Due Spade*, Via Giuseppina, 93, Cat. C. Camere 6, letti 10; sconto 5 %.
STRIGNO (Trento): *Albergo Nazionale*, Cat. C. Camere 15, letti 20; sconto 5 %.
VALLE DI POMPEI (Napoli): *Albergo Santuario e della Nuova Pompei*, Via Provinciale, Cat. C. Camere 14, letti 34; sconto 5 %.
VENEZIA-LIDO: *Albergo Riviera*, Piazzale Elisabetta, 1, Cat. B. Camere 70, letti 120; sconto 5 %.

MONTE CARLO (Principato di Monaco): *Albergo Alexandra*, Boulevard du Nord, 35, Cat. B. Camere 60, letti 100; sconto 10 %.
CAIRO (Alessandria): *Albergo Celestino*, Via Elfi Bey, 4, Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 10 %.

VARIAZIONI.

CARAVAGGIO (Bergamo): *Albergo Tre Re*, Piazza Cavallotti, 2, cessa l'affiliamento.
CLUSONE (Bergamo): *Albergo Ristorante Centrale*, Via Nazzari, 237, cessa l'affiliamento.
GARDONE RIVIERA (Brescia): *Hôtel du Lac*, cessa l'affiliamento.
SONDRIO: *Albergo Ristorante Garibaldi*, Via Dante, 6, cessa l'affiliamento.
TORTONA (Alessandria): *Albergo Reale Universo*, Via Emilia, 19, cessa l'affiliamento.
VOLTAGGIO (Alessandria): *Albergo Roma*, Via F. Ruzzo, 5, cessa l'affiliamento.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T. C. I.

VENTINOVESIMO ELENCO (*31 agosto 1925*).

DITTE COMMERCIALI

ALBA (Cuneo).

Articoli da viaggio. — Bombardi Benvenuto (Piazza Vitt. Emanuele, 3, e Filiali: Via Cavour, 1; Via Ravina, 4; Via Vittorio Eman., 16): 10 % (sugli acquisti).

BENEVENTO.

Ristorante. — Tanga Enrico (Corso Garibado): 10 % (sulle consumazioni).

BORMIO (Sondrio).

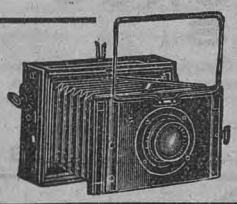
Oreficeria - Orologeria. — Occhi Giacomo (Via Indipendenza, 19): 10 % (sugli acquisti).

BRESCIA.

Vini - Liquori. — Caputo Vincenzo (Via Trieste, 68): 5 % (sugli acquisti).

LAVENO (Lago Maggiore).

Materiale Turistico. — Rusconi & Fumagalli (Via Labiena, 31): 10 % (sugli acquisti di lubrificanti, accessori e riparazioni);



APPARECCHI FOTOGRAFICI *Contessa-Nettel*
di grande precisione e per le ultra istantanee
VENDITA PRESSO GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO
RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA
ERMEN MAZZA - MILANO (36) - Via Villoresi, 15
LISTINO ILLUSTRATO N. 31 T FRANCO A RICHIESTA

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI - PORTO MAURIZIO
(IMPERIA)

BILLIARD SELECT BALLS IVORINE
PALLE DA BIGLIARDO
"SELECT IVORINE"
Le uniche biglie perfette - Garanzia un anno
Chiedere Listino a ENRICO KNAPPWORST - MILANO (26) - Via Canova, 19 - Telef. 13-006

5 % (sulle gomme e carburo di calcio); 2 % (sulla benzina).

LICATA (Girgenti).

Articoli da Regalo - Argenteria. — Riccobene Salvatore (Piazza Elena): 5 % sugli acquisti).
Bagni. — Russo Giovanni (Via Rizzo, 7): 5 % (sui biglietti d'ingresso).
Caffè. — Caffè Gigante (Corso Vitt. Eman.): 5 % (sulle consumazioni).
Caffè. — Caffè Savoia (Via Galliano): 10 % (sulle consumazioni).
Caffè. — Tripoli Caffè (Corso Umberto I): 10 % (sulle consumazioni).
Calzature. — Cellura Cristoforo - Calzature Moderne (Corso Vitt. Eman.): 5 % (sugli acquisti).
Cappelleria - Ombrelleria e Chincaglieria. — Al buon mercato Costa Vincenzo: 10 % (sugli acquisti).
Rosticceria. — Russo Giovanni (Via Rizzo, 7): 5 % (sulla rosticceria).
Tipografia. — N. De Pasquali Lucchesi (Corso Vitt. Eman.): 10 % (sugli acquisti).

MILANO.

Ottica. — Grilli Edoardo (Via Bullona, 16): 15 % (sugli acquisti).

MOLFETTA (Bari).

Farmacia. — Brunetti Giuseppe (Piazzale Margherita di Savoia. 9): 10 % (sulle specialità): 20 % (sui prodotti medicinali).
Farmacia. — Poli Giovanni (Via Annunziata, 50): 10 % (sui medicinali); 5 % (sulle specialità).

NAPOLI.

Pasticceria - Liquori. — Bizzarro Alfredo (Via Speranzella, 125): 5 % (sugli acquisti).

PISTOIA (Firenze).

Bar - Pasticceria. — Borri Ilo (Via Francesco Magni, 4): 5 % (sulle consumazioni).

PONTREMOLI (Massa Carrara).

Profumerie. — Erluison Emilio (Via Mazzini, 32): 10 % (sugli acquisti).

RADDA IN CHIANTI (Siena).

Farmacia. — Farmacia Bargoni: 15 % (sugli acquisti); 5 % (sulle specialità).

ROMA.

Articoli fotografici. — Zero Silvestro (Via Piè di Marmo, 19): 10 % (sugli acquisti).
Calzature - Cappelli - Ombrelli. — Mariani & Figli (Via Ottaviano, 24-25): 5 % (sugli acquisti); 15 % (sugli articoli di lusso).
Droghe - Coloniali - Liquori. — Verrellesi Umberto (Via Piè di Marmo, 7): 10 % (sugli acquisti).
Gioielleria. — Girella Angelo (Piazza Costaguti, 26): 15 % (sugli acquisti e lavorazioni).
Materiale elettrico. — Mencacci & Germini (Piazza S. Nicola Cesarini, 2): 5 % (sulle lampade elettriche); 10 % (sui lampadari di lusso).
Timbri. — Stabilimento Timbrografico E. Bossi (Via Piè di Marmo, 1-2 e Via Minerva, 45-47-48): 10 % (sugli acquisti).

SALERNO.

Ristorante. — Gran Ristorante Regina Margherita (Corso Garibaldi, 71): 5 % (sulle consumazioni).

VENEZIA.

Profumeria. — Menzelli Giuseppe (S. Marco Mercerie, S. Salvatore, 5013): 10 % (sugli acquisti ed abbonamenti mensili).

VITERBO (Roma).

Tessuti. — Frullani & Senia: 5 % (sugli acquisti).

CAIRO (Egitto).

Cinematografo. — Cine Empire (Rue Emad El Dine): 20 % (sulle entrate escluso lo spettacolo diurno nei giorni festivi).
Cinematografo. — Cine Union (Rue Emad El Dine): 20 % (sulle entrate e sui palchi).
Farmacia. — Mandofia Alessandro (Rue Nubar Pacha, 2): 15 % (sui medicinali); 5 % (sulle specialità).

SALSOMAGGIORE

(Prov. di Parma - 2 ore da Milano)

BAGNI, INALAZIONI, IRRIGAZIONI, FANGHI salsobromoiodici, efficacissimi per

MANIFESTAZIONI TERZIARIE DELLA LUE.

L'Ufficio Informazioni delle Regie Terme fornisce gratuitamente notizie, tariffe, opuscoli, ecc.

SMALTO EXCELSIOR

Vernici finissime per Carrozzerie
Lacca per modelli

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI - GENOVA
Fabbrica Smalti e Vernici

FABBRICA D'ARMI
Ditta NAPOLEONE & VITTORIO CASTELLI - Brescia
DI NAPOLEONE CASTELLI

Fucili da caccia, da tiro e da guerra
Pistole - Revolvers - Armi bianche
Reparto riparazioni

Direzione e Stabilimento FRAZIONE STOCCHETTA (Brescia)

Chiedete Catalogo e Preventivi.

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)

della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

Gioielleria - Oreficeria. — Fratelli Rusciano (Haret al Souñ, 5): 10 % (sugli acquisti).
Istrumenti musicali e Musica. — Jandolo Stanislao (Via Nubar Pacha, 10): 5 % (sugli acquisti); 2 % (sugli acquisti dei pianoforti).
Ristorante - Caffè. — Restorant & Tea Garden (Via Nubar Pacha, 6): 20 % (sulle consumazioni).

HELIOPOLIS (Egitto).

Dentista. — Tchaderjian A. (Boulevard des Pyramides): 20 % (sulle visite e sui lavori).
Farmacia. — Farmacia e Drogheria Medawar (Via S. Stefano): 10 % (sui medicinali); 5 % (sulle specialità).

MATARIEH (Egitto).

Latte e Latticini. — De Leo Giuseppe (Rue de l'arbre de la Vierge): 10 % (sugli acquisti).

TRENTESIMO ELENCO (*31 agosto 1925*).

AGIRA (Catania).

Drogheria dell'Aquila. — Proccaciante Roberto (Piazza Bue, 28-30-32): 3 % (sugli acquisti di alcool e coloniali); 5 % (sugli altri acquisti).

ALBATE (Como).

Trattoria. — Trattoria della Posta: 5 % (sulle consumazioni).

BARI.

Argenteria - Orologeria - Chincaglierie. — Garofalo Ackermann Gioacchino (Via Napoli, 248-250-252): 5 % (sugli acquisti).

FIRENZE.

Gabinetto Scientifico Letterario. — G. B. Vieusseux (Palazzo di Parte Guelfa): 10 % (sugli abbonamenti alla biblioteca circolante e alla sala di lettura).

GENOVA.

Cartoleria. — Barisione Alessandro (Piazza Soziglia, 86-88 R.): 10 % (sugli acquisti); 5 % (sugli acquisti di penne stilografiche).
Materiale elettrico. — Isola Dante (Via XX Settembre 192 R.): 10 % (sugli acquisti).

LICATA (Girgenti).

Calzature. — Virgudamo Sebastiano (Piazza Elena, 228): 5 % (sugli acquisti).
Farmacia. — Farmacia del Leone (Corso Vitt. Eman.): 10 % (sui medicinali escluse le specialità).
Farmacia. — Farmacia Maragliano: 5 % (sui medicinali escluse le specialità).
Fotografia. — Taliento B. (Via Francipane - Palazzo Francipane): 5 % (sulle fotografie).
Oreficeria - Orologeria - Ottica. — Milana Giovanni (Corso Vitt. Eman., 128): 10 % (sugli acquisti).
Stabilimento balneare. — Stabilimento balneare « Trieste » (Spiaggia Marinella): 20 % (sull'importo del bagno).
Tessuti. — Fili Salvatore (Via Casuccio, 20): 5 % (sugli acquisti).

LICODIA EUBEA (Catania).

Emporio. — Coco Carmelo (Corso Umberto I): 5 % (sugli acquisti escluso il sapone).

LIVORNO.

Laboratorio politecnico toscano. — Fagiuoli Giuseppe & Figlio (Via Fagiuoli, 5): 10 % (sugli acquisti).

LODI (Milano).

Ristorante. — Ristorante Moderno (Corso Roma, 4): 10 % (sulle consumazioni).

LUCIGNANO (Arezzo).

Cartoleria - Bazar. — Toti Giuseppe: 5 % (sugli acquisti).

MARINA DI PISA (Pisa).

Bar - Caffè - Ristorante « Gorgona ». — Pellisari Alberto (Piazza Gorgona): 5 % (sulle consumazioni).

MILANO.

Apparecchi e Materiale fotografico. — Ettore Grossi (Via Francesco Redi, 29): 15 % (sugli apparecchi fotografici e materiale per fotografia).

MONTERCHI (Arezzo).

Farmacia. — Cataluzzo Bruno: 5 % (sugli acquisti di medicinali).





NAPOLI.

Materiale impianti. — Soc. Acc. G. B. Tolino (S. A. T. O.) (Via Gaetano Filangieri, 52-59): 6 % (sugli acquisti).

PANTELLERIA (Trapani).

Ristorante «Aurora». — Ferreri & Pinna (Piazza Cavour): 10 % (sulle consumazioni e alloggio).

PRATO (Firenze).

Ristorante «Le Jardin». — Fanciullacci Otello (Via Magnolfi, 420): 10 % (sulle consumazioni).

RAGUSA (Siracusa).

Libreria - Cartoleria - Articoli fotografici. — La bottega del Libro (Via Ecce Homo, 126): 5 % (sugli acquisti di libri e commissioni librarie).

ROMA.

Calzature. — Bianchini Bianco (Via S. Vincenzo, 26): 10 % (sugli acquisti).

Deposito vini. — Bernardini Amedeo (Via Fabio Massimo, 17-19): 10 % (sugli acquisti).

SFERRACAVALLO (Palermo).

Ristorante. — Ristorante Posillipo: 10 % (sulle consumazioni).

TRENTO.

Officine. — Officine Ropelato & C. (S. M. Maddalena, 11): 10 % (sulle riparazioni).

TREVIGLIO (Bergamo).

Ristorante - Birreria - Caffè. — Ristorante «Grande Italia» (Vico Scuole, 4): 10 % (sulle consumazioni dei conti di ristorante); 15 % (sulle consumazioni fuori conto).

CAIRO (Egitto).

Cappelleria - Mercerie. — Frères Jacoel (Rue Emad El Din, 11): 10 % (sugli acquisti).

HELIOPOLIS (Egitto).

Cinematografo. — Cinema Oases (Boulevard Abbas): 20 % (sui biglietti d'entrata).

Piscina di Heliopolis. — (Rue de Koubbeh): 33 % (sui bagni); 20 % (sulle consumazioni).

SOCI FONDATORI E BENEMERITI DEL T. C. I.

SOCI FONDATORI DELLA SEDE

(dal 1 maggio al 30 giugno 1925) (1).

3099. ANASTASSION APOSTOLO, Alessandria; 3100. ANCONETANI NOE', Loreto; 3101. ANTIERO AUGUSTO, Sulmona; 3102. ARTIOLI PIETRO GINO, Mantova; 3103. BERISSO LUIGI, Buenos Aires; 3104. BOGGIO MARZET Dott. SILVIO, Vetralla; 3105. BORSALINO Sen. TERESIO, Alessandria; 3106. CANDIDO Rag. GIUSEPPE, Grotteria; 3107. CASSA DI RISPARMIO DI LEGNAGO E DEL BASSO VERONESE, Legnago; 3108. CATTANEO CESARE, Roma; 3109. DE FERRANTE ANTONIO, Napoli; 3110. FABBRI GIACOMO, Ravenna; 3111. FEDERAZIONE COLOMBOFILA ITALIANA, Milano; 3112. FERRARA ULISSE, Roma; 3113. FRIGIOLINI MARIA ANTONIETTA, Varallo Sesia; 3114. GROVERTI ANSELMO, Milano; 3115. HOEPLI Gr. Uff. Dott. ULRICO, Milano; 3116. LEGA NAVALE ITALIANA, Milano; 3117. LEVA UGO, Roma; 3118. MACRI EMANUELE, Roma; 3119. MATTER Dott. CAMILLO, Mestre; 3120. MUNAFÒ CARLO, Cairo; 3121. PERRONE Ing. GAETANO, Buenos Aires; 3122. RUFFA FRANCISCO, Buenos Aires; 3123. RUGGERI GOFFREDO, Montappone; 3124. SALVETTI RAFFAELLO, Colle Val d'Elsa; 3125. TEOLDI Cav. GIUSEPPE, Parma; 3126. WIRTH ROBERTO, Milano; 3127. ZAGANELLI Avv. CARLO, Città di Castello.

(1) L. 100, oltre l'associazione Vitalizia, con diritto a vedere il proprio nome ricordato nella Sede del T. C. I.

G H M

ACCUMULATORI

HENSEMBERGER

MONZA

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA.

(Presentatori di 5 Soci).

Torno, Vigneri Achille; *Torre Annunziata*, Vaccari Enzo; *Torre Faro*, Piccione Paolo; *Torrice*, Usai Angelo; *Torvita Tiberina*, Romani Balilla; *Trento*, Dalmonigo Mario, Spagnoli Italo; *Trevi*, Latini Giacomo; *Treviso*, Amato Ernesto; *Trieste*, Brunner Carlo, Caissutti Marco F., Calosso Vincenzo, Cucellich Melchiorre, Polvani Gustavo, Trasatti Mario; *Tropea*, Marrella Pietro; *Uboldo*, Giani Enrico; *Udine*, Iorio Alfredo, Orsacchioli Sereno; *Vallelunga Bratameno*, Rovelli Alfredo; *Valtopina*, Brunori Bruno; *Varazze*, Bandini Ettore; *Venezia*, Paris Dino, Pullini Giuseppe, Rossi Vincenzo; *Vercelli*, Amiotti Mario, Barelli Vincenzo; *Verona*, Mariolini Mario, Mastacchi Gino, Vergombello Mario; *Vicenza*, Mennarini Aldo, Orsaris Attilio; *Villasalto*, Pattarossi Vincenzo; *Vizzola Ticino*, Mangiafico Tino.

AMERICA LATINA.

Botucatu, Baciotti Americo; *Buenos Aires*, Altinari Nicoletti Mario, Clavis Appiani Salv.; *Custobal*, Pincherli Manfredo; *Montevideo*, Baroffio Eugenio; *S. Francisco*, Verona Fausto.

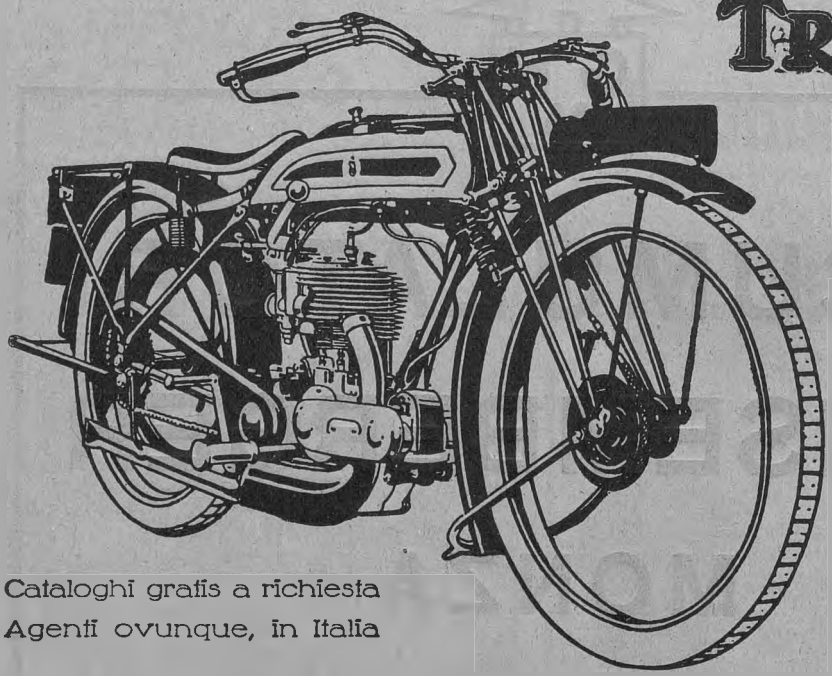
Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi dal 1° Maggio al 30 Giugno 1925.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

ALESSANDRIA: V. 14; Q. 1; A. 107.
ANCONA: V. 9; A. 44.
AQUILA: V. 4; A. 38.
AREZZO: V. 5; A. 44.
ASCOLI PICENO: V. 6; A. 65.
AVELLINO: V. 1; A. 45.
BARI: V. 12; Q. 1; A. 138.
BELLUNO: V. 2; A. 27.
BENEVENTO: V. 1; A. 18.
BERGAMO: V. 13; Q. 1; A. 171.
BOLOGNA: V. 24; Q. 1; A. 153.
BRESCIA: V. 8; Q. 1; A. 82.
CAGLIARI: V. 5; A. 59.
CALTANISSETTA: V. 1; A. 27.
CAMPOBASSO: V. 1; A. 23.
CASERTA: V. 6; A. 105.
CATANIA: V. 9; A. 145.
CATANZARO: V. 20; Q. 1; A. 28.
CHIETI: V. 2; A. 17.
COMO: V. 38; Q. 2; A. 315.
COSENZA: V. 15; A. 45.
CREMONA: V. 13; Q. 2; A. 96.
CUNEO: V. 9; Q. 2; A. 65.
FERRARA: V. 10; A. 51.
FIRENZE: V. 38; Q. 5; A. 321.
FIUME: V. 6; Q. 1; A. 37.
FOGGIA: V. 4; A. 21.
FORLI': V. 127; A. 112.
GENOVA: V. 61; Q. 5; A. 238.
GIRGENTI: V. 14: A. 100.
GROSSETO: V. 8; Q. 1; A. 10.
IMPERIA: V. 7; Q. 1; A. 58.
ISTRIA: V. 4; A. 39.
LECCE: V. 6; A. 38.
LIVORNO: V. 7; A. 18.
LUCCA: V. 5; A. 33.
MACERATA: V. 2; Q. 1; A. 31.
MANTOVA: V. 5; A. 51.
MASSA E CARRARA: A. 13.
MESSINA: V. 11; Q. 1; A. 87.
MILANO: V. 222; Q. 22; A. 937.
MODENA: V. 12; A. 36.
NAPOLI: V. 31; Q. 1; A. 293.
NOVARA: V. 40; Q. 3; A. 123.
PADOVA: V. 6; Q. 2; A. 57.
PALERMO: V. 11; A. 125.
PARMA: V. 13; Q. 1; A. 93.
PAVIA: V. 10; Q. 1; A. 52.
PERUGIA: V. 17; Q. 1; A. 76.
PESARO E URBINO: V. 3; Q. 1; A. 31
PIACENZA: V. 11; A. 35.
PISA: V. 25; Q. 1; A. 69.
POTENZA: V. 4; A. 37.
RAVENNA: V. 10; Q. 1; A. 33.
REGGIO CALABRIA: V. 10; A. 75.
REGGIO EMILIA: V. 30; Q. 1; A. 49.
ROMA: V. 96; Q. 8; A. 620.
ROVIGO: V. 11; A. 53.
SALERNO: V. 2; Q. 1; A. 45.



TRIUMPH

Voi potrete cercare in tutto il mondo, ma non troverete una MOTO migliore della 494 c. c. Triumph. È questa una macchina eccezionale che può portarvi ovunque senza aver bisogno di nulla.

Ogni nostro agente in Italia, avrà il piacere di potervelo dimostrare.

Cataloghi gratis a richiesta
Agenti ovunque, in Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (England)

Anche nella

Quinta Coppa delle Alpi 1925

il **VEEDOL** TRIONFA.

La più ardua prova di turismo automobilistico, svoltasi in 6 massacranti tappe, lungo 3000 Km. di strade montane, scavalcanti tutti i più alti valichi della corona alpina, che cinge l' Italia nostra, dal Prédil, allo Stelvio (2759 metri di altitudine), al Séstrières, è superata da intrepidi scalatori, con macchine perfette, munite di mezzi superiori.

Equipe vincitrice della Coppa delle Alpi:

1° Avv. BIANCHI ANDERLONI su PEUGEOT 5 HP (720 cmc.)
che ha compiuto Km. 2962,32 in ore 68,23'06" alla media di Km. 43,317.

2° LETAILLEUR su PEUGEOT 5 HP (720 cmc.)
che ha compiuto Km. 2962,32 in ore 69,47'13".

1° Assoluto della 2ª Categoria

FILIPPO TASSARA su Bugatti (1500 cmc.)
che ha compiuto le 6 tappe, Km. 2962,32 in ore 61,59'09" alla media di Km. 47,789.

Coppa militare delle Alpi:

1° Capitano GUERRINI, Ten. VOLPE su O.M. in ore 63,31'01" 1/5.

3° Capitano GIULIANI, Ten. BRUNO su O.M. in ore 67,09'26" 2/5.

tutti usando l' Olio:

VEEDOL

lubrificante che resiste al calore

Elemento indispensabile di vittoria nei grandi cimenti

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO Via XX Settembre, 29 GENOVA ... ...

SASSARI: V. 4; A. 31.
SIENA: V. 8; Q. 1; A. 39.
SIRACUSA: V. 3; A. 40.
SONDRIO: V. 8; A. 30.
SPEZIA: V. 5; A. 83.
TARANTO: V. 1; A. 23.
TERAMO: V. 1; A. 23.
TORINO: V. 49; Q. 6; A. 351.
TRAPANI: V. 1; A. 32.
TRENTO: V. 20; Q. 3; A. 122.
TREVISO: V. 4; Q. 1; A. 48.
TRIESTE: V. 28; A. 110.
UDINE: V. 17; Q. 1; A. 169.
VENEZIA: V. 67; Q. 3; A. 97.
VERONA: V. 18; Q. 3; A. 71.
VICENZA: V. 5; A. 54.
REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 1.

Colonie.

CIRENAICA: V. 3; A. 11.
EGEO: A. 3.
ERITREA: V. 1; A. 1.
SASENO: V. 2;
TRIPOLITANIA: V. 1; Q. 1; A. 18.

Europa.

AUSTRIA: A. 7.
BELGIO: A. 12.
BULGARIA: V. 1.
CECOSLOVACCHIA: A. 14.
DANIMARCA: Q. 2; A. 2.
FINLANDIA: A. 1.
FRANCIA: V. 1; Q. 2; A. 36.
GERMANIA: Q. 9; A. 15.
GRECIA: A. 1.
INGHILTERRA: V. 6; Q. 15; A. 58.
IRLANDA: Q. 1; A. 3.
JUGOSLAVIA: V. 2; Q. 1; A. 17.
POLONIA: A. 1.
PORTOGALLO: A. 2.
ROMANIA: A. 1.
SPAGNA: A. 3.
SVEZIA: Q. 1; A. 4.
SVIZZERA (Canton Ticino): V. 2; A. 6.
SVIZZERA (Altri Cantoni): V. 1; Q. 1; A. 12.
UNGHERIA: A. 4.

Africa.

POSSEDIMENTI INGLESI: A. 2.
EGITTO: V. 17; A. 15.
TUNISIA: A. 2.

America Settentrionale.

STATI UNITI: V. 9; Q. 2; A. 13.

America Centrale.

MESSICO: A. 1.

America Meridionale.

ARGENTINA: V. 40; A. 18.
BOLIVIA: V. 2.
BRASILE: V. 21; Q. 1; A. 5.
CILE: V. 2; A. 1.
COLOMBIA: V. 1.
PERÙ: V. 5.
URUGUAY: V. 1; Q. 1.

Asia.

PALESTINA: A. 1.
SIAM: A. 1.
INDIA: A. 13.
POSSEDIMENTI INGLESI: A. 1.

Australia.

AUSTRALIA: A. 6.

Nuova Zelanda.

NUOVA ZELANDA: A. 2.

Statistica dei Soci al 31 agosto 1925.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 agosto 1925		**N. 191.809**
Nuovi Soci per il 1925 inscritti alla stessa data . . .		**» 62.498**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . . .	**N. 56.794**	
Soci Vitalizi inscritti al 31 agosto 1925 . .	**6.221**	
		» 63.015
Totale Soci . .		**N. 317.322**

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: { *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi* e *Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . **L. 12.** — al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . » **290.** — la cassa
» » 25 » » » . . » **145.** — »

PREZZI SENZA IMPEGNO

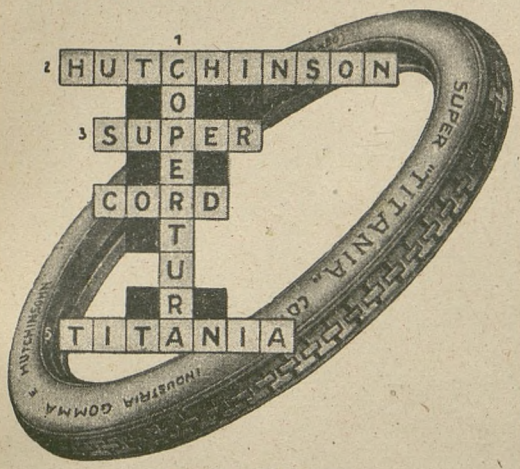
Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento per assegno senza spese. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Qual'è la migliore Copertura?

Un problema già risolto



Copertura

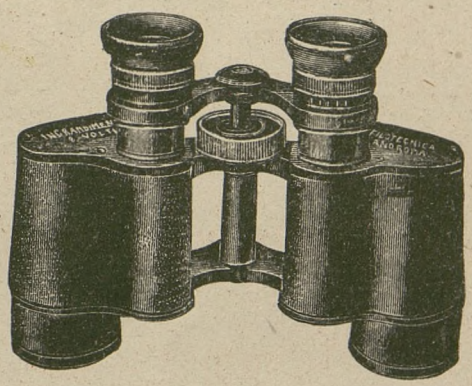
SUPER - CORD

TITANIA

HUTCHINSON

Binocoli prismatici

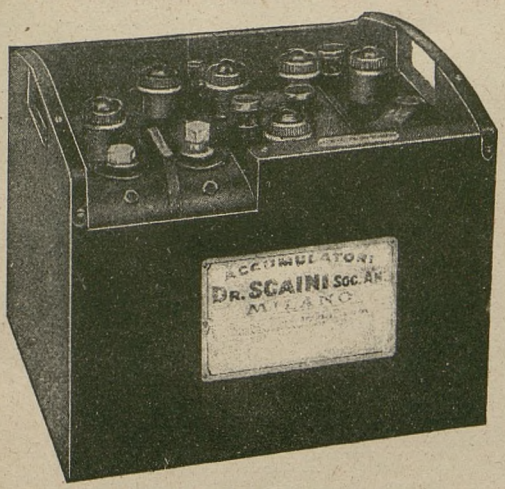
I AS



"La Filotecnica" Ing. A. Salmoiraghi

S. A. - Ufficio 19 - MILANO

ACCUMULATORI Dott. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

per avere

LUCE splendida

AVVIAMENTO pronto facile sicuro

Le più importanti fabbriche italiane di automobili montano ormai in serie le Batterie Scaini

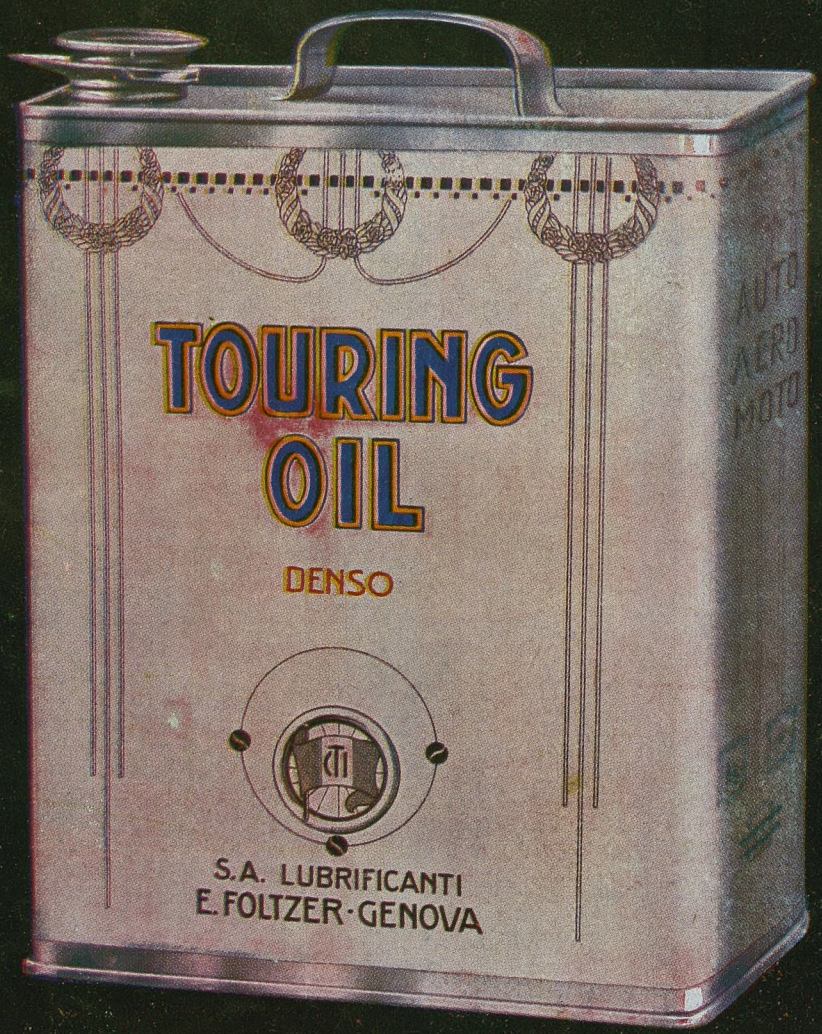
ACCUMULATORI DOTT. SCAINI

SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 2.000.000

NUOVO GRANDE STABILIMENTO: Viale Monza, 340 - MILANO - Telefono 21-336 - Casella Postale 10-17

TOURING OIL

L'Olio classico per Automobili



SOC. AN. LUBRIFICANTI EMILIO FOLTZER

GENOVA

Piazza Corvetto 2

Agenzie e Depositi in tutta Italia

MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 11 COPIE 180.000 NOVEMBRE 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE



A TAVOLA BEVETE

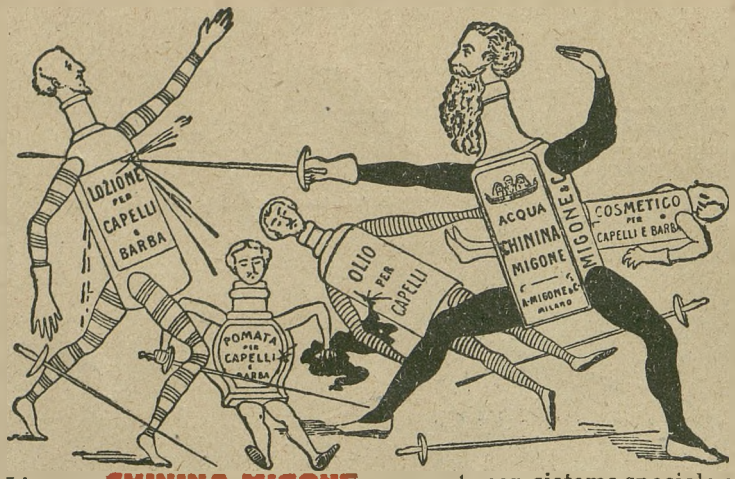
ACQUA NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

F. BISLERI & C. - MILANO

PER LA CURA DEI **CAPELLI** E DELLA **BARBA** USATE SOLO

CHININA-MIGONE



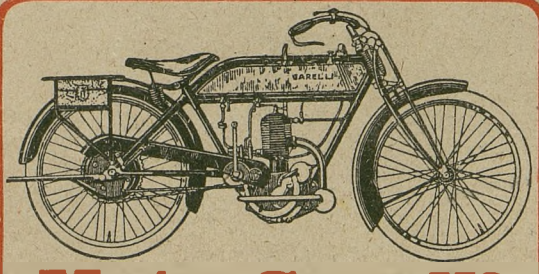
«Guerra a Migone!»
Gridaron, fiere
Acque e pomate
Alle lor schiere.
Olii, cosmetici
E ogni lozione,
Tutti risposero:
«Guerra a Migone!»

La lotta è asprissima!
Ma, ahimè, che morti
In brevi istanti
Cadon gli insorti;
E resta incolume
Fra tal ruina
Sol di Migone
L'acqua Chinina!

L'acqua **CHININA MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido, ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

La **CHININA-MIGONE** si vende profumata, inodora, al rhum od al petrolio da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici (Passaggio Centr. 2)



Moto Garelli

Tiretti Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano
e ai suoi Agenti

PER MANTENERVI SANI



GRANDE CORDIALE PRODIGIOSO

A BASE DI ERBE MEDICINALI

Arquebuse

DISTILLATA DAI REVERENDI MARISTI A CARMAGNOLA

Gran Premio Esposizione della Scienza
Torino 1925

Turisti...!

L'"Arquebuse" non manchi mai nella vostra valigia: è un buon medico a portata di mano e sarà il vostro **portafortuna** per il mondo.

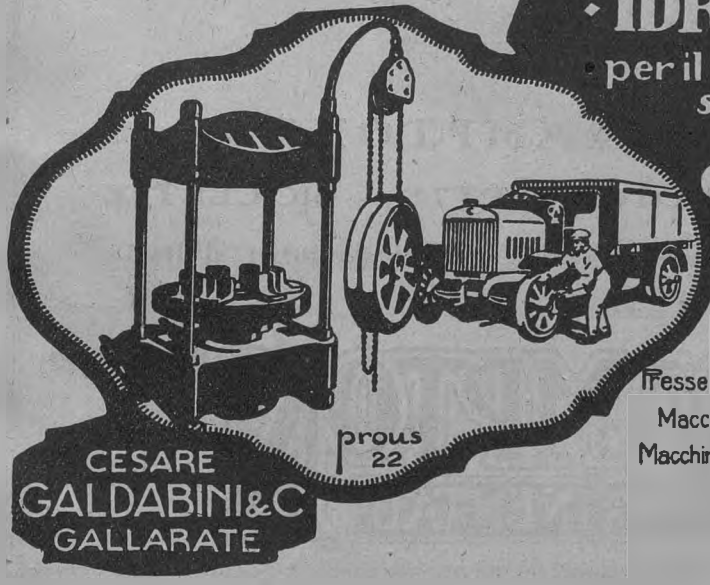
***Flacone speciale per viaggio* L. 6.—**

Gratis opuscolo: I cento usi dell'Arquebuse nominando questa rivista

AGENZIA GENERALE "ARQUEBUSE" - Casella 204 - Genova

BITTER CAMPARI
l'aperitivo
"CAMPARI"
CORDIAL CAMPARI
liquor

PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE



PRODUZIONI
Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

CESARE
GALDABINI & C
GALLARATE

prous 22



"Aeternitas mihi est,,

è il motto della

CATENA
BRAMPTON

che in tutte le corse di quest'anno ha servito fedelmente

MARIO SAETTI

CAMPIONE ITALIANO su Moto Norton - Cat. 500 cmc.

MIRO MAFFEIS

CAMPIONE ITALIANO su Moto Maffeis - Cat. 250 cmc.

Le Catene "BRAMPTON" per
AUTOCARRI - MOTOCICLETTE - BICICLETTE
sono in vendita presso i migliori Negozianti d'Italia.

Rappresentante Generale per l'Italia:
G. F. HEAD

BRAMPTON "CONTINENTAL"

MILANO (22)
Viale Sabotino, 8
Tel. 51-051

ATLANTIC MOTOR OIL

L'ATLANTIC OIL è il lubrificante che più di ogni altro olio trasforma l'attrito di strisciamento in attrito di rotolamento, eliminando quasi completamente gli effetti dannosi delle resistenze passive interne delle macchine.



Richiedete in ogni buon Garage le nostre latte originali da:
2 - 5 - 10 - 20 litri.

ATLANTIC REFINING COMPANY OF ITALY - Genova

Agenzie e Depositi in tutte le Città e maggiori Centri d'Italia.

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE NEVERLEEK MARK

Durante la lunga stagione invernale la carrozzeria scoperta perde molte delle sue attrattive perchè la rigidezza del clima e le cattive condizioni atmosferiche ne rendono diminuito il suo comfort.

È perciò maggiormente nella brutta stagione che si apprezza la possibilità di riparare la vettura con una buona capote.

Il NEVERLEEK è stato il materiale appositamente creato per tale occorrenza.

Con un'elegante ed efficiente capote in NEVERLEEK la Vostra vettura è infatti trasformata in una comoda vettura chiusa, ben riparata dal freddo e dalle intemperie.

TRADE PERMAFLEX MARK

Nel campo automobilistico è oggi rilevante la tendenza per i motori di piccola cilindrata e la conseguente riduzione del peso delle carrozzerie per ottenerne il massimo rendimento.

È perciò evidente che l'impiego del materiale per rivestimento esterno PERMAFLEX non costituisce soltanto più un perfezionamento nella costruzione del tetto della carrozzeria chiusa, ma altresì un ausiliare di grandissima importanza poichè permette di ridurne considerevolmente il suo peso perfezionando nello stesso tempo la silenziosità della vettura.

I marchi di fabbrica "NEVERLEEK„ e "PERMAFLEX„ che garantiscono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 **TORINO** Ind. Telegr. "Carcocloth„ Torino

La

FRERA

non costruisce macchine speciali per le competizioni motociclistiche su pista.

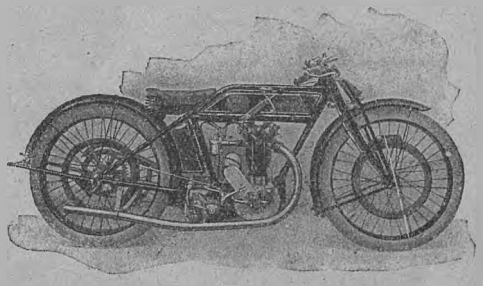
Essa partecipa alle diverse corse, ***sempre ed unicamente coi suoi velocissimi tipi di serie,*** *sicura della bontà delle sue macchine, della potenza e rendimento dei suoi motori.*

Anche la

FRERA 350 SS V 2

che ***ha stravinto*** *nella gara più importante dell'anno, il*

Raid Nord-Sud Milano-Napoli
(km. 877)



è una macchina del tipo comune, *perfettamente identica alle 350 V 2 che tutti possono acquistare presso ognuno dei mille Rappresentanti della Casa, sia in Italia che all'Estero.*

Niente bolidi *di parata, ma solo macchine commerciabili: ecco il vanto e la gloria della*

FRERA

È a ciò che ogni motociclista di buon senso deve pensare prima di passare all'acquisto di una macchina: e se pensa e riflette la sua decisione non può essere dubbia.

SOCIETÀ ANONIMA FRERA - TRADATE (Como)

LE PIÙ IMPORTANTI VITTORIE DEL

CARBURATORE MEMINI

Fiera di Milano (Monza 1925) – *Coppa della "Velocità" – Coppa del "Consumo"*



Circuito Internazionale di Cremona
(Récord mondiale di velocità su strada)

IV. Gran Premio d'Italia (Monza 1924)

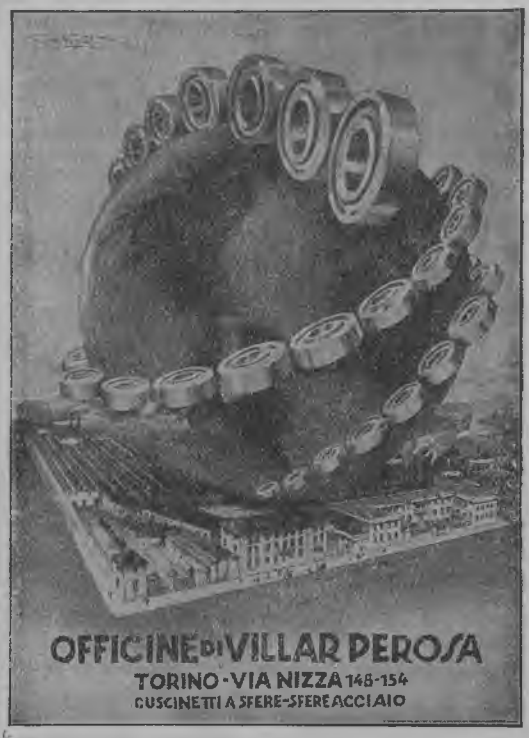
Gran Premio d'Europa (Lyon 1924)

Gran Premio d'Europa
(Spa 1925)

V. Gran Premio d'Italia
(Monza 1925)

CAMPIONATO DEL MONDO (Monza 1925)

Chiedere il prospetto delle percorrenze chilometriche consentite dal
CARBURATORE MEMINI
con una latta di benzina
alla FABBRICA CARBURATORI MEMINI - MILANO, Via Pollziano, 2



Rappresentanze e Depositi:

Alessandria ATTILIO ZOCCOLA - Via Legnano.

Biella..... GIOVANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15.

Bologna..... ALDO MARCHESINI - Via Carbonesi, 4.

Cagliari..... «SATAS» Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi.

Catania..... FRATELLI ZUCO - Via Umberto I° N. 108-110.

Cuneo..... FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vittorio Emanuele II.

Firenze..... Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.

Genova..... CARLO CAIRE - Via Granello, 20.

Milano..... Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15 - Negozio di vendita: Via Principe Umberto, 25.

Napoli..... Ing. A. MIGLIACCIO & PEDERSOLI - Via Guglielmo Sanfelice, 24.

Padova..... Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.

Palermo..... Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40.

Roma..... IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.

Trieste..... «SACAMA» GIO. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.

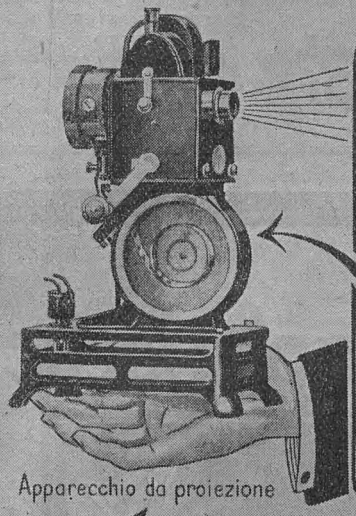
ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

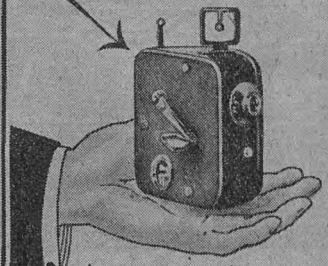
Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

IL CINEMATOGRAFO ALLA PORTATA DI TUTTI !!



VOI
con questo prendete il vostro film e con questo lo proiettate da
VOI



Apparecchio da proiezione

Apparecchio da presa

L'apparecchio da presa cinematografico che prima o poi sarà il vostro compagno fedele di tutte le ore liete, da eternarsi con poca spesa, è il

Pathé-Baby

cioè la stessa marca mondiale del proiettore cinematografico che deve essere in ogni famiglia

Una ricca biblioteca di films (cinemateca) Pathé-Baby a Lire 11 il film, con soggetti di viaggi scientifici, comici, storici, infantili ecc... forma il perfetto corredo del proiettore Pathé-Baby unico al mondo

SOCIETÀ ITALIANA Pathé-Baby (ANONIMA)
Via Parlamento, 28 ROMA

In vendita presso i migliori negozi d'articoli fotografici

Agenzia per la Lombardia ed il Veneto: MILANO (1) - Via Brera N. 16 - Telefono 82-572

Vittoria
S.I.M.S



LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

SOCIETÀ ITALIANA

MACCHINE DA SCRIVERE "VITTORIA"

MILANO

VIA BROLETTO, 18

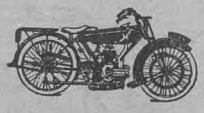
RALEIGH

LA " MEDAGLIA D'ORO " DELLE MOTOCICLETTE

Trasmissione a catena, lubrificazione automatica, volante esterno,

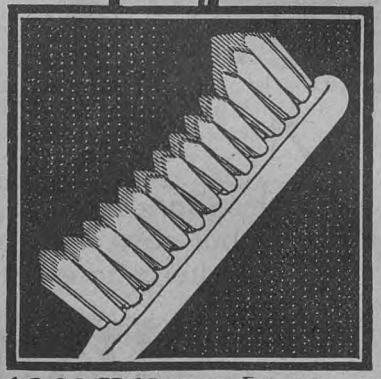
Cambio Sturmey Archer a tre velocità, pneumatici Dunlop.

Munita di motore della massima elasticità e resistenza, può percorrere qualunque strada e superare qualsiasi salita.



Rappr. per l'Italia e Colonie:
DITTA ETTORE VEZZONI
DI A. VEZZONI & C.
Via Orti, 4-6 — MILANO

Pro-phy-lac-tic



LO SPAZZOLINO DA DENTI
nella scatola gialla

QUARZO FUSO
opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

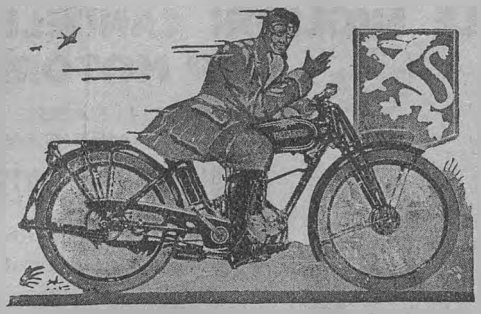
Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.

Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

"HARLETTE"

la 175 cmc. a cilindro sdoppiato



Elegantissima nelle sue linee, veloce in pianura veloce in salita.

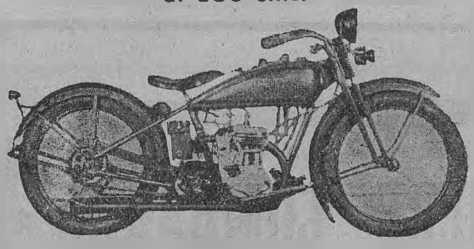
Semplice nella costruzione, facile nel maneggio. Tutti i requisiti della tecnica moderna e della perfetta costruzione sono stati incorporati in questa motoleggera.

MODELLO TURISMO - MODELLO SPORT
Consegna immediata

LA NUOVA

HARLEY - DAVIDSON

di 350 cmc.



La moto più equilibrata e confortabile oggi esistente nel mercato mondiale.

Tutti i particolari possibili delle ormai famose Harley-Davidson di grossa cilindrata sono stati incorporati in questo nuovo modello che certamente susciterà la più grande meraviglia nelle sfere motociclistiche.

VELOCITÀ: Modello Turismo 90-95 Km. orari; Modello Sport, valvole in testa, 117 Km. orari.

EPOCA PRIME CONSEGNE: Modello Turismo Agosto-Settembre; Modello Sport Ottobre-Novembre.

Tutte le macchine vengono equipaggiate con Pneumatici a Bassa Pressione
"BALLOON"

GOODYEAR

AGENZIA GENERALE ITALIANA
Orlandi Landucci & Lupori

MILANO
Via Principe Umberto, 14

LUCCA
Piazza Stazione

ROMA
Via Nizza, 13

AUTOMOBILISTI!

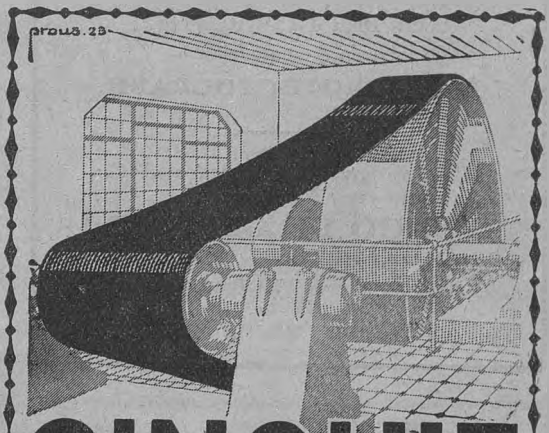
RIPARAZIONI APPLICAZIONI MAGNETI CANDELE DEPOSITO EQUIPAGGIAMENTI BSM

Per acquisto, applicazione e riparazione garantita di

Magneti
Dinamo - Luce
Im ianti Elettrici
Candele "BSM - Beru"
Gasificatori a Nafta
Tachimetri

ricorrete alla Casa specializzata "BSM"

Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Postale 421
(con officina di precisione in Via Monteverde, 1)



CINGHIE

"NEPTUNE"
impermeabili

ROSSI MASERA & C
MILANO
TELEF Nº 12-960 VIALE PASUBIO 8 (GIA VIALE GARIBALDI)

PROMÉTHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - **GENOVA** - Telefono 13-28

Le Banche hanno adottato la

PROTECTOGRAPH

perchè impedisce le falsificazioni e le alterazioni degli assegni.

COME LE BANCHE,
ANCHE I CORRENTISTI
hanno interesse

a cautelarsi contro questo rischio, che segue l'assegno dal momento in cui è emesso, fino al momento in cui è pagato.

E COME PER LE BANCHE,
COSÌ PER I CORRENTISTI
il solo rimedio sicuro

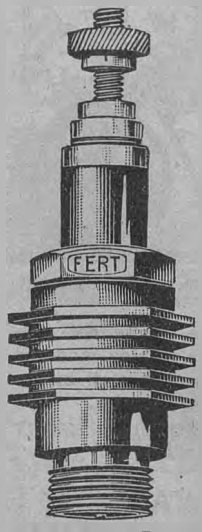
È LA PROTECTOGRAPH.

Chiedere opuscolo illustrativo al Concessionario per l'Italia:

ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli, 12 MILANO (9)
Negozio di esposizione: Via Romagnosi, 1
Telefono 86-902

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA — Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.
II » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.
III » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.
IV » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura « ITALIA ».
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, trafileria, Punte, Cerchi.
I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.
II » DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.
ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.



FAC-SIMILE DELLA TARGA A COLORI CHE DISTINGUE I 3000 POSTI DI RIFORNIMENTO AUTORIZZATI
per Accessori di Magneti e di Equipaggiamenti della Fabbrica Italiana Magneti Marelli.

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI



Batteria speciale per Lambda

ADOTTATI IN SERIE
dalle Fabbriche d'auto italiane:

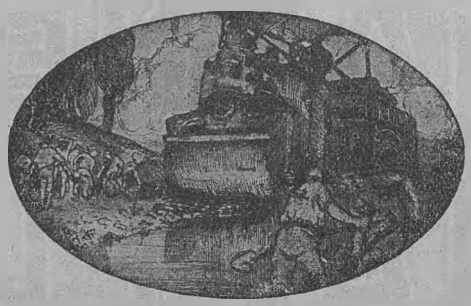
Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Barison, Bianchi, Ceirano, Chiribiri, Diatto, Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Lancia, O. M., Spa, ecc.
e dalla francese **Citroen**

per avere Luce splendida
Avviamento pronto facile sicuro

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI - SOCIETÀ ANONIMA
CAPITALE L. 2.000.000
Via Trotter N. 10 ▪ **MILANO** ▪ Telefono: 21-336

SOCIETÀ ANONIMA **PURICELLI** STRADE E CAVE

MILANO
VIA MONFORTE, 44



ROMA
VIA DELL'UMILTÀ 43
PALERMO
PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento – Lastricati – Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam – Catramature – Asfalti colati.

Miniere, Cave, e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carributte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada.



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** (8) - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87

Per la perfetta conservazione e lubrificazione delle balestre, per ottenere un magnifico molleggio

La scelta non può essere dubbia

Nè guaine metalliche
nè le solite imitazioni in cuoio

Lo ha dimostrato la FIAT
che ha scelto ed adottato in serie per le vetture di gran lusso

le guaine JEAVONS

MARCA DEPOSITATA

JEAVONS PROTEGGE E LUBRIFICA LE VOSTRE MOLLE

Agenzia Generale per l'Italia:
Ditta
CESARE DE MARCHI
Via S. Francesco da Paola, 43
Telefono: 42-416 — Telegrafo: CESARE DEMARCHI - Torino

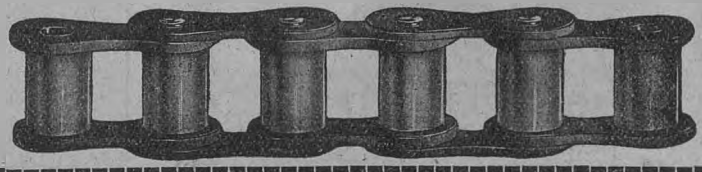


SMALTO
EXCELSIOR
Vernici finissime per Carrozzerie
Lacca per modelli
ATTILIO SALVADÈ & FIGLI - GENOVA
Fabbrica Smalti e Vernici



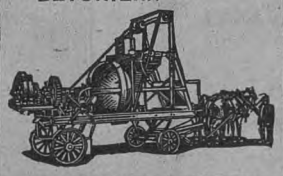
Coi Pneumatici **BALLOON**
adottate l'AMMORTIZZATORE a olio ***"DERIHON"***
Il migliore perchè
NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUÒ SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE
Agenzia esclusiva per l'Italia:
Corte & Cosso - Torino (12)
Via Roero di Cortanze, 2 (già Cavallerizza)

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE
per AUTOCARRI FIAT e SPA



BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
— Via Domodossola, 11 —



TAGLIACAMPIONI "SASSONIA"

Modelli Perfezionati ✻ Costruzione Robusta

CON LAMA A ZIG-ZAG E DRITTA ▪ TAGLIO PRECISO ▪ NETTO

Tipo MIGNON in ferro nichelato
Luce di taglio cm. 12 L. 130 —

SASSONIA pesante
Luce di taglio cm. 22 L. 600 —
» » » » 35 » 1100 —

Franco Fabbrica Milano - Imballo Extra

A RICHIESTA TAGLIACAMPIONI con luce di taglio: 50 - 73 - 82 - 100 - 120 - 160 cm. a mano e motore.

C. I. PERGOLA

MILANO Via Trebbia, 5
Telefono: 50-612



Argenteria Krupp

Posate e Servizi da tavola
Utensili da cucina in nickel puro

OGGETTI FANTASIA MARCA LEONE, CHIAVE ED AQUILA

Società Anonima Italiana
Metalli ed Argenteria Arthur Krupp
MILANO Via Pergolesi, 8-10

STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)

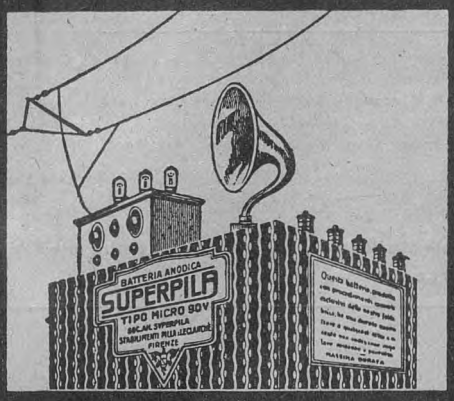


OROLOGI

PER CAMPANILI
ED
EDIFICI PUBBLICI

DITTA
F.lli MIROGLIO

TORINO
Via Madama Cristina, 87
Telefono Interc. 45-034



SVPERPILA

"LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE,,

BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI

SOC. AN. SUPERPILA

FIRENZE

CASELLA POSTALE 254

LISTINO GRATIS



VALVOLE TERMOIONICHE

SOC. AN. ING. A. DEL VECCHIO.

VIA VARESE 12 - MILANO (10)

FLORIO

IL MIGLIOR MARSALA

RACCOMANDATO DAI MEDICI

PILLOLE DI SANTA FOSCA

o del PIOVANO

OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO

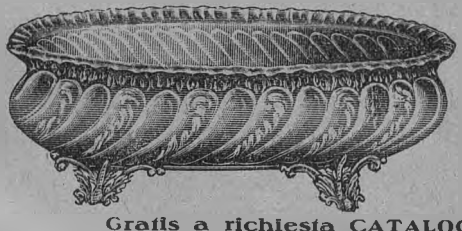
PRESERVANO da MALATTIE

Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.

Farmacia PONCI - Venezia

Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO



Posaterie, Vasellame, Servizi da Thé, Caffè, Toilettes, ecc., ecc.

Grande assortimento

ARGENTERIE ARTISTICHE

antiche e moderne

INGROSSO E DETTAGLIO



Gratis a richiesta CATALOGO GENERALE 1925-26

CESARE MARINAI - Milano (7) Via S. Maria Beltrade, 1 - Telefono 83-206

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Novembre — N. 11

L. V. Bertarelli. — *Rassegna di forze che è statistica di devozioni*, pag. 1227.

L'Anonimo Fiorentino. — *Le nuove sale venete alla Galleria degli Uffizi*, pag. 1241.

E. Pocar. — *Che cosa sono i Campeggi del Touring*, pag. 1247.

M. Vinelli. — *Carloforte*, pag. 1259.

A. Oberdorfer. — *L'Italia all'Esposizione di Grenoble*, pag. 1268.

G. Bertarelli. — *Il Centenario della strada dello Stelvio*, pag. 1275.

G. Dainelli. — *In Terra di Lavoro*, pag. 1288.

P. Jannelli. — *Tindari*, pag. 1297.

— *La nuova filovia Trento-Sardagna*, pag. 1306.

——— Le iniziative dell'Enit, pag. 1307. — Vita del Touring, pag. 1311. — Notizie ed Echi, pag. 1319. — Statistica dei Soci, pag. 1342.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vicepresidente del T. C. I. Delegato alla Rivista – Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Riassociazione!

Per ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto sociale, evitare ritardi, disguidi, errori, ecc. e per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri delle *Vie d'Italia* del 1926 (al prezzo di favore sottospecificato) occorre provvedere subito alla riassociazione al Touring per il 1926 inviando al più presto cartolina vaglia all'**Amministrazione del T. C. I. - Corso Italia, 10 - Milano (5), servendosi** del tagliando in calce.

Soci annuali: versando L. 10.10 (Estero L. 15.10) quale quota sociale 1926 i soci acquistano diritto ai vantaggi sottospecificati, ma *non ricevono* la *Rivista Mensile "Le Vie d'Italia„*. Essa è data in abbonamento fino al 15 Novembre a prezzo di favore a chi (oltre la quota d'associazione al Touring) verserà l'importo dell'abbonamento alla *Rivista* per il 1926: L. 16.20 (Estero L. 24.20), e cioè in totale:

L. 26,30 (Estero L. 39,30)

Soci Vitalizi e quinquennali: I Vitalizi ed i Quinquennali

non devono pagare alcuna quota sociale

ma se desiderano ricevere la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia„* debbono versare il relativo importo di abbonamento **di favore e cioè** (prima del 15 Novembre):

L. 16,20 (Estero L. 24,20)

L'associazione al T. C. I. nel 1926 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 7° fascicolo dell'*Atlante Stradale;*

2° a ricevere **gratuitamente** il 1° volume della *Guida dell'Italia Meridionale* (Abruzzi, Molise e Puglie);

3° a ricevere **gratuitamente** la nuova edizione dell'Annuario Generale di tutti i Comuni e delle Frazioni d'Italia (1.600 pagine);

4° ad effettuare l'abbonamento di favore al più diffuso e interessante periodico d'Italia: la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia„* (Italia L. 16,20; Estero L. 24,20). — Dopo il 15 Novembre l'importo dell'abbonamento verrà portato a L. 20,20 (Estero L. 28,20);

5° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riservati ai soci del T. C. I.

IMPORTANTE. Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e, per evitare perdite di tempo ed errori, **ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta** con la quale si riceve la *Rivista* o le altre pubblicazioni, ed **incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.**

Vi trasmetto i seguenti importi:

Quota Associazione e Abbonamento Rivista 1926 L. 26,30 - Estero 39,30
Sola Quota Associazione 1926 . . . . . L. 10,10 » 15,10
Solo Abbonamento Rivista 1926 per Vitalizi e Quinquenn. L. 16,20 » 24,20

(Cancellare la parte che non interessa)

Incollare su questo rettangolo la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista.

Chi non si serve di Vaglia postale lo alleghi alla *raccomandata*.

Cognome ..... *Nome* .....

Città ..... *Provincia* .....

Via ..... *N.* .....

N. ..... *di tessera.*

Chi si serve del tagliando per la riassociazione e per l'abbonamento alla RIVISTA e vi incolla l'indirizzo della fascetta si assicura rapidità, puntualità, ordine nell'invio delle pubblicazioni del Touring.

Fate almeno due nuovi Soci

È molto facile: basta enumerare i vantaggi concessi ai Soci e ricordare la tenuità della quota. - Le due schede che vi inviamo devono servire per assicurare nell'ambito delle vostre parentele e amicizie due nuovi Soci al Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa L.* 12,10 *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale ,, ,, 52,10 (,, 77,10 ,,)
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 150,20
(L. 250,20 all'Estero) (1).
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. 10 *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e L.* 16,20 *(Estero L. 24,20) per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome .....
(leggibili)
.....
paternità .....
di anni .....
Professione .....
Indirizzo esatto: Comune di ..... Provincia di ..... Via ..... N. .....
Firma del richiedente .....
,, del padre o tutore .....
,, del Socio presentatore .....
Da ..... *il* ..... *19*.....

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa L.* 12,10 *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale ,, ,, 52,10 (,, 77,10 ,,)
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 150,20
(L. 250,20 all'Estero) (1).
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. 10 *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e L.* 16,20 *(Estero L. 24,20) per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome .....
(leggibili)
.....
paternità .....
di anni .....
Professione .....
Indirizzo esatto: Comune di ..... Provincia di ..... Via ..... N. .....
Firma del richiedente .....
,, del padre o tutore .....
,, del Socio presentatore .....
Da ..... *il* ..... *19*.....

Dovete consigliare ai vostri amici di iscriversi a Socio Annuale per il 1925 (per avere la **Guida di Roma e dintorni**, il 6° fascicolo dell'**Atlante Stradale**) e contemporaneamente versare anche la quota di riassociazione al Touring per il 1926 e l'abbonamento a **Le Vie d'Italia** per detto anno, inviando cioè complessivamente L. 38,30 (Estero L. 56,30).

Chi procura almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio (compreso anche il proprio) entro il 31 Dicembre, concorre a 15.000 lire di premi ed all'estrazione delle 4 vetturette «Citroën» oppure può ricevere gratuitamente la collezione dei 59 fogli della classica Carta d'Italia del T. C. I. al 1: 250.000. — (Chiedere norme Concorso Vitalizi con semplice biglietto con le iniziali P. C. V.)

---

(1) Chi si iscrive subito Socio Vitalizio e versa L. 150,20 (Estero L. 250,20) ha diritto vita natural durante - a tutti i vantaggi concessi ai Soci del Touring (a cominciare da quelli riserbati ai Soci del 1925). Aggiungendo L. 16,20 (Estero L. 24,20) alla quota di Vitalizio si ha diritto all'abbonamento di favore alle "*Vie d'Italia*,, per il 1926.

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXI - N. 11 | Proprietà letteraria ed artistica
Riproduzione vietata - Tutti i diritti riservati | **Novembre 1925**

Abbonamenti per il 1926 (fino al 15 novembre): L. 16,20 (Estero L. 24,20)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. L. 350,20).

RASSEGNA DI FORZE CHE È STATISTICA DI DEVOZIONI

Era appena finita la grande guerra, erano appena raggiunti e non ancor segnati i confini delle provincie redente, si stava appena assettando provvisoriamente l'immane disordine lasciato dal flagello, che il Touring sentì l'urgenza del dovere di tutti gli istituti, quello di collaborare nell'ambito del proprio programma e senza un istante di esitazione al ripristino della vita normale, sospesa dai terribili eventi nella zona di guerra e fino ai nuovi termini.

Fu così che nacque con prontezza notevole e notata la « Guida delle Tre Venezie ». Un anno e mezzo fra Vittorio Veneto e l'apparizione dei due densi volumi.

Io ricordo con emozione i continui viaggi fra le rovine quasi ancora fumanti della zona d'operazioni, vasta dallo Stelvio a Trieste. Ritraevo con animo dolorante i quadri spaventosi, sospinto a trasvolare per città, per monti e per valli senza il tempo di soffermarmi; vedevo le miserie atroci, le notavo per trasfonderne le scene nella Guida e passavo oltre. Un refrigerio di speranze m'era dato al di là della tragica zona. « Vi è lassù, scrissi allora nella prefazione alla Guida, intorno ai paesi ancora palpitanti per l'attesa secolare, la quiete delle foreste maestose ed immense che mancavano al paesaggio italiano; vi sono le Dolomiti, gemma fantastica, unica, di bellezza alpina; vi è, accorta e grandiosa, la opera dell'uomo intesa a mettere in valore i tesori naturali, così come per poter ammirare una tela bisogna orientarla secondo la luce ».

E scrissi anche a spiegare l'urgenza: « Assai premeva il riesumare, dalle tracce severamente accertate, l'italianità sicura di tutto il territorio. Non dappertutto sono rimasti a colpire l'occhio, anche profano, anfiteatri e templi come a Pola, musei e lapidari insigni come a Trieste ed Aquileia. Già, cancellati sempre più dal tempo, sono meno visibili quei sepolcreti romani che intorno a Pola ha ricordato anche Dante. E bisogna, perchè sian vi-

sti, che indicazioni precise conducano chi non vi pensa, tra rovi e querceti, ai nascosti avanzi del Vallo, e occorre graffiare dai nomi la scorza, per scoprirvi la immutabile radice italiana ».

E ancora: « Nella Guida alita, contenuta ma profonda, la devozione ai Combattenti della gran guerra: ai morti ed ai vivi. La tristezza per l'olocausto di cinquecento mila vittime, di più che un milione di feriti, per la sorte dei profughi, pel sacrificio di tutti coloro che in qualche modo soffersero, traspare dal quadro dei fatti, dalla fisionomia di guerra dei luoghi; ma si sente che la ferita dovrà rimarginare nella gloria della Patria, che non contò quanto le costasse redimere i fratelli ».

La nuova fisionomia della Guida: non ritocco, rinnovamento.

Così fu. La ferita fu rimarginata nella gloria della Patria, che non contò quanto le costasse redimere i fratelli, nè quanto ridar loro i focolari distrutti. Il vaticinio si è compiuto. Tutti sappiamo lo sforzo supremo della Nazione e il risultato meraviglioso.

Nella zona d'operazioni, le Tre Venezie hanno cambiato fisionomia: tutto fu prodigiosamente rifatto. Fuori dalla zona, un più nascosto ma non meno profondo mutamento è avvenuto nel ritmo e nel tenore di vita, nelle comunicazioni, ora diverse o spostate, nella ospitalità al viaggiatore, che alle abitudini antiche ne ha sostituite altre purtroppo meno familiari, nei rapporti economici e politici tutt'altri da quelli di prima. La vittoria ha soppresso nomi e indicazioni infinite di lingue non nostre, e ne ha impresse di nostre dov'era giusto e, nello slancio della rivendicazione, anche oltre. Le espressioni della coltura si sono modificate nelle istituzioni nuove o trasformate; le pubbliche e private collezioni d'ogni sorta, i tesori delle chiese sottratti con trepidanza alle minacce di guerra, trasportati lontano o seppelliti nei sotterranei, furono rimessi in luogo e ridisposti con criteri più moderni o con più nobile signorilità. Non v'è quasi cosa che non sia stata in suo modo tocca e non abbia poi rifiorito.

Perciò la *Guida delle Tre Venezie* in troppe pagine non rifletteva ora che ricordi. Era invecchiata di colpo.

Perciò bisognava rifarla. Lo fu, ed è pronta. Il suo secondo maggio è fiorito. Non per magìa ma per lavoro.

Non fu ritoccata, fu rinnovata. Una prova materiale del lavoro condotto *ab imis*, è che invece di due volumi è ora composta di tre.

Quel senso di tristezza che pervadeva prima la Guida, è ora cambiato in un alitare di soddisfazione. Talora le sue pagine squillano come fanfara marziale: l'epopea è celebrata da brevi inni, ad ogni incontro di sepolcro scoperchiato dalla risurrezione.

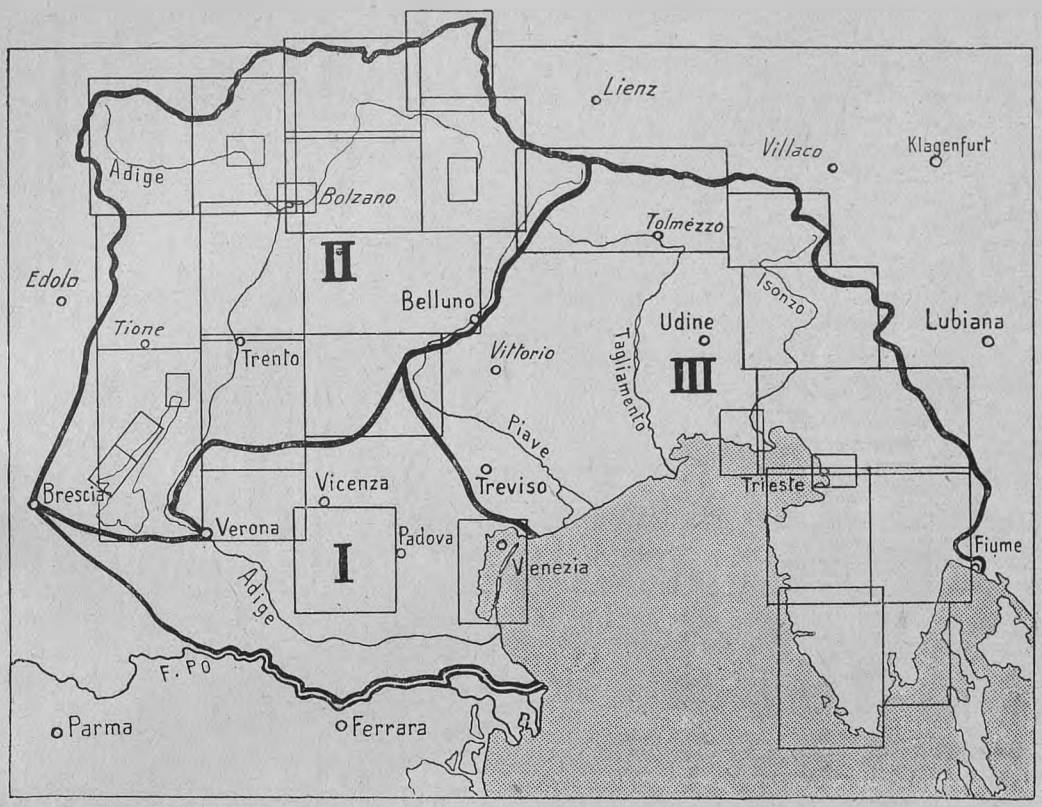
Le terrificanti descrizioni di ciò che si vedeva sul Carso, nel Canale del Ferro, lungo la linea delle Dolomiti, sulle rive del Piave, in Val d'Adige, sull'Altipiano di Asiago, sull'Alto Garda e sul Tonale, insomma dove la tempesta aveva più infierito, sono sostituite dal confronto fra allora ed oggi. Le case sono tutte nuove, i paesi risorti, la vita ha ripreso, a torme i turisti italiani percorrono le vie maestre, gli alberghi sono ricolmi come non mai, i rifugi alpini in gran parte riattati risuonano di scarpe ferrate, al loro nuovo nome corrisponde un indirizzo rinnovato. E gli antichi clienti di oltr'Alpe ritornano. Molti tranquilli, alcuni, per vizio di razza, palesemente altezzosi. Gli uni sono accolti dal viso benevolo del buon ospite latino: gli altri si rodano pure, sappiamo che parte loro fare.

***

La Guida è stata rifatta non per magìa, ma per lavoro. Dirò più avanti una parola anche della parte mia personale. Ma nessuna attività personale può maturare così presto un frutto sproporzionatamente più grande di quanto un uomo può produrre.

Gli occorrono aiuti locali numerosi quanto devoti per scrutare ogni minuzia; collaborazioni cortesi di competenza specifica in ciascun ramo dello scibile turistico per dirne con sicurezza e precisione. Ciò non si ottiene che con una organizzazione adeguata, che fu la mia prima cura e con una rispondenza cordiale, che è merito di chi l'ha data.

E poichè è nel proprio seno stesso che il Sodalizio ha trovato le forze per compiere ciò che è quasi miracolo, mi sembra che possa interessare i Consoci l'intravvedere, dalle note che qui seguono, almeno le linee sommarie di questa organizzazione. Deve parere ai Consoci lettori di scorgere e misurare le forze proprie, la squisita attitudine della gran macchina del Touring a tutte le indagini opportune e necessarie per raggiungere il complicato scopo.



QUESTA CARTINA MOSTRA LA SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO DELLE TRE VENEZIE NEI TRE VOLUMI CHE COSTITUISCONO LA NUOVA EDIZIONE DELLA GUIDA. IL PRIMO VOLUME ILLUSTRA VERONA, VICENZA, PADOVA, VENEZIA ED IL LORO TERRITORIO; IL SECONDO LA REGIONE DEL GARDA, IL TRENTINO, L'ALTO ADIGE, CADORE ED AMPEZZANO; IL TERZO IL TREVIGIANO, IL FRIULI, LA CARNIA, LA VENEZIA GIULIA, FIUME E LE ISOLE DEL CARNARO APPARTENENTI ALL'ITALIA. I PICCOLI RETTANGOLI INDICANO LE CARTE SPECIALI (AL 65.000, AL 100.000, AL 250.000 ECC.) CONTENUTE NEI TRE VOLUMI.

Le novità d'indole generale.

Fu necessario disporre in primo luogo alcuni aggiornamenti di indole generale che riflettono cose pedestri ma fondamentali per una Guida, a cominciare dal capitolo *Avvertenze e informazioni,* molto cambiato da un tempo, e dalle *notizie pratiche* (servizi, tariffe, ecc.) sparse ad ogni pagina, che vennero quasi completamente mutate. Si aggiunsero anche, come instradamento all'assetto (ancora lontano purtroppo!), i prezzi degli alberghi, secondo le dichiarazioni impegnative fatte dagli albergatori stessi e pubblicati nel prezioso volume *Les Hôtels d'Italie* dell'ENIT. Si sa che il valore di questa indicazione è molto relativo, tuttavia è almeno indizio utile.

Rifatte furono le caratteristiche *dei rifugi alpini* — oltre un centinaio — alcuni distrutti in guerra e non ancora ricostruiti, altri riordinati con diverso indirizzo, assegnati in parte al C.A.I., in parte esercìti privatamente.

Le *quote altimetriche* vennero unificate alle risultanze dei recentissimi rilievi dell'Istituto Geografico Militare di Firenze. Gli stretti rapporti che intercorrono con questo, ci hanno permesso di conoscere in anticipazione quote che solo in seguito passeranno nelle carte. Ne ringraziamo la cortesia dell'on. Gen. N. Vacchelli, Direttore dell'Istituto.

Per la *toponomastica* si fece pure un rinnovamento notevole uniformandola al R. Decreto che la regola.

Il censimento del 1921 ci ha permesso di dare coi nuovi dati ufficiali le popolazioni *agglomerate* di tutti i centri di qualche importanza. Vale la pena di ripetere qui per la ennesima volta che nella Guida del T. si dà sempre la popolazione *agglomerata,* non quella *totale* del comune, la quale comprenderebbe quella *sparsa*. Sindaci e campanilisti ci scrivono spesso credendo di prenderci in errore, e magari protestando, per una indicazione che ritengono sbagliata e che «diminui-

sce » a loro dire, l'importanza locale. Essi devono ben persuadersi che la Guida vuole soltanto dare la sensazione reale della importanza di un nucleo abitato, senza aggiungervi le frazioni sparse, che talora contano da sole quanto il centro stesso e perfino due ed anche più volte tanto, sicchè, giungendo a un luogo, si ha le delusione di trovarlo un po', o assai, o anche enormemente minore dell'atteso e, si capisce, con la conseguente assenza di aspetti e di servizi, che un certo nucleo di abitanti può mediamente far presumere.

Un amoroso studio fu fatto dei *cimiteri di guerra,* ormai tutti riordinati con riverente devozione dall'Ufficio C. O. S. C. G. di Udine, che ci favorì ogni indicazione. Fu però necessario che il Touring mandasse colà un proprio incaricato che potè dai voluminosi registri ricavare le notizie che potevano precisare e colorire quei cimiteri che, citati lungo i singoli itinerari, entrano nella Guida. Per i pochi *cimiteri di guerra inglesi,* pei quali lo Stato diede le aree, ma esiste un'amministrazione inglese (essi sono curati assai signorilmente), ci fornì notizie il co. Guido Memmo, di Vicenza, Ispettore di quei cimiteri in Italia.

Le sezioni del C. A. I. collocate nelle zone che ci interessavano furono tutte interpellate. Parecchie non mostrarono di interessarsi molto (perchè? non è forse la Guida del Touring un'opera nazionale e la massima diffonditrice del concetto generico del turismo alpinistico?). Altre ci diedero invece collaborazioni preziose e fra queste è doveroso segnalare in particolare le Sezioni di Trento (Società degli Alpinisti Tridentini), di Treviso, di Schio, di Trieste (Società Alpina delle Giulie).

Il prof. Guido Ruata, segretario generale dell'ENIT, igienista che ha una particolarissima conoscenza delle piccole e numerose stazioni di cura e climatiche dell'Alto Adige e in genere delle Tre Venezie, fu il collaboratore specialista scientifico dell'argomento.

Una specie di viaggio di scoperta fu da noi compiuto nel campo artistico nella Venezia Tridentina e nella Giulia fuori dei maggiori centri. Possiamo parlare di una vera rivelazione di innumerevoli cose ignote e non tutte piccole, tutte invece caratteristiche e interessanti e soprattutto guardate con occhio e scienza italiana e con riferimento equilibrato al resto del Paese. Dobbiamo questa preziosa opera di raccolta descrittiva minuta e ragionata ai due egregi competenti, il prof. Giuseppe Gerola, sopraintendente alle B. A. per la provincia di Trento e il dott. Antonio Morassi, già ispettore per le B. A. a Trieste e ora a Trento.

Questo è lo schema delle nuove indagini *generali,* che riflette indistintamente i tre volumi. Ed ora passo a quella di ciascuno di essi.

I limiti dei tre volumi.

Ma giova prima dire come furono divisi i tre volumi.

Un loro ordinamento veramente razionale è impossibile per ragione di mole. Dovrebbero in realtà (ed è del resto il caso di tutta Italia) formare un unico corpo. Le comunicazioni attuali ferroviarie e di navigazione, e la fittezza delle reti stradali aperte dappertutto all'automobilismo, strapotente fattore di unione di luogo a luogo attraverso ogni ostacolo di distanza e di altitudine, rilegano così intimamente zone e valli prima separate da dorsali montane e piani e laghi e mari, che non si può, tranne raramente, porre confine preciso a una plaga tagliandola dalle circonvicine.

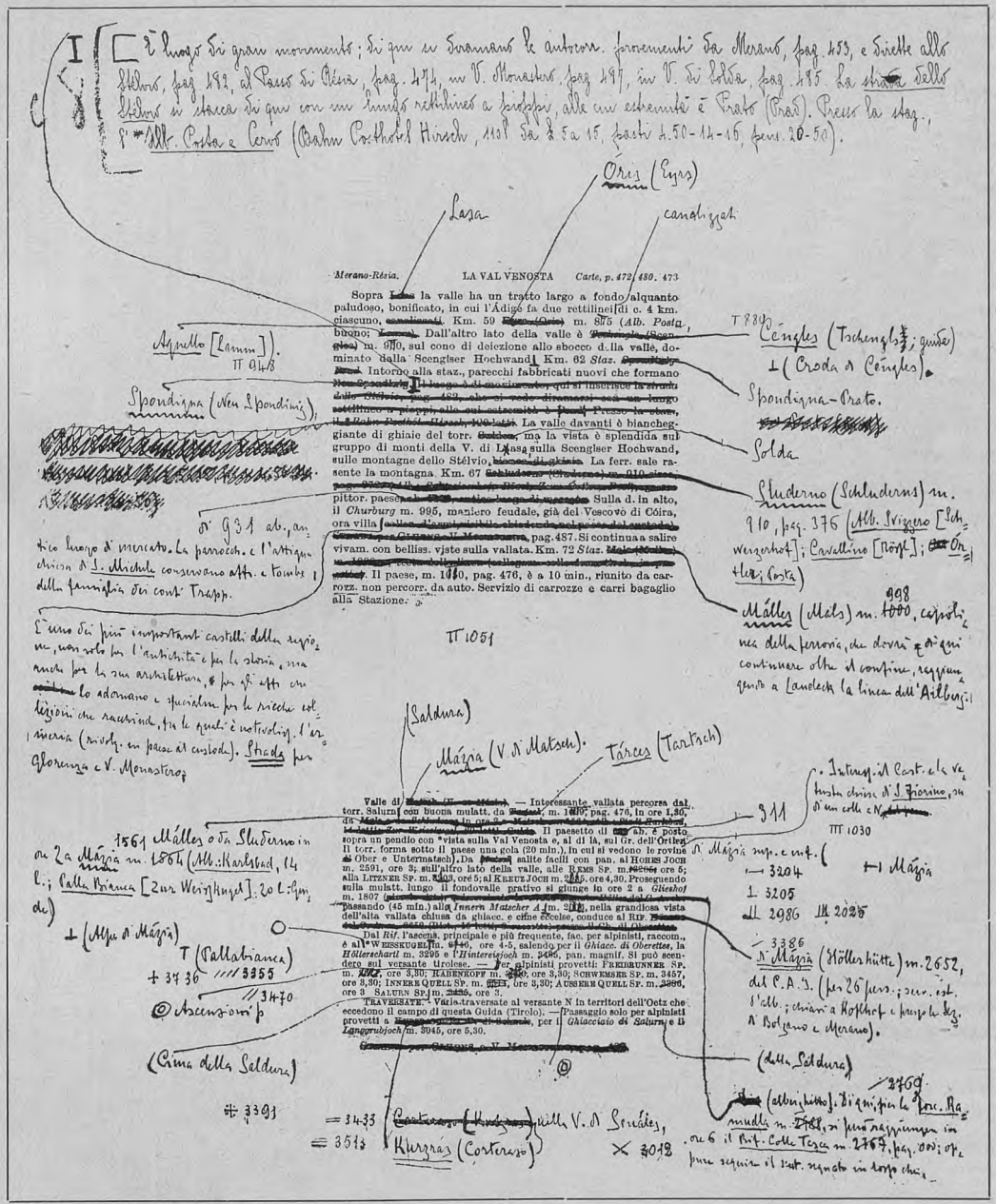
I tre volumi attuali sono separati secondo le linee sommariamente apparenti dalla Cartina qui riprodotta a pag. 1229. Si può giustificare (o quasi) questa divisione oltre che per l'equilibrio della mole (il primo volume ha 536 pagine, il secondo 443, il terzo circa 420) nel modo sotto indicato.

Il primo descrive la pianura e le città padane fino a Treviso, coi territori che più facilmente si visitano da essa senza passare oltre. I Lessini e il Grappa sono tra questi.

Il Garda che pure si riattacca direttamente a Brescia, a Desenzano e a Verona forma però, dopo lo spostamento del confine, unità indissolubile con Riva e Rovereto come colle Giudicarie, le quali, col Sarca, convogliano tanta parte del movimento tridentino.

Fu perciò descritto nel secondo volume, che oltre tutta la provincia di Trento comprende anche la Valle del Piave fino al Comelico. Effettivamente il Cadore, l'Ampezzano, lo Zoldano, l'Agordino sono strettamente uniti dai trasporti all'Alto Adige e al Trentino e raccolgono l'afflusso e il deflusso dei turisti lungo la grande arteria da Feltre e Belluno al Peralba, dalle cui viscere sgorgano le prime polle del Piave.

Infine il terzo volume abbraccia, da Trevi-



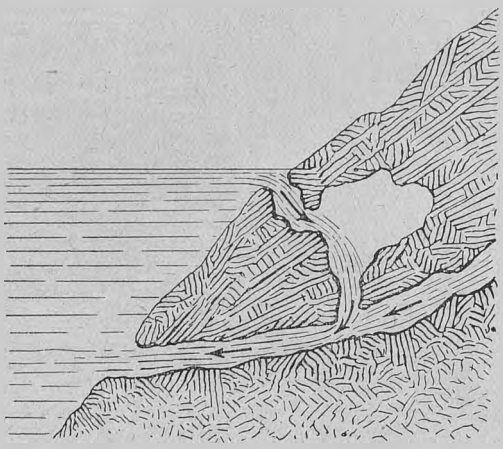
«UNA QUALUNQUE» DELLE TORMENTATISSIME PAGINE DELLA RIFATTA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE»; IL LETTORE PUÒ AVERE UN'IDEA DELLE MODIFICAZIONI INTRODOTTE NELLE PAGINE «CORRETTE». MA MOLTISSIME FURONO «RIFATTE»

so a Fiume, le Prealpi Bellunesi, la Carnia, il Friuli orientale ed occidentale, la Carniola italiana, l'Istria, le isole italiane del Carnaro.

Novità nel primo volume.

Per ciascuno di questi volumi fu organizzato (oltre che per la parte generale come fu detto) un lavoro di rifacimento su larghe e solide basi. Il mio lavoro personale e quello di coordinamento che si fa direttamente alla Sede del Touring è stato preparato da una coorte di Collaboratori di competenza sicura.

Il *capitolo statistico* è del dott. Mario Bachi, figlio ed allievo di Riccardo. Questo scritto è postumo. Il giovane autore di importanti



NEL CAMPO SPELEOLOGICO LA GUIDA CONTIENE MOLTE NOVITÀ: ECCO IL «POZZO DEL DIAVOLO» PRESSO ABBAZIA; UNA CAVERNA CHE AD INTERMITTENZA ASPIRA L'ACQUA DEL MARE, CON UN FENOMENO DALL'APPARENZA PARADOSSALE COME QUELLO FAMOSO DI ARGOSTOLI IN GRECIA.

memorie che già lo avevano collocato tra i migliori studiosi delle severe discipline statistiche è purtroppo stato tolto alla desolata famiglia e alle speranze della scienza; il *capitolo sulle caratteristiche fisiche* fu riveduto dall'illustre amico prof. Olinto Marinelli; il breve *studio linguistico e dialettale,* particolarmente interessante per le regioni trattate mistilingui e pel quale era necessaria profonda conoscenza e oggettività, fu rifuso dal dott. Carlo Battisti, bibliotecario a Gorizia, e riveduto dal prof. Matteo Bartoli della Università di Torino, albonese, che fu presidente della sottocommissione tecnica per la Venezia Giulia nella R. Commissione per la toponomastica delle nuove provincie, di cui fece parte anche lo scrivente.

Un importante, simpatico ma difficile studio fu dedicato a una brevissima *visione generale della guerra* e al riportare alle singole località accennate nella Guida ove si svolsero *importanti fatti d'arme,* una succosa nota su di essi. Non era facile ricercare i fatti più notevoli e ricostruirli per poterli ridire, brevemente ma con colore degno, lungo gli itinerari. Il compito trovò un interprete misurato, chiaro, competente nel dotto col. Cesare Manzoni della Scuola di Guerra di Torino.

Verona, pur illustrata a fondo già nel primo volume sulla scorta di un autore di primo ordine (il Simeoni, che questa volta non potè prestarsi) venne riveduta di sana pianta: Giovanni Fasoli e il prof. Enrico Kraus (Console) rifecero le notizie pratiche con minuziosa cura; il dott. Antonio Avena, direttore del Museo Civico, condusse la revisione generale; il Museo fu rifatto di sana pianta.

Pei *M. Lessini* il dott. Giuseppe Stegagno rimaneggiò ov'era opportuno, modificò parecchi itinerari e qualcuno ne rifece con criteri d'attualità.

Per *Vicenza* il dott. Giuseppe Della Vecchia (Console) si occupò delle notizie pratiche, il cav. uff. Giuseppe De Mori provvide alla revisione generale, della quale si occupò con interesse anche il Sindaco avvocato Franceschini (Console).

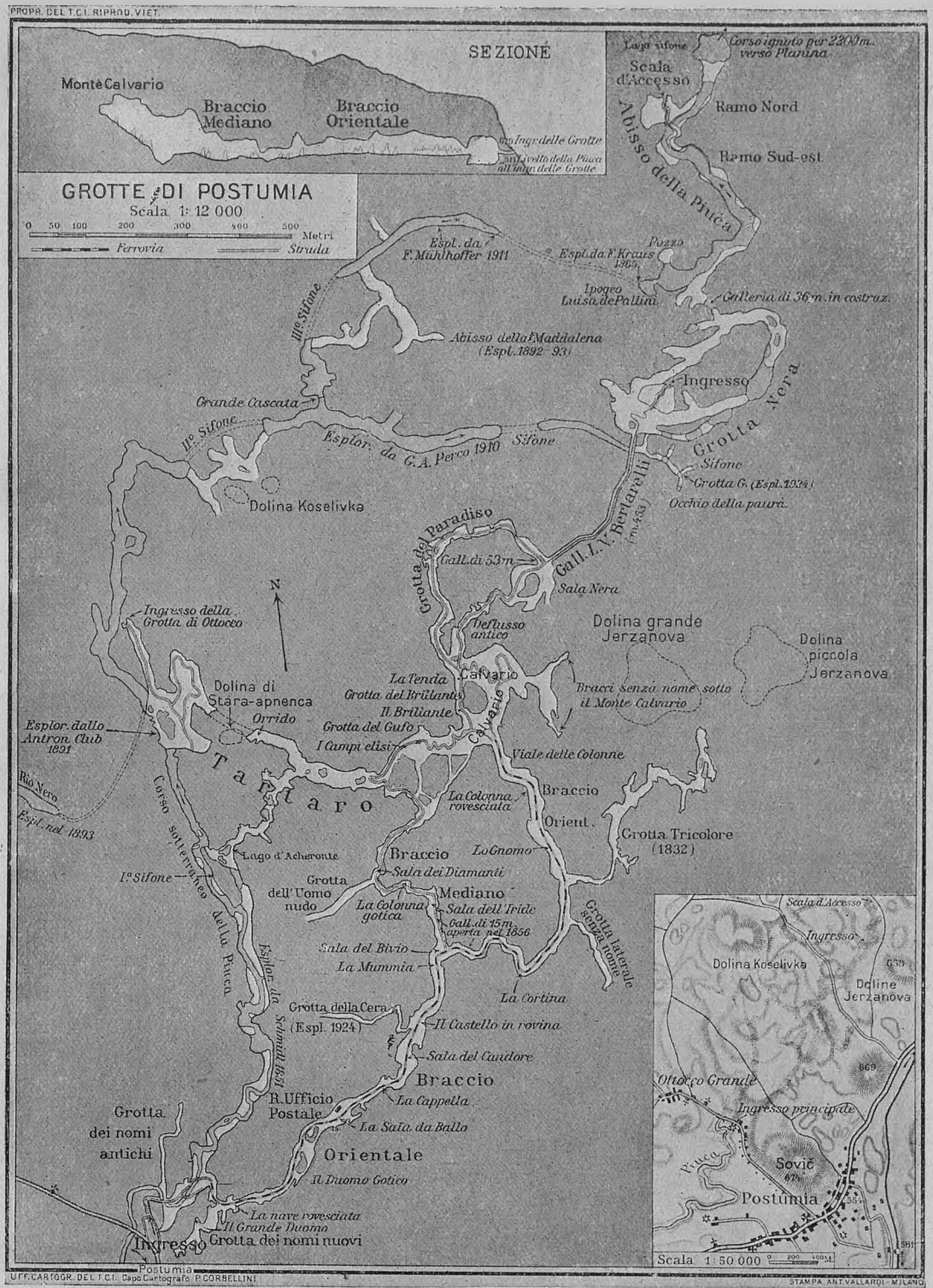
Per *Schio* assolse l'incarico il dott. Guido Cibin, ispettore onorario dei monumenti. Il *Grappa,* che già aveva una trattazione magistrale, fu aggiornato dal dott. Ugo Cimberle, presidente della Sezione dell'A. N. A. di Bassano.

I *Monti Berici* furono riveduti, specie per Montagnana, da un conoscitore profondo del loro mite incanto, il prof. Aldo Foratti.

Padova ebbe, per la vivacità della sua vita che vi induce trasformazioni continue e per la sua importanza artistica, una nuova analisi dal cav. uff. Arturo Gribaldo (Console) per le notizie pratiche, dal prof. Andrea Moschetti una completa revisione artistica e una descrizione in tutto rifatta del Museo Civico di cui è direttore. Il dott. Bruno Brunelli rivide le ville veneziane lungo quel tipico itinerario che è il *Naviglio del Brenta* e aggiunse la interessantissima Villa Camerini di Piazzola sul Brenta.

Bassano (del Grappa, che vi ha il suo punto di partenza, si disse già) ebbe le note pratiche dal Console Aleardo Lorenzoni, e riveduta la descrizione turistica dall'avv. Michele Condestaule e quella artistica dal dott. Paolo M. Tua, direttore del Museo, che pure rifece il Museo stesso, rinato, si può dire, dopo guerra.

Un nuovo e interessante capitoletto, pel quale furono inviati anche in posto in ricognizione il cav. Corbellini Capocartografo del Touring e il prof. Marinelli, è il *Delta del Po,* sul quale ci fornirono notizie il benemerito ing. Raimondo Ravà antico e illustre amico nostro, già Presidente del Magistrato alle Acque, l'ing. Paolo Malacarne, dello stesso Magistrato, l'ammiraglio Luigi Arcangeli, che ce ne diede una relazione fondamentale e lo ing. Enea Spada, Console, che sopraintende a una di quelle grandiose bonifiche.



FAC-SIMILE DI UNA DELLE CARTE CONTENUTE NEL TERZO VOLUME: CHI POSSIEDE LA PRECEDENTE EDIZIONE DELLA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE» PUÒ RILEVARE QUANTE AGGIUNTE E MODIFICAZIONI FURONO INTRODOTTE IN QUESTA CARTA (PRIMA OCCUPAVA UNA SOLA PAGINA) DELLE GROTTE DI POSTUMIA. QUI SI VEDONO GLI INGRANDIMENTI, I LAVORI IN CORSO, LE ULTIME SCOPERTE.

Di *Asolo* e dei *Colli Asolani* scrisse il dott. Luigi Coletti. Dei *Colli Euganei,* che hanno innamorati fedeli, la descrizione turistica fu in parte rifatta con nuova distribuzione itineraria ispirata alle comunicazioni attuali da Giuseppe Polacco, Console, mentre provvide alla revisione artistica il dott. Callegari, direttore del Museo di Este.

Rovigo fu riguardato per la parte artistica dal dott. Giuseppe Gardellini ispettore dei Monumenti e dal prof. Aldo Broglio, direttore del Museo, per il Museo stesso, rifatto.

Venezia... è sempre un poema! E posso ben dire che lo fu, per le proporzioni del lavoro, anche nella sua revisione: si può pensare, da subito dopo guerra ad oggi, quali riflessi in una guida, per lo meno in una guida seria come quella del Touring, debbano avere i riordinamenti avvenuti.

Mettemmo in azione formidabili batterie e principalmente: il dott. Antonio Galata (Console) per le difficili e complicate notizie pratiche, il dott. Rodolfo Gallo, direttore dell'Ufficio Comunale di Statistica per un nuovo e necessario capitoletto introdotto sulle attività e istituzioni cittadine, il dott. Cesare Musatti per leggende, usi, costumanze. Tutta la parte introduttiva di Venezia, così caratteristica, fu rimaneggiata ed ampliata.

La revisione generale artistica fu condotta dal suo sommo regolatore dott. Gino Fogolari, sovraintendente alle B. A. e dal dott. Giulio Lorenzetti ispettore alle B. A. Venezia è tal tempio d'arte che fa paura il metter mano al ritocco di una sua elaboratissima descrizione (quale era nella Guida che ora si sostituisce), ma con tali capitani facile è osare.

Nuova è la presentazione del Museo di Scultura artistica (dott. Carlo Anti, ispettore alle B. A.), nuova quella delle Sale d'Armi del Palazzo Ducale (dott. Ugo Nebbia, ispettore alle B. A.), nuova quella del Museo di St. Nat. al Fondaco dei Turchi (prof. Michelangelo Minio), nuova quella del Museo di S. Marco e dell'interno della Cà d'Oro. Completamente rifatte furono quelle del Museo Correr (dal suo direttore dott. Ricciotti Bratti), della Galleria d'Arte Moderna (dal dott. Nino Barbantini), del Museo Storico Navale (dal suo direttore comand. Nani Mocenigo), della Galleria dell'Accademia e della Querini-Stampalia.

Il prof. Giuseppe Pavanello aggiunse notizie varie specialmente sulla chiesa dei Santi Giovanni e Paolo, il dott. Luigi Ferrari, bibliotecario-capo della Marciana, su di essa e su altre biblioteche del Veneto, inserite a loro luogo.

Lo sviluppo postbellico del porto di Venezia non poteva sfuggirci: l'ing. Enrico Coen Cagli ci offrì notizie e piante del porto di Marghera. Il maestro Angelo Salvadori (Console) fornì abbondanti e precisi dati relativi all'opposta appendice di Venezia, il Lido. Venne rifatto S. Lazzaro, su informazioni dirette avute dai cortesi Padri Mechitaristi che risiedono in quell'isola, infine notizie sul Seminario e sulla Pinacoteca Manfrediana avemmo dal conservatore di questa, mons. Giov. Costantini.

Così, per Venezia ci pare d'essere stati prudenti e coscienziosi.

Novità nel secondo volume.

Passo ora al secondo volume.

Non sembri questo un inutile elenco. Giova al turista la persuasione che il libro che ha tra le mani non sia una raffazzonatura. Inesattezze potrà sempre trovarvene, ma sfuggite a una onesta diligenza che ha posto in giuoco mezzi grandiosi, unici: inesattezze che è utile segnalare e correggere, ma che non tolgono serietà all'opera.

Oltre la già detta revisione artistica generale del dott. Gerola si è proceduto metodicamente di luogo in luogo a ricerche per ogni altro scopo. Quantunque nella *regione del Garda* non si siano verificati grandi mutamenti (salvo gli alberghieri e delle comunicazioni) tutta la parte montana fu minuziosamente ritoccata dal dott. Gualtiero Laeng, che ne conosce ogni dettaglio alpino. Ma ancora furono fatte ben 55 inchieste locali. Non accenno qui che ad alcune principali: il dottor Mario Ferrari (Console) per *Gardone;* Giovanni Tonini (Console) per *Riva* e pure per Riva Luigi Farina e l'ottimo Comitato Forestieri locale; il Console Enrico Zanolli per *Arco* e l'ing. Domenico Andreis di Caprino Veronese per le nuove strade della sponda orientale.

La *Valle Lagarina,* com'è facile presumere, fu punto di profonde trasformazioni della Guida. Da *Ala* ci fu largo il Console Mario Mondini. *Rovereto* ed i dintorni ebbero descrizione assai ampliata mercè le prestazioni di competentissimi: il prof. Antonio Rossaro, il comm. Augusto Sartorelli consigliere



LA NUOVA « GUIDA DELLE TRE VENEZIE » ILLUSTRA TUTTE LE OPERE DI RICOSTRUZIONE DELLE REGIONI INVASE O CHE FURONO TEATRO DELLA GUERRA: ECCO IL BEL PONTE DI RAVEDIS (PRESSO MONTEREALE CELLINA) ULTIMATO.

delegato della pittoresca ricostruita ferrovia Rovereto-Riva, il ten. Mario Ceola entusiastico direttore dell'interessante Museo di Guerra (che, naturalmente, ebbe — altra novità nella Guida — la dovuta descrizione) e il solerte Comitato Concorso Forestieri.

Da *Trento* diresse abilmente ricerche informative per tutto il *Trentino,* centralizzando l'opera di molti coll'usata e ben nota sua precisione, l'amico co. dott. Lamberto Cesarini Sforza, che fu presidente della Soc. Alpinisti Tridentini ed è uno dei più profondi conoscitori della regione sotto tutti gli aspetti. Preziose furono le collaborazioni locali del dott. Gerola già nominato, che rifece tra altro ponendolo nella sua luce attuale — vorrei dire nella sua funzione storica e patriottica — la descrizione del Castello del Buon Consiglio, e del prof. G. B. Trener per il Museo di Storia Naturale (nuovo).

Per le vallate intorno a Trento (*Giudicarie, V. del Sarca,* di *Non,* di *Sole, Dolomiti di Brenta* ecc.) bene si prestarono anche la Soc. Alpinisti Tridentini, Sez. del C.A.I., Lino Miori di Padergnone, il dott. Gualtiero Laeng, Mario Ceranelli (per la nuova strada del Banale, così interessante), oltre ai numerosi collaboratori che fecero capo al dott. Sforza Cesarini.

Per gli *altipiani di Asiago, Lavarone e Folgaria,* così importanti sotto il duplice aspetto della storia di guerra e della bellezza turistica, facemmo almeno 40 inchieste locali. Tutti senza eccezione i tragicamente tormentati itinerari hanno cambiato fisionomia. Alcuni furono modificati nel tracciato, altri ricostituiti; ne furono pure aggiunti.

Molti s'interessarono a questa parte di lavoro: Oddone Zinzolini segretario della Sezione scledense del C.A.I., Alvise Conte, pure di Schio, l'ing. Ermanno Pergameni di Pieve di Schio, il gen. Antonio Dal Fabbro

Inutile ripetere qui della parte avuta da altri per gli spesseggianti Cimiteri di guerra e per i fatti d'arme.

Qui presso è il *Pasubio,* nuovamente sviluppato con collaborazioni del collega di Consiglio rag. Mario Tedeschi, del già accennato Oddone Zinzolini e per la parte militare del col. Pasquale Baglioni, che fu attore fra i prin-



IL MONUMENTO AGLI EROICI CAVALIERI DI «GENOVA» E «NOVARA» CHE IL 30 OTTOBRE 1917 TENNERO IN ISCACCO PER 15 ORE UN CORPO D'ARMATA AUSTRIACO (POZZUOLO DEL FRIULI).

cipali nei lavori di fortificazione dell'invitto pilastro di nostra difesa.

Per la *Valsugana* vennero condotte 39 inchieste. Ad un chiaro scrittore valligiano di Agnedo, Angelico Prati, fu affidata una revisione generale; buon lavoro fornirono altresì i due Comitati di Cura di Levico e di S. Cristoforo.

Bolzano ebbe le attenzioni del prof. Augusto Bonatta (Console), dell'avv. Giuseppe Zanghellini (Console), del Comitato Movimento Forestieri: tre fonti autorevoli da diversi punti di vista che ben si completano.

Merano fu rivista accuratamente dal colonnello Oreste De Strobel (Console); la *Val Passiria,* tanto percorsa dai turisti italiani per il Passo del Giovo e nulla — a torto — nell'altro suo ramo sopra S. Leonardo, fu ristudiata dal ten. Alberto Prampolini, della Commissione pei Rifugi dell'Alto Adige. Fu aggiunta (descritta dal nostro redattore-capo de *Le Vie d'Italia,* dott. Luigi Rusca), la bella *Valle di Senales,* ove volentieri si sarebbe fatto un campeggio del Touring se nella valle... si fossero trovati dei muli per i trasporti. Il rag. Arturo Andreoletti, che ne sa tutti i più minuti e nascosti particolari, rivide la *Grande Strada delle Dolomiti,* la *Val Gardena* e il *Badiotto.*

Poi per *Bressanone* il cav. Benigno Gadotti (Console), per la rifatta *Val di Tures* ancora il dott. Luigi Rusca e il prof. comm. Leo Pollini, per il rinnovato *Sciliar* (Schlern) il benemerito rag. Cesare Lentesi (Console), per la *Valle di Vizze* (Pfitscher Tal), aggiunta ora, il cap. C. Stolfi dell'I. G. M.; per la mite *Pusteria,* ancora troppo poco nota al turismo italiano, oltre il già accennato prof. Ruata, il magg. Paolo Puntoni (del 6° Alpini). Il dott. Rusca ampliò l'itinerario da Corvara a Plan per il *Passo di Gardena.* Nuove sono le teleferiche per passeggeri di *Avelengo, Zambana, Sardagna* e *Meltina,* di cui le precise notizie furono attinte dai costruttori stessi.

Di *Belluno* si occupò il nostro Capoconsole dott. Alessandro Cantilena, riservato lo studio artistico all'avv. Alessandro Da Borso. Dell'interessantissimo gruppo delle *Pale di S. Martino* rivide sentieri e rifugi e le note più strettamente alpinistiche il dott. V. E. Fabbro di Trento. Notevolissimi mutamenti sono stati apportati alla *Valle del Cordevole* e alle adiacenti, ove l'orientamento turistico riesce del tutto cambiato dalla costruzione della ferrovia da Bribano ad Agordo, donde si diramano adesso numerosi servizi d'auto del più grande interesse. Della ferrovia, delle strade rifatte per la ricostruzione postbellica, dei ponti si occuparono oltre alti funzionari della Montecatini (ferrovie, miniere) i già accennati rag. Andreoletti e gen. Dal Fabbro che, tra altro, fu il costruttore della prossima strada del Mis.

Della Longarone-Caprile (*Zoldano* e *Val Fiorentina*) la revisione è dovuta al rag. Andreoletti e al prof. Antonio Berti e a questi la revisione principale del Cadore. Per questa pittoresca zona però vi sono pure collaborazioni importanti di Andreoletti, Dal Fabbro, Federico Terschak (per Cortina), Arturo Manaigo (di Cortina), Mario Frescura (di Pieve di Cadore), Arturo Fanton (di Calalzo; è il ben noto proprietario dell'Albergo Marmarole e guida del Re del Belgio), Luigi Barnabò (di Auronzo, presidente della Sezione Cadorina del C. A. I.).

Questa plejade di simpatizzanti ha permesso di ricostituire un volume — il secondo —, brillante in ogni sua parte di attualità.

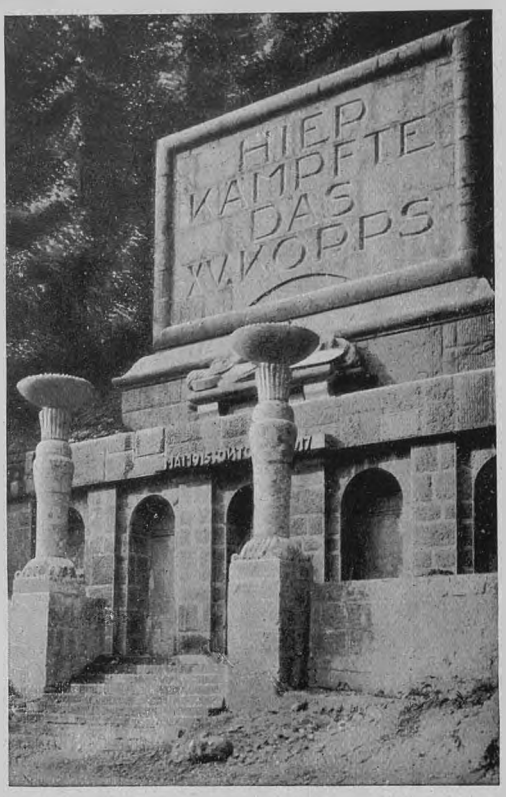
Novità nel terzo volume.

Il terzo non fu meno laborioso pei territori più noti e più difficile per quelli acquisiti dopo guerra.

Per *Treviso* ci accordò la sua prestazione il dott. Luigi Coletti. La Pinacoteca, come è facile indurre riflettendo che questa fu una delle città più colpite dalle offese aeree, fu rifatta in pieno. Di *Conegliano,* che subì tante distruzioni, procedette alla revisione il prof. Giovanni Dalmasso (Console); a quella artistica provvide il prof. Adolfo Vital. La zona *Treviso-Feltre* è del tutto rifusa secondo l'attualità: la *regione del Montello,* le strade adiacenti, i luoghi di guerra, la singolare strada di guerra, per fortuna ben conservata, del *Passo di San Boldo,* il *piano di Sernaglia,* ecc., tutto fu triplicato con sviluppi assai concisi ma necessari perchè resti il ricordo delle meravigliose gesta compiute in quei luoghi. Per *Feltre* la revisione artistica è dell'insigne architetto Alpago Novello, presidente della Commissione per la ricostruzione delle chiese, quella turistica dell'on. Zugni-Tauro (Console). La revisione artistica di *Vittorio Veneto* è dell'ing. Francesco Troyer, ispettore onorario ai Monumenti (Console). La descrizione dell'*Alpago,* così poco conosciuto, fu rifatta, ampliata e coordinata a quella del *Cansiglio* di cui si occupò il dott. Pietro San Martini, che vi risiedette a lungo come Ispettore Forestale, prima di diventare Ispettore Generale delle foreste a Belluno.

Una attenta e precisa esposizione venne fatta delle radicali trasformazioni accadute nel paesaggio e nelle manifestazioni antropiche di ogni genere tra *Vittorio Veneto, Fadalto* e il *Lago di Santa Croce* per opera della Società Idroelettrica Veneta. I colossali impianti ivi fatti — i massimi d'Italia, credo, quando saranno ultimati — ci sono stati descritti dallo stesso Consigliere Delegato della Società, l'ing. Pitter, cui il Touring deve particolare riconoscenza anche per la fattiva assistenza data all'esplorazione del Bus de la Lum, sul Cansiglio, nel 1924.

Un notevole sviluppo venne pure dato all'itinerario *Longarone-Monterealc Cellina,* una meraviglia di paesaggio che comincia dalla



UN IMPONENTE RICORDO DI GUERRA AUSTRIACO PRESSO S. LUCIA DI TOLMINO. GLI ITALIANI SOTTO L'EPIGRAFE DEGLI SCONFITTI INCISERO LA TRIONFALE DIGNITOSA POSTILLA: «VENNE IL DÌ NOSTRO - OTTOBRE 1918»

paurosa gola del Vajont per finire col desolato *cañon* del Cellina e la grandiosa centrale. Vi ebbero parte il prof. Egidio Feruglio di Udine (ora in Argentina per ricerche di petroli) e l'ing. Paolo Magnavacchi.

Il Feruglio (uno dei compagni dello scrivente nella memoranda esplorazione del Bus de la Lum) fu uno dei soci più attivi e studiosi della Società di idrologia e speleologia di Udine; a lui devo una serie di notizie molto precise sulle *grotte friulane* d'interesse turistico.

L'on. prof. Michele Gortani, dell'Università di Bologna, uno dei più diligenti e abili collaboratori nostri (specie per la Carnia) redigette il nuovo itinerario *da Pinzano a Sacile,* mentre le notizie sulla ferrovia ivi in costruzione come pure sull'altra pure in costruzione, e che sarà tanto interessante, *da Vittorio Veneto a Ponte nelle Alpi,* ci furono inviate dall'ing. Pallavicini, direttore dell'Ufficio costruzioni di Vittorio.

Udine postbellica è presentata colle notizie pratiche rifatte dal rag. Luigi De Agostini e colla revisione artistica condotta dal co. Gualtiero Valentinis e dal prof. Giovanni Del Puppo.

Tutta la *Carnia* fu ritoccata dall'on. prof. Gortani già accennato, colla pazienza, la precisione e la scienza che sono in lui qualità inseparabili.

Materia nuova hanno dato le grandi *bonifiche del Basso Friuli e di Lignano*, di cui avemmo particolareggiate informazioni dal prof. Gellio Cassi di Latisana e dal dott. Giuseppe Biasutti di Udine (Capoconsole). Di *Monfalcone* e del gran *Cimitero di Redipuglia* scrissero Augusto Pelizzoni e il ten. cav. Zappalè, che ha in custodia il glorioso sepolcreto.

Un grosso lavoro costò al gentilissimo prof. Giovanni Brusin (Console), direttore dottissimo del Museo archeologico di *Aquileia*, il rifacimento di quanto si riferisce a quel grande centro di memorie. Il Museo riordinato, la Basilica ridescritta nello stato attuale, gli scavi compiuti dalla III Armata e completati poi mettendo in luce intorno alla poderosa torre di Popone i finissimi mosaici, il Cimitero suggestivo del Milite ignoto, di Randaccio, della lapide d'annunziana scalpellata dagli Austriaci, furono oggetto di studio accuratissimo e così, dello stesso, per *Grado*.

L'itinerario *da Monfalcone a Gorizia e ad Udine* fu ora, per la organizzazione postbellica, assai mutato, *Gradisca* venne rifatta, *Gorizia* rifatta e ampliata: collaborarono il dott. Corrado Prinzig, direttore dell'Ufficio d'anagrafe, per le notizie pratiche; il prof. Ervino Pocar per la revisione generale; il prof. Giov. Cossar per il nuovo Museo della Redenzione, che egli dirige. I luoghi della guerra furono rimessi a punto dal col. Italo Gariboldi, che i lettori de *Le Vie d'Italia* ben conoscono, specie per il suo originale studio sulle grotte di guerra. Egli fornì anche utilissime informazioni su tutta la regione del confine orientale.

Un itinerario nuovo ora introdotto è l'*Udine-Marano Lagunare* del prof. Gortani, già più volte ricordato. Nuovo pure, almeno nel senso del controllo colla visita in luogo, mia fatica particolare, è l'*altipiano della Bansizza* (perchè poi Bansizza, come prescrive il Decreto, quando tutta Italia lo conosce col nome eroico di Bainsizza?), pel quale fornì anche notizie il prof. Antonio Ivancich, che vi capitanò due spedizioni speleologiche dell'Alpina delle Giulie.

Pei *luoghi intorno a Gorizia* diede opera l'ing. Amerigo Hoffmann, per quelli intorno ad *Idria* l'ing. Sappunzacchi; per le miniere d'Idria, come per quelle di Raibl, l'ing. Luigi Dompè, ispettore generale delle Miniere.

La veramente preziosa collaborazione Gortani si estese anche al *Canal del Ferro* e per questa regione vi si aggiunse quella del dott. Ardito Desio. *Tarvisio* pure venne rifatto, con l'aggiunta delle pittoresche escursioni al confine verso Radece e verso Porticina.

Per *Trieste* si ebbe la fraterna collaborazione dell'Alpina delle Giulie attraverso i suoi uomini più rappresentativi: l'avvocato Carlo Chersich, presidente, il cav. Eugenio Boegan vicepresidente, il prof. Nicolò Cobol Capoconsole. La parte introduttiva fu ampliata nelle notizie sul porto dal prof. Morpurgo; fu aggiunto un quadro delle istituzioni e attività cittadine, possibile adesso che la vita e gli affari vi hanno ripreso in pieno.

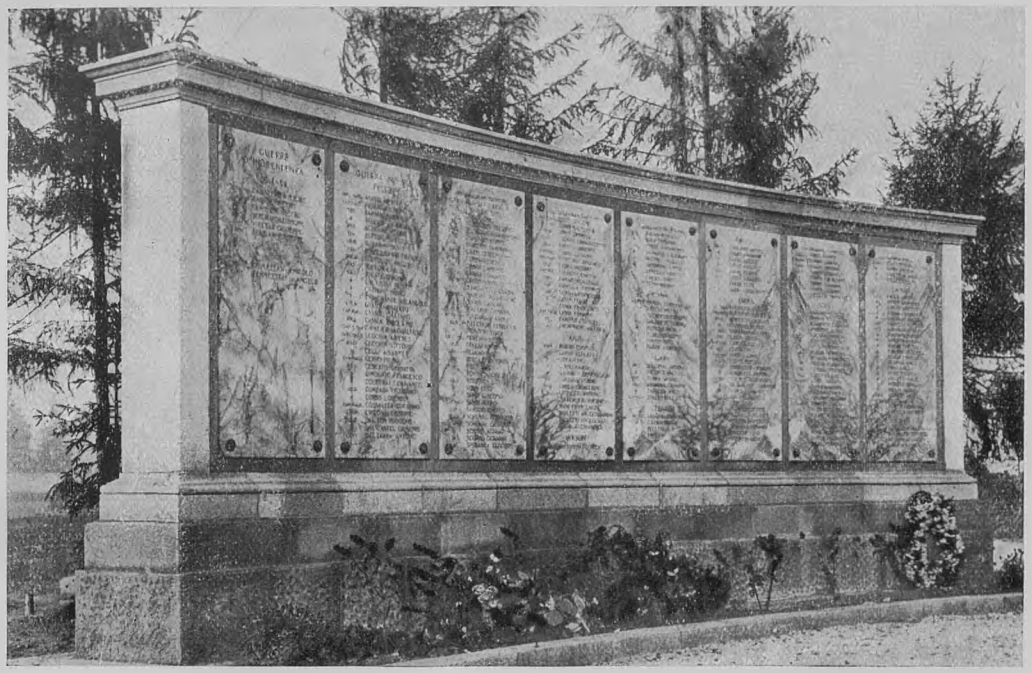
L'ing. Giuseppe Cobol ha dato le notizie su tutte le industrie e gli stabilimenti della Venezia Giulia citati nella Guida. Il prof. Piero Sticotti diede il Museo di Storia ed Arte trasportato ora a S. Giusto, il Lapidario e il Museo di Storia patria e del Risorgimento (nuovo); il prof. Mario Stenta il Museo di Storia Naturale (rifatto); il prof. Antonio Valle il Museo della pesca (nuovo); Alfredo Tominz, direttore del Museo Revoltella, ne rifece la descrizione.

Dei pittoreschi e vari *dintorni di Trieste* tracciò il quadro il prof. Nicolò Cobol, che da quarant'anni ne è entusiasta descrittore ai giovani triestini nei suoi pregiati scritti. Rivide la descrizione di *Capodistria* e vi aggiunse la descrizione del nuovo Museo di storia ed arte il prof. Raineri Cossar.

Del solitario *altipiano di Tarnova* m'insegnò le vie per la mia visita la relazione, preziosa anche per l'argomento poco noto, del dott. Dino Crivellari, ispettore della gran foresta demaniale a Loqua.

L'*Istria* era luogo difficile per la scarsità di informatori veramente competenti, che potessero dare un contributo adatto alla nostra Guida. Ma anche qui la difficoltà fu, con pazienza, trionfalmente spuntata.

Una collaborazione fondamentale diede l'avvocato Domenico Sponza, Capoconsole per Pola, che procurò e centralizzò colla propria quelle numerose e importanti di altri. Tutti i nostri Consoli di colà si distinsero per di-



LA NUOVA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE» RICORDA I MIGLIORI MONUMENTI AI CADUTI INNALZATI NELLA REGIONE: ECCO UN PARTICOLARE DELL'ESEDRA CHE SORGE A FIANCO DEL MONUMENTO DI FELTRE.

ligenza. Notevole la revisione artistica, già citata, del Morassi, che ha rinnovato la descrizione di quasi tutte le località istriane di qualche importanza. Nuovo è un capitoletto perspicuo dell'on. Gortani sulle caratteristiche fisiche della penisola istriana. Importante la revisione artistica di *Parenzo* del prof. Matteo Callegari completata dalla descrizione del Museo fornitaci dal prof. Raineri Cossar che lo dirige. Le notizie dei nuovi scavi alla Basilica parentina e del nuovo ordinamento colla pianta relativa, furono specialmente opera dell'ing. Giuseppe Pagano-Pogatschnig. *Rovigno* ebbe ad illustratore il maestro Luigi Godena; *Pisino* il prof. mons. Valeriano Monti; *Pola* il dott. Bernardo Schiavuzzi, direttore del Museo; *Albona* il dott. Scampicchio; *Fiume* il cav. uff. Guido Depoli (Capoconsole), autore della pregiatissima Guida di Fiume e dintorni pubblicata dal C.A.F. Esso aggiunse alle preziose notizie bene aggiornate l'itinerario *Fiume-Delnice*.

Le *isole del Carnaro* ebbero le notizie fisiche dall'on. Gortani, l'ottima e precisa descrizione di *Cherso* dal dott. Nicolò Lemessich (Console), quella di *Lussino* dal dott. Alessandro Voltolina, che ci fornì un'amplissima monografia. Altre notizie ci furono pure fornite dalla locale Società per il movimento dei forestieri.

Carte e piani.

Anche sotto l'aspetto della cartografia la Guida ha subito notevolissimi mutamenti. Le carte al 250.000 furono accuratamente aggiornate: le modificazioni risultano specialmente profonde in quelle riguardanti la regione dell'Alto Adige. Furono aggiunte tre carte: quelle dei M. Lessini e dei Berici ed Euganei nel 1° volume, quella della V. Aurina e della Vetta d'Italia nel 2°. La carta del Carso da Gorizia a Postumia, nel 3° volume, fu ingrandita prolungandola fin oltre il confine segnatovi ora coi dati ufficiali. Per maggior comodità di consultazione sono state fuse in una sola le due carte della Carnia e quella della Bassa Pusteria con quella del Brennero.

Tutte le piante di città sono state rivedute ed aggiornate dai rispettivi Uffici tecnici comunali, che si sono premurosamente prestati, e, per gli impianti ferroviari, dagli speciali Uffici delle FF. SS. Qualcuna di esse, come per es. Vicenza, fu rifatta completamente.

Ben otto piante di interni furono aggiunte,

oltre la revisione di quelle già esistenti. Nel 1° volume si troveranno a Venezia le nuove piante della Galleria dell'Accademia, del 1° piano del Museo Correr, della chiesa dei Frari e di quella di S. Giovanni e Paolo; a Padova, la pianta della Basilica del Santo. Nel 3° volume fu aggiunta, a Trieste, la pianta di S. Giusto; ad Aquileia quella della Basilica e delle sue adiacenze; a Parenzo quella della Basilica eufrasiana. Anche i piani delle Grotte di S. Canziano e di Postumia furono aggiornati per la toponomastica. Il secondo poi, completamente rifatto e raddoppiato in dimensione, fu esteso fino a comprendere anche le grotte recentemente rese accessibili o che stanno per esserlo, sui documenti del Direttore delle Grotte, cav. A. Perco.

Commiato.

Ora ho finito: dissi (e ne avrò certo dimenticato qualcuno) solo dei principali collaboratori. Mille e trecento furono i minori! Furono con essi scambiate migliaia di lettere, di memorie, di scritti di ogni estensione. Più di duecento inchieste furono fatte solo presso le società ferroviarie, tranviarie, di navigazione ed automobilistiche.

Io stesso, accompagnato da mia figlia che funzionò da accorta e resistente segretaria, percorsi di nuovo in varie campagne, com'è mio costume, dettandole impressioni, correzioni, ritocchi, cambiamenti, sostituzioni, quasi tutte le strade delle Tre Venezie in auto: carte e descrizioni alla mano.

Non sempre i forse quindicimila chilometri infilati l'un dietro l'altro nella preoccupazione di tutto vedere e tutto notare con esattezza e con libertà originale di giudizio, furono comodi e piacevoli e neppure sempre sicuri. Nubifragi furiosi mi colsero talora sui monti, tempeste di neve, bufere di grandine. Ponti rotti e frane, frequenti in così grande distesa di montagne, mi obbligarono più di una volta a giri a vuoto di qualche centinaio di chilometri; talora l'ostinazione di raggiungere ad ogni costo luoghi impervi mi costrinse a lunghi e faticosi percorsi a piedi, dove la vettura pur abituata a superare ogni ostacolo non poteva più spingersi. Ma che importa? Nobile era lo scopo e forte la volontà: « avanti, avanti, via! ».

Tutti ringrazio i più che milletrecento volonterosi i quali permisero, con le briciole largitemi o con le imbandigioni, di servire ai trecentotrentamila Soci del Touring, *a non piccola parte quindi del popolo italiano* posso ben dire ormai, la novissima Guida delle Tre Venezie: nuova non per la novella sua stampa, bensì perchè, dopo il doloroso quadro di guerra, è la sfolgorante pittura della risurrezione.

E insieme a loro ringrazio un silenzioso, diligentissimo, colto collaboratore dell'Ufficio del Touring, il dott. Ceria, a cui ebbi la fortuna di affidare gran parte del lavoro e che seppe magistralmente interpretarne le necessità e superare le difficoltà.

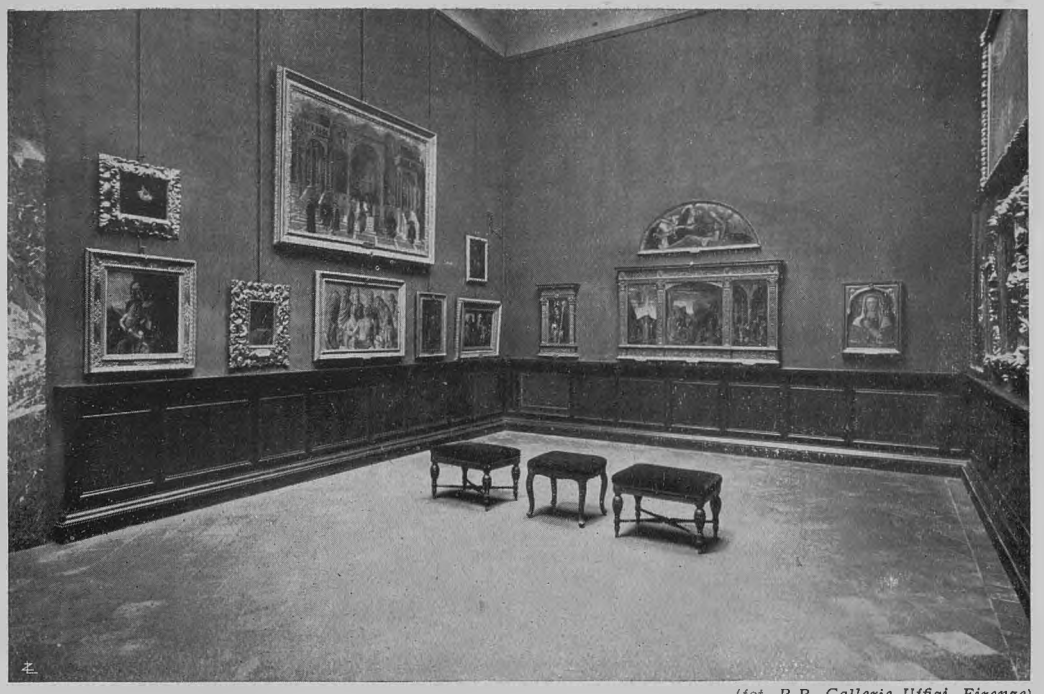
Chi ha avuto la pazienza di leggere questo articolo converrà che esso è davvero una *rassegna di forze, una statistica di devozioni al Touring*. Comprenderà altresì come l'orgoglio che io sento d'aver trovato nel nome del nostro potente Sodalizio appoggi così cordiali, efficaci, risolutivi, è soltanto superato dalla riconoscenza per tutti e per ciascuno.

L. V. BERTARELLI.



CURIOSITÀ NELLE TRE VENEZIE - UN CARATTERISTICO AFFRESCO DELLA MADONNA DELLE PIOGGE IN UNA CHIESETTA PRESSO COLLALBO (BOLZANO).

I tre volumi della **Guida delle Tre Venezie** *sono in vendita a L.* **30** *(L. 60 per i non Soci); un volume preso separatamente L. 15 (non Soci 30); spese di spedizione racc.: 3 volumi L.* **4** *(Estero 7), per ogni vol. separato L. 2 (Estero 3).*



(*fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze*)

LA SECONDA SALA COL TRITTICO DEL MANTEGNA E LA MADONNA DI JACOPO BELLINI.

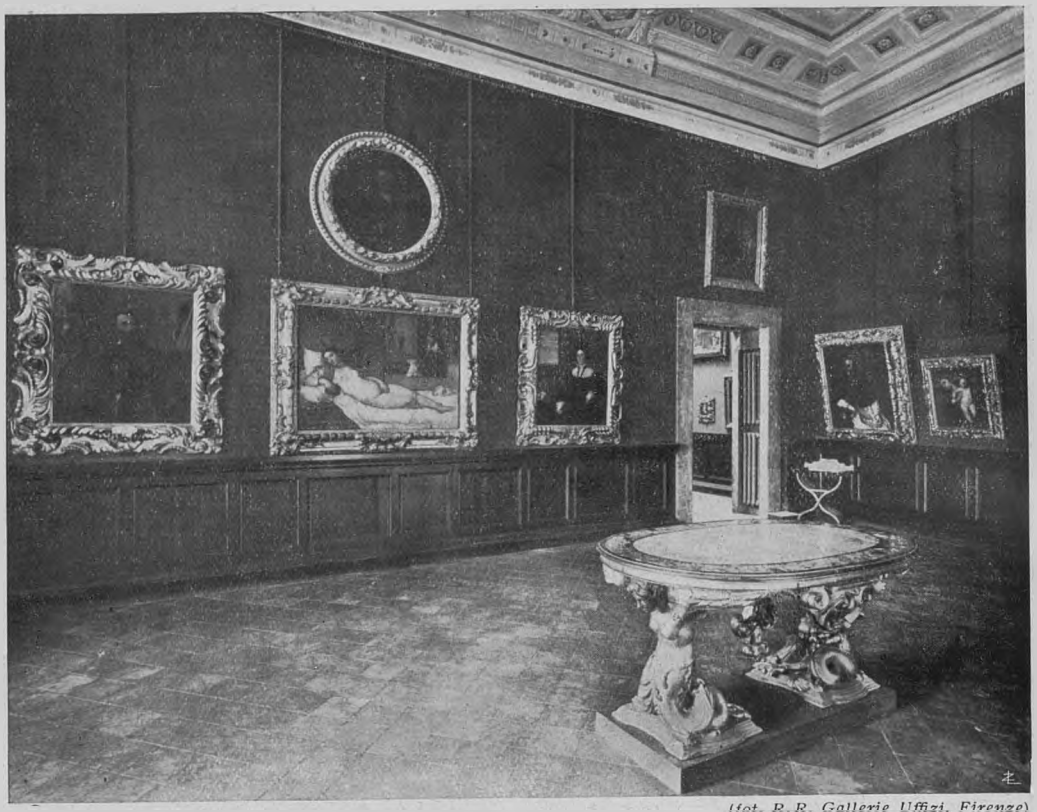
LE NUOVE SALE VENETE ALLA GALLERIA DEGLI UFFIZI

Sono state aperte alla Galleria degli Uffizi le nuove sale della Scuola Veneta e della Pittura Italiana del seicento e del settecento. Sono quelle, al principio del terzo corridore, nelle quali era collocata fino a dieci anni sono la Raccolta degli autoritratti.

La prima sala — ove è stato riaperto un vasto finestrone sull'Arno donde la luce entra a fasci mitigati opportunamente da schermi — parata d'un vecchio ermisino scarlatto, ospita le opere di Tiziano: sono undici tra maggiori e minori, dalle due celebri *Veneri* alla *Flora*, dai ritratti dei Della Rovere alla *Madonna di Sant'Antonio*. Mai forse si sono goduti, questi dipinti, come in questa luce che si dora magicamente al tramonto.

La seconda sala — cronologicamente sarebbe la prima, ma lo spostamento è stato necessario per illuminare di fianco i Tiziano — colorita ad encausto d'un queto color ciliegia, ma attenuato ed un po' violetto, contiene, insieme con le opere notissime del Mantegna, di Giovanni Bellini, di Giorgione, qualche nuova tavola acquistata, o relegata a lungo nei magazzini, sia perchè ignorata, sia perchè di dubbia attribuzione.

Tra le prime sono due pannelli a doppia faccia, sportelli di piccolo organo o d'armadio da reliquie, ove il Caroto ha dipinto la *Strage degli Innocenti e la Fuga in Egitto*. Ritrovata invece nei magazzini è una bella *Testa di vecchio barbuto* che il conte Carlo Gamba — che ha curato il riordinamento di queste sale — non ha dubitato un momento di attribuire al Pordenone; mentre pur dai magazzini sono stati tolti alcuni dipinti che figurarono a lungo tra gli autoritratti, ma che una critica avveduta aveva costretto a togliere dalla Raccolta. Tornano ora in mostra, ma con assegnazione ben diversa. Così il famoso autoritratto del Sodoma è esposto come ritratto virile del bergamasco Alessan-



(fot. R. R. Gallerie Uffizi, Firenze)

. LA PRIMA SALA CON LE OPERE DI TIZIANO.



(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

GIROLAMO FARABOSCO - UNA CORTIGIANA.

dro Oliverio; quello del Giambellino è ancora a lui attribuito, ma come ritratto d'ignoto; e la testina di giovine che una volta passava per l'effigie di Raffaello eseguita da Leonardo da Vinci (almeno quando le inventavano, avevano della fantasia!) è stata restituita a Lorenzo Lotto.

In questa stessa sala sono esposti i ritratti di Guidobaldo e di Elisabetta da Montefeltro; questo già nella Tribuna, quello a Pitti. Portano una attribuzione incerta a scuola veronese del secolo decimoquinto: una attribuzione che non contenta, ma che sembra almeno per ora la più ragionevole a quelli che non vedono nei due dipinti la mano di Raffaello, come vorrebbero il Gronau ed altri valentissimi.

La terza e quarta sala, che attendono un parato di stoffa e lo avranno forse tra breve, sono ancora dedicate alle scuole venete: e quella ospita, tra l'altro, le tre celebri opere di Sebastiano del Piombo: *Venere che piange la morte di Adone,* il *Ritratto dell'uomo malato* e la falsa *Fornarina:* ed ospi-



(*fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze*)

LA SALA DEL TIEPOLO CON LE OPERE DEL CANALETTO, DEL GUARDI, DEL PIAZZETTA.

ta pure una *Resurrezione di Lazzaro* di Palma Vecchio, acquistata negli anni di guerra. Questa, la quarta, è particolarmente destinata ai Bassano, a Paolo Veronese, al Tintoretto, di cui sono esposti i due pannelli di *Cristo* e della *Samaritana* ed una tela con *Adamo ed Eva* fermati per poco prezzo all'Ufficio di esportazione.

Ma novità e sorprese maggiori offrono le ultime tre sale, ove sono esposti numerosi dipinti o di nuovo acquisto o ritrovati nei magazzini come di ignoti e ribattezzati agevolmente dopo che la Mostra di Palazzo Pitti ha permesso di istituire raffronti molteplici e sicuri.

Così la quinta sala, che è dedicata alle scuole italiane del seicento, insieme con alcune tele già note del Castiglione e del Baciccio, del Rosa e del Lys — il cui *Figliuol prodigo*, dopo una prudente ripulitura, sembra rinato ed indica chiaramente, con la ricchezza del colorito, la formazione del Feti — e con l'*Ester ed Assuero* del Cavallino, acquistata alcuni anni sono, offre un bel



(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)

PIAZZETTA - S. GIOVANNI NEPOMUCENO.



(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

MAGNASCO - BANCHETTO DI ZINGARI.



(fot. Alinari)

PAOLO VERONESE - SACRA FAMIGLIA CON SANTA CATERINA.

gruppo di tele che sono una sorpresa per gli amatori: un *Ecce Homo* ed una *Allegoria* di Domenico Feti; i *Giuocatori a carte* di G. B. Langetti; un bozzetto per un *Trionfo* di Francesco Maffei; dei *Cavoli* di P. A. Barbieri e dei *Pesci* del Recco; e tre vistose e zuccherose *Cortigiane* del Forabosco fino ad ieri dimenticate nel corridore lungo che porta a Pitti.

Nella sesta sala, quella che reca il nome del Tiepolo, l'attrattiva maggiore è offerta dal soffitto, ove entro una larga cor-

nice a stucco è stata collocata opportunamente la tela che gli Uffizi possedevano, ma che appesa ad una parete era un controsenso, come quella che il maestro aveva eseguito per il palco di una sala del Seminario di Udine.

Ora, illuminata come è da un ampio finestrone che guarda a nord, si gode completamente.

Giù, alle pareti coperte di un filaticcio di seta cangiante tra il fragola e il giallo dorato, sono esposte poche opere del Canaletto, del Guardi, della Carriera, insieme con quattro del Piazzetta di recente acquisto; la *Susanna* che a Palazzo Pitti, nel 1922, meravigliò per i sugosi e robusti impasti di colore, un *San Giovanni Nepomuceno* un po' lezioso, e una *Contadina* ed un *Vecchio soldato*, tipiche e caratteristiche teste del maestro. E vi sono anche, ritrovati come il resto nei magazzini, un pannello decorativo del Carpioni con un *Putto e un vaso di fiori*, ed un arioso e giocoso paesino dello Zuccarelli; mentre una delicatissima *Flora* di Rosalba Carriera è stata tolta dal Limbo del Corridoio Lungo ove rimase ignorata.



(*fot. Alinari*)
G. B. TIEPOLO - COLLOCAMENTO DELLA STATUA DI UN IMPERATORE.

L'ultima sala, l'ottava, destinata alla pittura italiana del settecento, offre forse più novità che la quinta.

Di Giuseppe Maria Crespi, insieme con l'*Amore e Psiche*, *La Strage degli Innocenti* e *La fiera del Poggio a Caiano*, già note ai visitatori della Mostra di Palazzo Pitti, vi si vede un gustoso ramettino del pittore con la famiglia, ed una delicata, anche se un po' debolucia, *Scena pastorale;* del Pannini ci sono due vedute con rovine, comprate negli ultimi anni; del De Mura un bozzetto con *Le tre virtù teologali*, pure di acquisto; del Giaquinto una *Allegoria* tolta fuori dai magazzini. Dai quali è venuta alla luce anche una magnifica serie di tele del Magnasco, levate da decenni e decenni dall'esposizio-



(*fot. Alinari*)

TIZIANO - LA MADONNA DI SANT'ANTONIO.

un monacese diventato veneziano e che nel fare largo e negli impasti sugosi sembra accennare alla grande pittura del settecento; e di fronte, una *Punizione d'Anania,* vastissima tela dove Antonio Fumiani fa bella prova delle sue qualità di prospettico.

***

Attualmente si stanno ordinando in modo definitivo le sale tra la Tribuna e il Gabinetto delle Gemme. Tra breve il Terzo Corridore sarà sistemato, come il Primo, con arazzi e con statue.

ne perchè mal ridotte. Essendone quasi impossibile un restauro radicale, si è preferito rimetterle in ordine ed esporle così come sono: un divertimento ed una delizia per gli artisti e per gli amatori. C'è un bizzarro *Accampamento di zingari,* un gustosissimo *Corvo ammaestrato,* una tenebrosa *Sinagoga* ed una non men fumosa *Predica di quacqueri;* ed ancora una fantastica *Famiglia di zingari* e due dei soliti *Eremiti* in una boscaglia. A questi si aggiunge una piacevolissima *Refezione di zingari,* opera tipica dell'ultima maniera dalle forme allungate fino al grottesco e dal tocco spezzato e filamentoso, acquistata recentemente a completare questo singolare complesso magnaschesco.

Su alto, alle pareti maggiori, si vedono un *Sacrificio d'Isacco* di Giovanni Carlo Loth,

Finalmente si comincerà a metter mano alle nuove sale degli autoritratti, all'estremo del Terzo Corridore, verso la meravigliosa terrazza della Loggia dei Priori. E così finalmente tra qualche anno — ma auguriamoci che non siano troppi — la celebre Raccolta iniziata dal Cardinale Leopoldo — e che di continuo si va aumentando degli autoritratti che artisti italiani e stranieri, invitati su parere di una apposita Commissione, mandano da ogni parte — tornerà nella sua sede: in quella Galleria degli Uffizi nel cui nome è famosa nel mondo.

Ci vorranno, a fare queste nuove sale, alcune centinaia di migliaia di lire. Ma quando si pensa che le gallerie di Firenze hanno reso in quest'anno più di un milione, la somma necessaria non sembra eccessiva.

L'ANONIMO FIORENTINO.

Ultimi giorni...

Ancora due mesi di tempo rimangono ai propagandisti del Touring che intendono partecipare al «Concorso a premi 1925 per la propaganda dei Vitalizi». Tutti possono concorrervi: basta procurare almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio (compreso il proprio) e si può ricevere o la collezione completa della Carta d'Italia del T. C. I. alla scala 1 a 250.000 (59 fogli!) oppure si concorre a vistosi premi in denaro (ventimila lire!) od al sorteggio di quattro automobili Citroën... *Chiedete subito le norme per il Concorso Vitalizi con biglietto da visita o cartolina postale recante il preciso indirizzo e la sigla* p. C. V.



UNA SUPERBA VISIONE: IL LAGO FERMIN E IL BECCO DI MEZZODÌ.

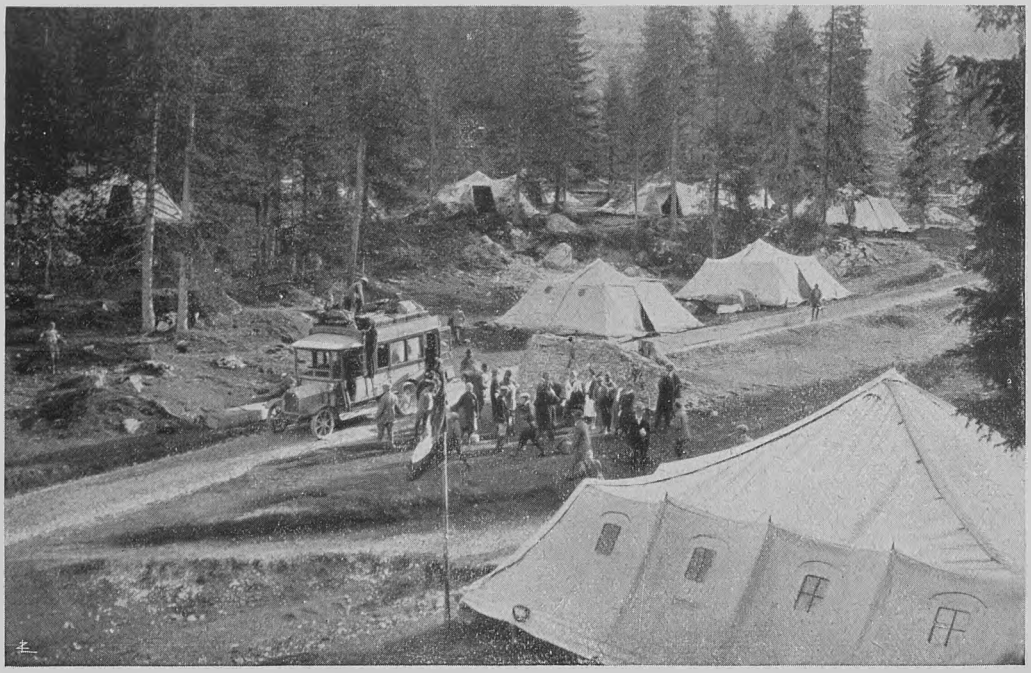
Il Campeggio del Touring: che cosa è? Ecco aperto il campo ad una prima osservazione: tutti gli anni si ritrovano al Campeggio, in grande maggioranza, coloro che ci sono già stati. Vuol dire che chi c'è stato una volta ci ritorna volentieri, perchè *sa che cosa è*. L'enorme maggioranza degli altri Soci se non vengono al Campeggio è, quasi sempre, per il fatto che non sono orientati sulle sue qualità particolari. È la stessa parola *campeggio* che li impressiona. Ne ho visti scuotere il capo e dire: hum! Campeggio... ho fatto la guerra io e ne ho abbastanza di tende, reumatismi e simili. — Oppure: Ma c'è proprio bisogno d'andare a star male sotto una tenda quando si può star bene in un albergo? — O ancora: Ma io di corda e piccozza non me ne intendo, e che ci verrei a fare al Campeggio?

Tutte persone che non si sono prese la briga d'informarsi esattamente sulle caratteristiche dei nostri Campeggi. Ed è appunto per queste che io butto giù queste note dopo il recente magnifico successo del nostro Campeggio a Selva di Cadore.

Non sarà certo facile dare una definizione in poche parole. Ma dal complesso di questo discorso spero che sia per sorgere chiaramente l'idea del Campeggio.

Come sorge il paese di tela.

Sarà opportuno spiegare anzitutto come il Campo venga impiantato. Scelto il posto, vi si trasporta da Milano il materiale: la bellezza di circa 120 quintali, senza contare il legname che dovrà servire a preparare i pavimenti delle tende. Dove il terreno non è a livello, lo si spiana a quadrati di metri 7 × 7, tale essendo la base delle tende, appositamente allestite dalla Ditta Moretti di Milano; sul piano ottenuto si posano sei o sette travi parallele, sulle quali si inchiodano trasversalmente delle assi, in modo da formare un vero e proprio pavimento. Intorno a questo si piantano dei picchetti di legno o di ferro a seconda del terreno, in maniera che la tenda risulti ancorata in resistenza contro qualsiasi vento. Si rizza poi la tenda o meglio le tende, perchè son due: una esterna ed una interna, tutt'e due impermeabili. In virtù dell'intercapedine si ottiene che la tenda conservi all'interno una temperatura piacevole, anche se di fuori la temperatura è bassissima. La tenda ha quattro finestre, per cui può essere arieggiata a volontà. Saldati intorno intorno con pietre i lembi estremi della tenda esterna, perchè la chiusura sia perfetta, vi si rizzano i letti: dieci per tenda, col loro materasso di lana e



IL VILLAGGIO DI TELA DEL TOURING, SORTO COME PER INCANTO IN VAL FIORENTINA SOPRA SELVA DI CADORE.

due coperte di pelo di cammello, lettini da campo, in cui, a detta di chi li ha provati, si dorme da papi. Ogni tenda ha così l'aspetto di una camerata, divisibile in due camere mediante un tramezzo di tela. Le tende sono 16, quindici per gli ospiti e una per la Commissione Logistica. Si erigono poi ancora due piccole tende, una per la Direzione e una per la Sanità e la grande tenda per le riunioni: quest'ultima è un vero salone da ritrovo, con tavolini e seggiole, e misura metri 9 per 11.

Dopo l'alloggio bisogna pensare al vitto. Col legname si costruiscono due baracche: una sarà la dispensa e il magazzino dei viveri, l'altra la cucina: in questa si mura un gran focolare, con tanto di fumaioli, col forno, coi fori per quattro marmitte da cinquanta litri l'una: vi si dispongono in giro tutte le batterie di casseruole e pentole e coltelli e mestoli e forchettoni ecc. Passiamo poi alla mensa: con assi e paletti si fanno quattro lunghissime tavole e le relative panche e si dispongono sotto un enorme tendone che protegge dal sole e dalla pioggia.

Questo è l'essenziale. Ma noi pensiamo anche ad altro. E costruiamo ancora una baracca con delle tavole all'aperto: sarà il *bar*, caffè e bazar insieme, dove i campeggianti trovano il tè caldo e l'aperitivo al seltz, le calze di lana e le stringhe di cuoio per le scarpe, la bottiglia di spumante e i francobolli, i sigari e le ciotole d'alluminio, e, insomma, tutte quelle cose di cui un campeggiante, sia pure il più ben provvisto, possa aver bisogno.

Ma non basta. Ecco sorgere con frasche e rami di abete un ambientino curioso, dove c'è un grande specchio e una mensola con boccette e barattoli, e davanti allo specchio una seggiola con tanto di spalliera; avete bell'è capito: è il regno di Figaro dal sapiente rasoio. E il parrucchiere non s'è peritato di esporre, in omaggio alla moda imperante, tanto di cartello: *Specialità. Taglio dei capelli alle signorine.*

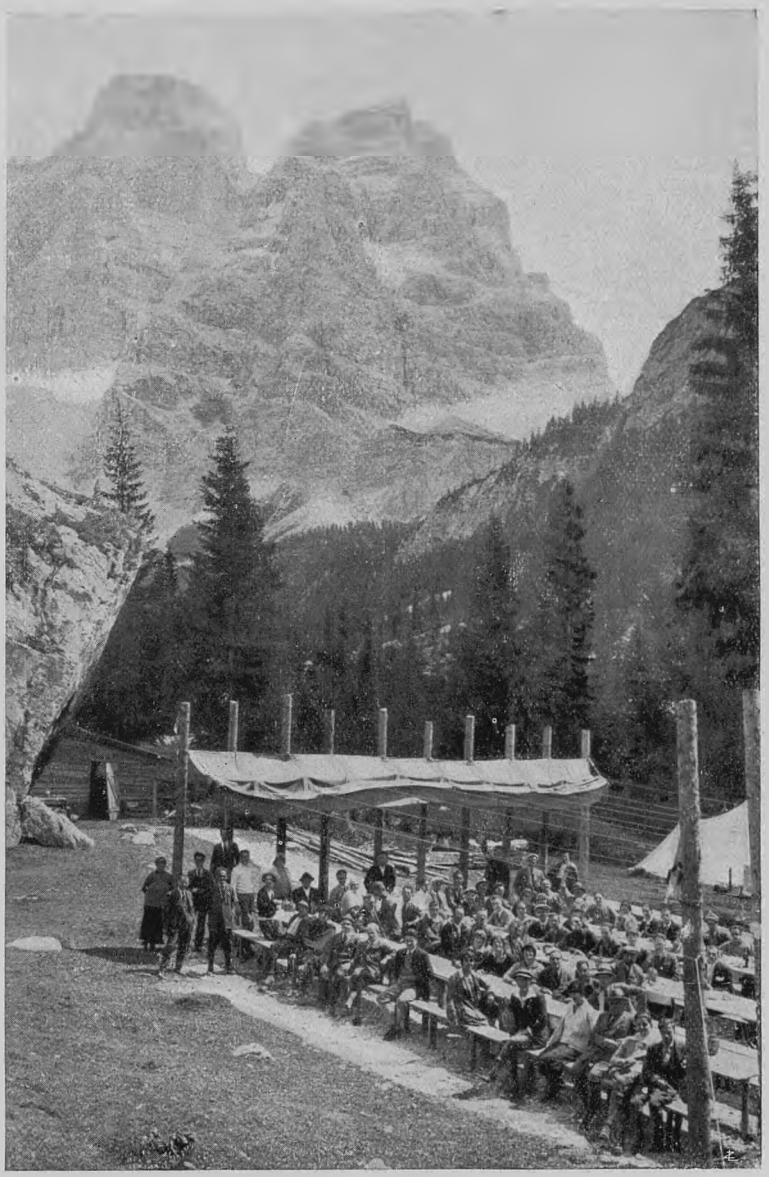
O vi pare che al Campeggio non si stia al corrente con la civiltà?

Ed ecco un altro servizio: la fotografia. La tenda pel fotografo, un gran tabellone per esporvi le copie fotografiche, servizio di sviluppo e stampa pei dilettanti, vendita di lastre e pellicole. Se non fossimo al Campeggio, parrebbe d'essere in piena città. Si passa infine all'abbellimento: sentierini, stradicciole, bandiere, festoni...

S' intende che tutte queste cose si fa più presto a dirle che a farle. Si tratta di almeno tre settimane di lavoro, purchè l'Autorità Militare, sempre compiacente verso il nostro Sodalizio, metta a disposizione, come questo anno, una dozzina almeno di soldati pronti e svelti.

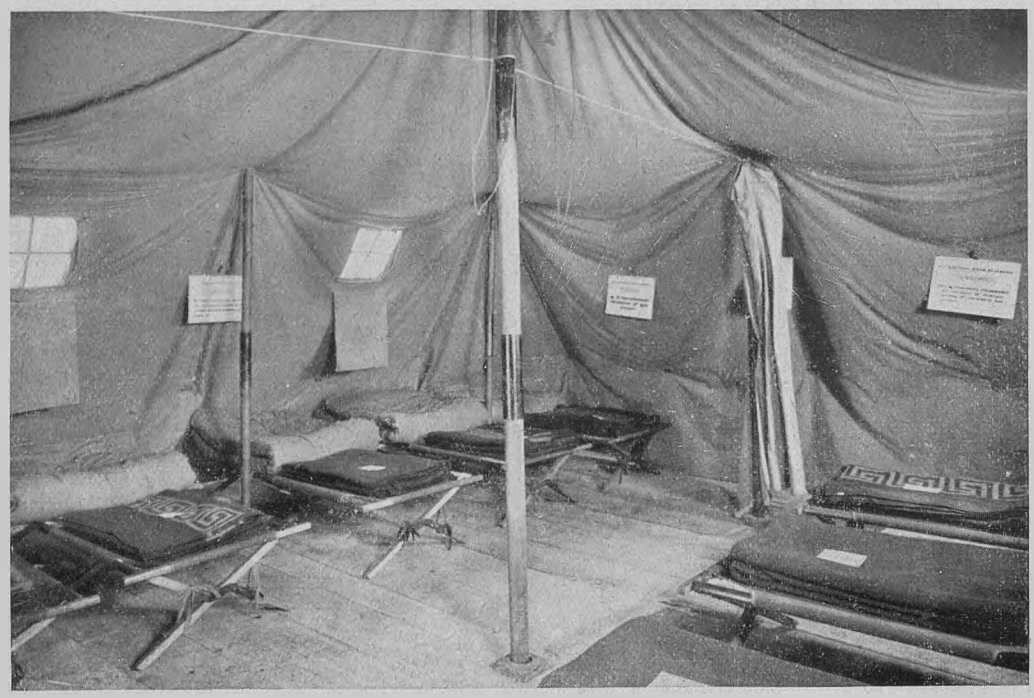
Fratellanza universale.

Arriva il primo turno: comincia la vita del campo. Vita che si presenta, di prim' acchito, essenzialmente diversa da quella di un albergo: sono cento, cento cinquanta persone, giovani e vecchi, uomini e donne, di vari ceti, di varia coltura, venuti da tutte le regioni d'Italia, diversissimi per dialetto e costumanze: eppure, si direbbe un miracolo, son tutti amici fin dal primo momento. È forse questa la cosa che fa maggior impressione sull' osservatore: la faccia seria del chirurgo universitario, la faccia allegra dello studente chiassone, quella preoccupata della signora che accompagna la figliola, quella accigliata del giovane filosofo meditabondo, quella timidetta della signorina sola: tutte queste facce, arrivate lassù, si illuminano di un medesimo sorriso, il sorriso del Campeggio, tutti si guardano da amici, si sentono in casa propria, nell'intimità di una famiglia: perbacco, non siamo tutti fratelli in nome del Touring?



IL «RISTORANTE ALL' APERTO» DEL CAMPEGGIO DEL TOURING POSSEDEVA UN RIPARO MOBILE (UN GRANDE TENDONE IMPERMEABILE) PER AFFRONTARE I GIORNI DI MALTEMPO. IN FONDO IL MASSICCIO DEL PELMO, CON I PAUROSI STRAPIOMBI DELLA PARETE NORD.

Forse una delle principali ragioni di questa fratellanza è che il Campeggio, grazie a Dio, è apolitico. Lassù non vi sono sette, non vi sono partiti, non vi sono, direi, opinioni: è il greve bagaglio che ciascuno ha, con intuizione spontanea, lasciato al piano, nella città e nelle sue strade micidiali e polverose. Arrivano sì, anche là, i giornali, di tutti i colori: son lì ammucchiati sui tavolini della tenda grande, e le Redazioni stesse li



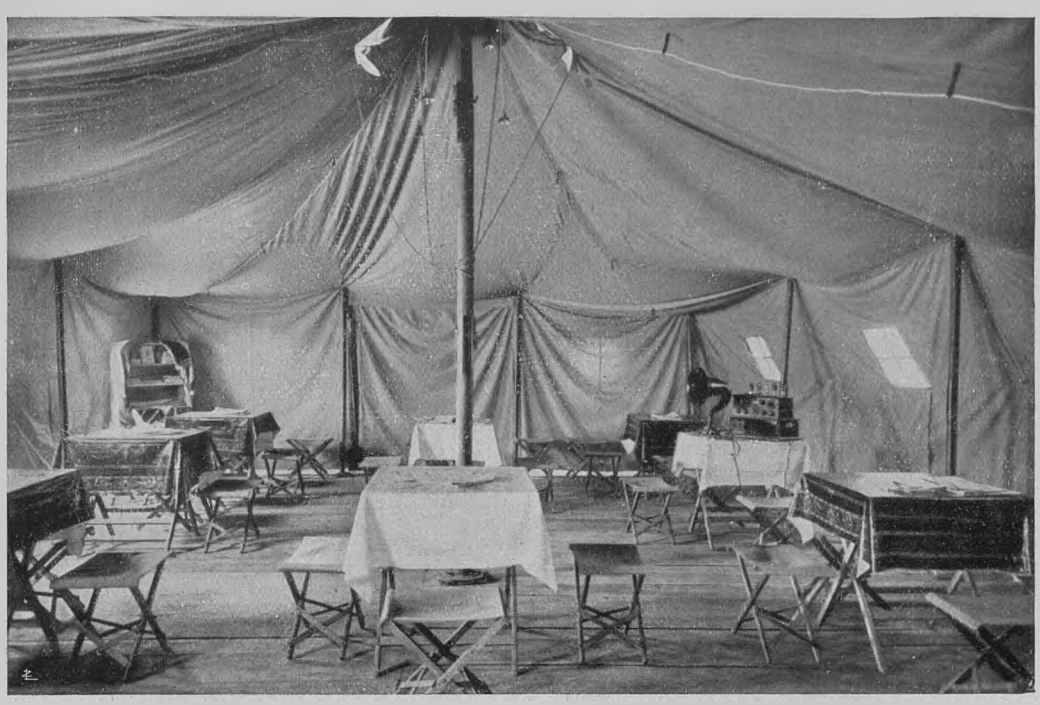
UNA CAMERA D'ALBERGO? NO, È UNA TENDA DEL CAMPEGGIO DEL TOURING CON I COMODI LETTINI, IL PAVIMENTO IN LEGNO, LE FINESTRELLE PER L'AERAZIONE, ECC.

mettono gentilmente a disposizione. Chi ha voglia di leggere, li legge: ma, per intesa generale, li legge e non commenta. In un mese non ho sentito neanche una discussione politica. E poi ditemi se il Campeggio del Touring non è un paradiso terrestre!

Tutti lo sentono che ci troviamo qui per una sana parentesi nella corsa affannosa della vita, una parentesi che non dev'essere amareggiata da nessun dissenso, da nessun conflitto: ed ecco che tutte le barriere cadono, che un'ondata di fratellanza passa in tutti gli animi, che la bontà trionfa. Oltre a ciò tutti hanno di mira lo scopo che il Touring si prefigge con questi campeggi: far conoscere intimamente una zona d'Italia, far che qualche angolo magari ignorato, e tanto più se ignorato, emerga nella conoscenza degli italiani e sia apprezzato quanto merita, nella vaghezza dei monti, dei fiumi, dei boschi e nella gentilezza delle popolazioni. Dato questo fine e posti gli uomini in un anfiteatro grandioso di vedute montane, non si può pensare che nei cuori allignino ancora le vane passioni del piano: la maestosa pace dei monti si adagia in essi e li conquide.

Primo: non annoiarsi.

Altro punto ammirato è l'organizzazione delle singole giornate. Per conoscere il paese bisogna muoversi. Si organizzano quindi delle escursioni sui monti vicini; escursioni di due specie: ci sono quelle, dirò così, ufficiali a cura della direzione del Campeggio e quelle individuali. Alle prime, organizzate e dirette con criteri di media difficoltà, ciascuno è libero di prender parte; chi non si sente di assoggettarsi alla necessaria disciplina di marcia, chi preferisce « fare il selvaggio », chi ha le doti indispensabili per le grandi e difficili ascensioni è padronissimo di andarsene per conto suo, purchè per le salite difficili si accompagni con una guida provata e capace. C'è chi vuol rimanere al campo a riposare? lo lasciamo dormire: tanto verrà domani, quando avrà sentito i racconti sodisfatti di coloro che partono oggi. Ma son pochi, assai pochi quelli che restano: la maggior parte si muove per l'innato bisogno di conoscere, di salire, di vedere, di godere le gioie dei monti coi loro magnifici panorami, coi grandiosi effetti di luce, con la maestà del silenzio impressionante.



QUESTA SALA SPAZIOSA E CONFORTEVOLE È LA TENDA DELLE RIUNIONI DEL CAMPEGGIO DEL TOURING: IN FONDO, A SINISTRA, LA BIBLIOTECHINA; A DESTRA L'IMPIANTO RADIOTELEFONICO.

Se la gita è breve, si è di ritorno al campo per la colazione; se dura tutta una giornata, ciascuno porta con sè il sacchetto della colazione e la borraccia del vino.

Alla sera poi si trovan tutti riuniti a cena e dai visi arsi e abbronzati traspare la gioia d'una giornata spesa bene. Ben presto si levan nella sera i canti, i bei cori alpini che ridicono la poesia della montagna. Poi si va nella tenda riunioni o al bar, magari a far una partita o a scambiar quattro chiacchiere o a sentire — quando non ci sono « parassiti » nell'aria — i vari *jazz-band* di Londra trasmessi col radio-telefono della S. I.R di Torino.

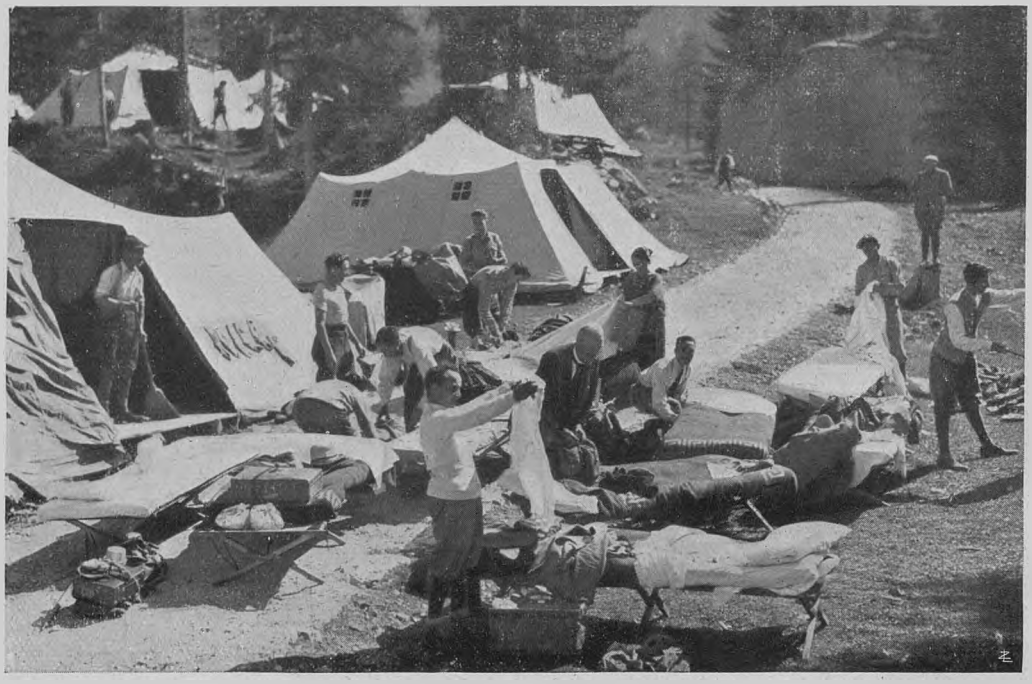
Alle 22 si spengono i lumi, è obbligatorio il silenzio.

Sopra le tende addormentate vigilano in cielo milioni di stelle.

Visite, cerimonie ed ore di svago.

Ma anche lassù, se la vita fosse tutti i giorni eguale, diventerebbe monotona. No, ci vogliono le variazioni, e quest'anno a Selva ce ne furono parecchie.

Prima di tutto le visite. Ne abbiamo avute di ogni genere, individuali e collettive. A Pianaz di Zoldo, al di là del Passo di Staulanza, era accantonata la Società Alpina Friulana; a Santa Fosca aveva messo il campo la Sezione di Vicenza del Club Alpino Italiano; al Passo di Falzarego s'erano accampati i Sucaini: tre visite che ci furono graditissime e che abbiamo avuto occasione di contraccambiare. Ma tutti i villeggianti di Alleghe, di Agordo, di Belluno la consideravano obbligatoria una gita al Campeggio del T.C.I. Queste visite erano anche facilitate dall'accessibilità del Campeggio, poichè il Comune di Selva ci aveva costruito una strada di circa 600 metri che, diramandosi dalla provinciale, portava fino alle tende nella località detta il Peronàz. Venivano i contadini e i pastori dei dintorni ad ammirare la grande novità che era sorta in Val Fiorentina, vennero alti funzionari della Prefettura di Belluno e, particolarmente gradita, si ebbe la visita di S. E. il Ten. Gen. Conte Ugo Sani, Comandante il Corpo d'Armata di Bologna, il quale lodò con parole veramente lusinghiere la perfetta organizzazione di tutti i servizi del Campeggio.



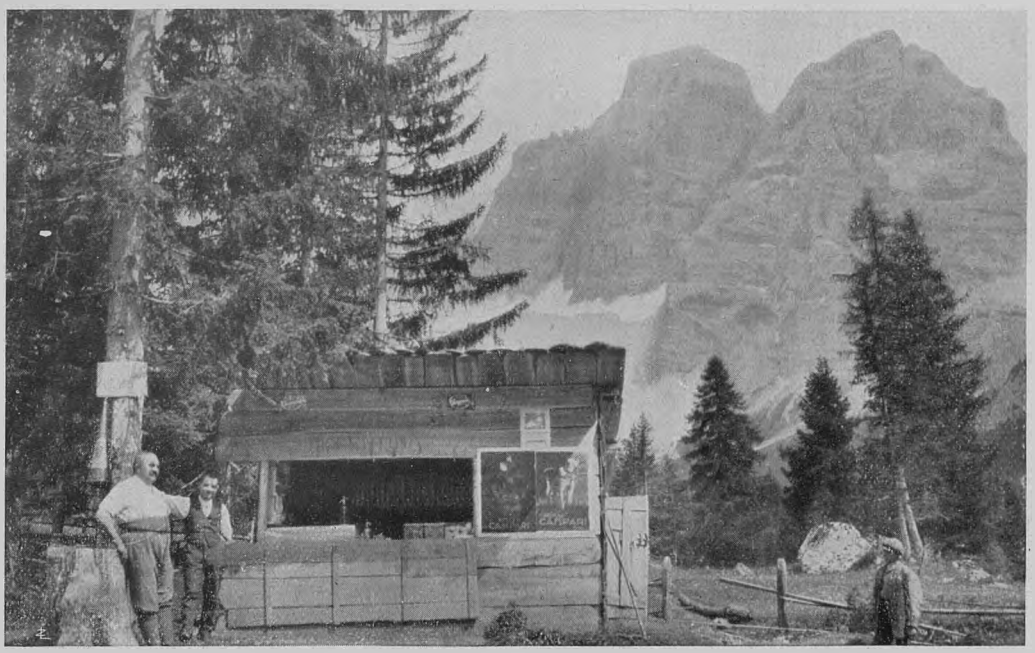
VITA DEL CAMPEGGIO: RIGOVERNATURA DELLE TENDE.

Un bel giorno si sparse la voce che stava per arrivare il nostro Presidente, Luigi Vittorio Bertarelli. A quella notizia il campo fu sottosopra: e fu un fervore unanime, una gara generale fra tenda e tenda per chi gli avrebbe preparato la miglior accoglienza: gara che dimostrava quanto viva fosse l'ammirazione, quanto profonda la devozione, quanto spontanea la simpatia per colui che da trent'anni è l'anima del nostro Sodalizio.

E le tende delle signore furono ornate di gran mazzi di fiori, le altre addobbate con festoni di abete; pavesi e bandiere sventolarono al sole; sull'erba si composero coi sassi scritte inneggianti al Presidente e al Touring e, quando arrivò, fu accolto col più schietto e più vivo entusiasmo. Alla sera ci fu banchetto d'onore: invitati il Sindaco Giuseppe De Pin, il Console del T. C. I. Egidio Torre e il Consiglio Comunale di Selva. Al Sindaco il Presidente consegnò in ricordo una medaglia d'oro, in vista della validissima cooperazione offerta per la buona riuscita del Campeggio, sia con la costruzione della strada e la concessione gratuita del terreno, sia con la posa di un acquedotto e l'offerta di una quantità di legname, come pure per l'accoglienza festosa e veramente fraterna dei campeggianti.

Poichè anche questo sarà per tutti un ricordo gradito: l'arrivo a Selva. La popolazione raccolta intorno al Sindaco nella piazzetta davanti al Municipio, dove sorge il semplice monumento ai Caduti; il saluto cordiale del nostro Console; le strade ornate di abeti e festoni di rododendri; la fanfara del 2° Artiglieria da montagna gentilmente messa a disposizione dal Maggiore Dalla Motta; il vermouth offerto dal Comune con signorilità: tutto contribuiva a dar alla valle un senso di festosità e di confortante gaiezza.

La tenda delle riunioni dove avevamo collocato accanto all'apparecchio radiotelefonico anche una bibliotechina provvidenziale nei (fortunatamente pochissimi) giorni di pioggia, fu testimone di manifestazioni artistiche e intellettuali. C'era Brigante Colonna del *Messaggero* che per alcune sere tenne circolo recitando con sentimento e viva spontaneità poesie romanesche di Trilussa e Pascarella ed altre liriche di autori classici; c'era l'avv. Di Francesco, inesauribile narratore di frizzi e barzellette, che disse magistralmente poesie napoletane di Salvatore di Giacomo; l'avv. Ferraro che tenne



IN VISTA DEL PELMO POSSENTE SORGEVA IL «CAFFÈ FIORENTINA», PROVVIDENZIALE ISTITUZIONE AFFIDATA AL LOGISTA TACCANI.

allegra la comitiva con giochi di prestigio: e poichè nella serenità dei monti non si poteva non pensare alle opere buone, queste serate fruttarono anche qualche sommetta per gli orfani del nostro Villaggio Alpino.

In un orecchio vi possiamo dire che una volta ogni tanto s'è fatto anche qualche salto, in toilette da montagna, con certi scarponi che, gesummaria!, se uno non era pratico di *fox-trott*... L'orchestra? Musica modernissima: una ocarina, una armonica, una latta di petrolio... che cosa volete di più a milleseicento metri? Importante era che tutti si divertissero: e si sono divertiti. Si sa, un'accolta di persone messe là, isolate nel cuore dei monti, cerca e trova le risorse per rendersi più piacevole che sia possibile la vita.



ANCHE L'ACQUA POTABILE AL CAMPEGGIO DEL TOURING. E CHE ACQUA!

Per ciascuno dei tre turni si organizzò anche una gita a Cortina di Ampezzo e al lago di Misurina coi torpedoni della Impresa G. Buzzatti di Agordo.

Escursioni.

Ma la parte più bella e più intonata ai nostri scopi furono le escursioni a piedi. La regione si pre-



UNA SOSTA DURANTE UNA DELLE MOLTE ESCURSIONI COMPIUTE DAL CAMPEGGIO: I GITANTI AL LAGO COLDAI, IN UN SUGGESTIVO AMBIENTE DOLOMITICO.

sta magnificamente per lo svolgimento di un programma molto variato: vette erbose che si raggiungono con una passeggiata pur toccando i duemila metri, cime rocciose la cui scalata costituisce una impresa alpinistica di prim'ordine, laghi in cui si specchiano pareti vertiginose, punti di osservazione donde si dominano panorami grandiosi.

Andammo così un paio di volte al Monte della Puina (m. 2253) e al M. Fernazza (metri 2100), mentre il vicinissimo M. del Fieno (m. 1957) e il M. Crot (m. 2157) erano meta di frequentissime passeggiate. E se i più modesti si accontentavano di andare alla Malga Fiorentina o alla Malga Staulanza, dove trovavano dell'ottima panna, altri venivano in comitiva al Lago Fermin (metri 2066) ai piedi della Croda da Lago o al Lago di Coldai (m. 2146) sotto il Civetta.

Siamo andati in cento una volta al Lago Fermin e abbiamo compiuto il giro della Croda tornando pei Lastoni e per Malga Mondeval. Paesaggi meravigliosi: prati ricchissimi dove i fiori ci arrivavano all'altezza delle spalle, più in alto pascoli rigogliosi profumati di negritelle, più su ancora la roccia rosea delle Dolomiti che pareva creare fantastici castelli antichi con le torri al cielo.

E quante acque! La Fiorentina che erompe a polle limpide e gelide, dal piede dell'enorme ghiaione di Monte



«CHI S'AIUTA, IDDIO L'AIUTA». ANCHE QUESTO S'IMPARA AL CAMPEGGIO DEL TOURING. LE OPERAZIONI PIÙ UMILI SONO COMPIUTE IN ALLEGRIA: ECCO CAMPEGGIATORI E CAMPEGGIATRICI CHE RISCIACQUANO LE PROPRIE STOVIGLIE.



UN GRUPPO DI CAMPEGGIATORI SALE AL NUVOLAU. SULLO SFONDO LA STRADA DI FALZAREGO E L'IMPONENTE BASTIONATA DELLE TOFANE.

Pelmo passava violenta vicino al Campeggio e non pochi ebbero l'ardire di tuffarsi in quelle acque rigeneratrici; la fonte ai piedi del M. Fieno che, imprigionata in tubi di vario calibro, portava il suo conforto alle tende e alla cucina; i diversi rii che scendevan dalle alture a spruzzi e cascatelle canore; lo specchio sereno del Lago che rimanda l'imagine della Croda rosata e degli abeti scuri; lo specchio limpido e desolato di Coldai, dove nel nero dell'acqua si disegna l'imagine grigia del Civetta e il bianco de' suoi nevai, mentre di sotto, in fondo alla valle, brilla la verde distesa del lago d'Alleghe, con i salti del Cordevole azzurro che va raccogliendo tutte le acque del bacino per portarle a valle, al Piave, al mare.

Andammo una volta in comitiva all'Alto Nuvolau (metri 2578) dove agli occhi stupefatti si offerse la vista delle Cinque Torri, delle Tofane, del Cristallo, del Sorapis, dell'Antelao, della Marmolada dai ghiacciai scintillanti e di cento e cento vette lontane che si perdevano nelle sfumature azzurrognole della distanza.

La regione è piuttosto povera in fatto di



UN'ISTANTANEA DURANTE UNA DELLE CERIMONIE SVOLTESI AL CAMPEGGIO DEL TOURING: I GITANTI BRINDANO AL PRESIDENTE L. V. BERTARELLI (CHE STA AL CENTRO, CON ALLA SUA DESTRA IL DIRETTORE DEL CAMPEGGIO PROF. EOCAR).

sentieri. Per lunghi tratti si attraversano versanti prativi o boschi in mancanza di transiti segnati o battuti. Buone abbastanza le comunicazioni stradali: una bella strada, discretamente frequentata, unisce Caprile per Selva e il Passo di Staulanza a Longarone; un'altra Caprile e Cortina per Andraz e il Passo di Falzarego. Peccato che non sia allargata, come sarebbe desiderabile, la strada che collega direttamente Selva e Andraz per Colle S. Lucia e il famoso Belvedere, donde si domina la valle del Cordevole da Caprile ad Alleghe. E ancor più è deplorevole che la strada, ora nella sua prima parte soltanto carrettabile, tra Selva e Cortina per il Passo di Giau non sia compiuta: ne deriverebbe un gran bene per Selva e per tutta la Valle del Cordevole e Belluno sarebbe congiunta per la via più breve al grande centro turistico e alberghiero di Cortina. Questa *Rivista* si occupò già della cosa, ed il Touring non mancherà di aiutare gli sforzi che si stanno compiendo per riaprire al traffico automobilistico quella meravigliosa strada di guerra.



«AL CAMPEGGIO DEL TOURING V'È TUTTO» SI È SENTITO RIPETERE DAGLI ENTUSIASTI. LA FOTOGRAFIA DIMOSTRA CHE V'È PERFINO.... L'ODONTOIATRA.

Alcuni alpinisti da corda e piccozza, alpinisti sul serio, profittarono dell'ameno soggiorno al Campeggio per dar la scalata alla Croda da Lago (m. 2382), al Becco di Mezzodì (m. 2602) e al M. Pelmo (m. 3168), il gigante che chiude come un'abside immensa la Val Fiorentina: in varie riprese vi salirono una trentina di persone. Altri si sbizzarrirono a salire per i suoi canaloni, per i nevai, per gli sterminati pendii di ghiaia, pur di godere l'emozione di chi scala la roccia, di chi abbraccia il sasso sentendosi fondere in un corpo solo con la montagna ammaliatrice, per più salire, per andar più oltre.

Ma, scendendo dalle regioni della poesia, non diremo nulla della nostra tavola? Chi ha mangiato alla nostra mensa sa come si stava bene; tant'è vero che dopo il vitto del campeggio non si gustava più il vitto degli alberghi, come ci disse un signore tornato a trovarci al Campeggio; tanto vero che una signorina ci scriveva che in quindici giorni era cresciuta due chili.

Possiamo dunque raccomandare il Campeggio anche come luogo di cura.

Si ritirava tutti i giorni da Selva la carne fresca, la verdura, il vino; da Pescul il pane; dalla Malga Fiorentina il latte e il burro. E i cibi, sani e abbondanti, erano confezionati da mani sapienti.

Dissi male più su che, toccando questo argomento, si scende dalle regioni della poesia. No, anzi è forse questa la poesia più bella: la meravigliosa dedizione di quegli incomparabili membri della Commissione Logistica, con a capo il buon cav. Zanocco, che disinteressatamente, per amore del T. e della sua opera d'italianità, hanno il il coraggio di star un mese ad abbrustolirsi la faccia davanti ai fornelli, a preparar le vivande, a servire in tavola con umiltà. Questa è poesia bell'e buona.

Si chiude.

Partono i campeggianti del terzo turno. Un treno che si allontana da Agordo pieno di facce arrossate dal sole, un po' tristi negli occhi però. Il breve periodo è passato: era troppo bello lassù, ma tutto finisce.

Noi, gli ultimi, torniamo al campo. In un batter d'occhio saltan fuori da terra i picchetti, cadono le corde, si afflosciano le tende: i picchetti scompaiono nelle casse, i teli nelle custodie. Ecco arrotolati i lettini, ecco abbattute le baracche, demolito il focolare. Peccato! Si sente uno stringimento, uno scoramento insolito: nell'aria, nella so-



PASSATEMPI: UNO SPASSOSO CAMPEGGIATORE SI È TRASFORMATO IN NOVELLATORE, INTRATTENENDO I COMPAGNI DI TURNO.

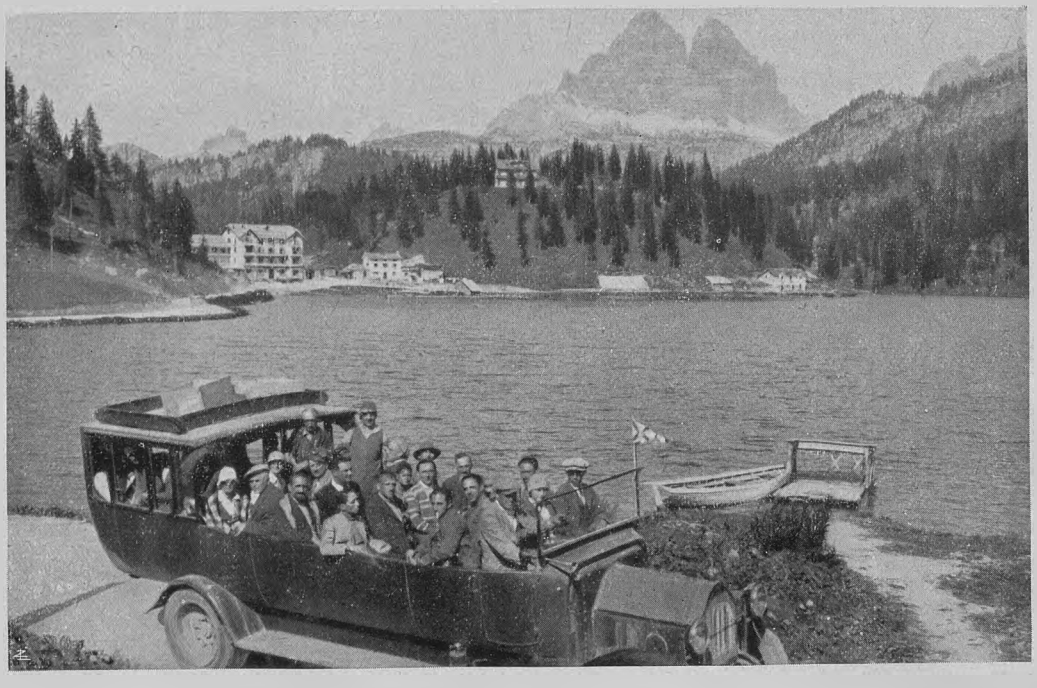
litudine risuonano i colpi dei martelli che picchiano, gli schianti delle assi che cadono, il rumore sordo delle travi sul terreno. Anche prima che venissero i campeggianti c'era silenzio e solitudine al Peronàz: sì, ma era un fervore di opere nascenti — si preparava la casa agli ospiti. Oggi invece non v'è altro in questa solitudine che una nostalgia di ricordi.

E conviene scendere. C'è ormai nel cielo il brivido dell'autunno. La Val Fiorentina, cinta in alto come da un diadema regale di monti, dai pinnacoli arditi di Fermin ai paurosi strapiombi del Civetta, dalle guglie aguzze della Croda alla mole imponente del Pelmo ed al biancore della Marmolada, è percorsa alla sera da un vento fresco che annuncia, triste araldo, il morir dell'estate.

E mentre nel cielo di settembre ardono, al tramonto di fiamma, come un rogo immane le due piramidi del Pelmo, come per in-



«DOLCE FAR NIENTE».



DAL CAMPEGGIO SI ORGANIZZANO ANCHE MAGNIFICHE GITE AUTOMOBILISTICHE: ECCO UNA «TORPEDONATA» A MISURINA.

canto sono sorte tra l'erba dei prati legioni di colchici — tanti tanti colchici violetti, a due, a tre, a mazzi. Tutta la valle par che si voglia tingere di viola.

Colchycum autumnale. Sì, scendiamo: il Campeggio è finito.

E l'anno venturo?

È la domanda che, al morir del Campeggio, tutti avevano sulle labbra. Voi non lo credereste: ma, sissignori, il futuro campeggio è già deciso, fissato, stabilito. E ve lo dico addirittura: nell'Alta valle del Màllero, in Val Malenco, a mezz'ora dall'immenso ghiacciaio del M. Disgrazia, vicino al Gruppo del Bernina, a tre ore di treno da Milano!

Prossimamente ve ne diremo qualcosa di più; per oggi basti un accenno.

Dicevo dunque: scelto il posto, vi si trasporta da Milano il materiale...

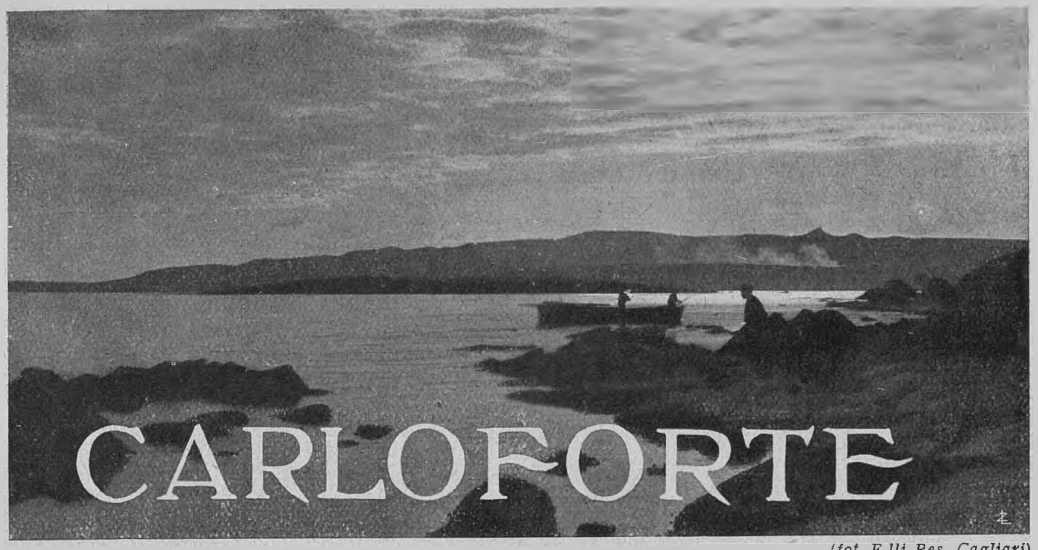
Un momento, per favore. Aspettate che venga luglio...

ERVINO POCAR.

(Fotografie appositamente eseguite da Achille Flecchia, Milano, via Dante, 6, fotografo ufficiale del Campeggio).

1925 e non 1926

Solo durante il 1925 sarà possibile, con dieci lire, ricevere la Guida di Roma, *l'*Annuario generale, *il 6° fascicolo dell'*Atlante Stradale. *Una massa di pubblicazioni da far... tremare il tavolino sul quale le collocherete. La* Guida di Roma *è un volumone di 868 pagine con 73 fra carte e piante. È la pubblicazione che meglio commemora l'anno Santo ed è cara a chi visitò la Città Eterna come a coloro che ancor non sciolsero quel voto. L'*Annuario Generale *è una piccola Bibbia, giacchè nelle sue 1500 pagine di testo contiene una miniera di notizie intorno a tutti i Comuni e le frazioni del Regno. L'*Atlante stradale *poi è la carta turistica per eccellenza, indispensabile ai motoristi ed ai ciclisti. Tutto questo ben di Dio è largito ai Soci del 1925. Ditelo ai vostri amici e conoscenti. Vedrete che essi si affretteranno ad inviare il vaglia per l'associazione al Touring. (L. 2 [tassa ammissione] + L. 10,10 [quota annuale 1925] + L. 10 [id. id. 1926] + 16,20 [abbonamento di favore a* Le Vie d'Italia *per il 1926]: in totale L. 38,30). Fate passare la parola...*



(*fot. F.lli Pes, Cagliari*)

VISIONE, AL TRAMONTO, DELL'ISOLA DI S. PIETRO, DALL'ISOLA PIANA.

Singolarità di natura.

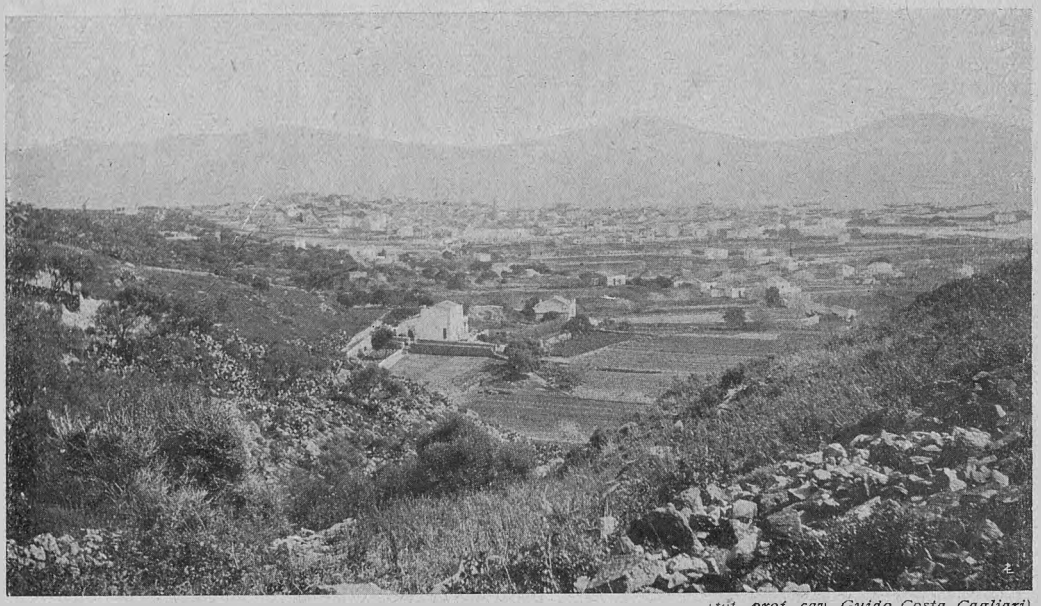
Il viaggiatore, che, percorrendo l'isola di Sardegna, reca nello spirito la visione del paesaggio sardo e dei costumi della popolazione, così singolarmente caratteristici, resta stranamente sorpreso nello scoprire, all'estremità meridionale della costa di ponente, che guarda il Mediterraneo, e, precisamente, in faccia a quella regione sulcitana, nota, in tutti i tempi, per la dovizie della ricchezza mineraria, un lembo vero e proprio di Riviera Ligure. Riviera Ligure nel più stretto senso della parola; per l'amenità della marina; per la fisonomia del lindo, civettuolo paesello, allineato su di essa; per l'indole degli abitanti, il loro aspetto fisico, i loro costumi; per il diverso tipo di attività economica prevalente e, finalmente, per l'idioma prettamente genovese da essi parlato.

A Carloforte si giunge, ordinariamente, per la via Iglesias-Portovesme. Quando l'autocorriera, che percorre, ogni giorno, quell'itinerario, lasciandosi addietro le numerose miniere, giunge faticosamente alla sommità della sensibile salita, al così detto *Culmine,* s'apre allo sguardo una veduta nuovissima. Nuovissima anche relativamente alla regione più prossima. Infatti sono spariti i grandiosi edifizi minerari dalla singolare architettura, appollaiati su in alto, a ridosso delle montagne: gli svelti camini anneriti, che si levano sopra gli sterminati capannoni; i cumuli immensi dei residui di minerali, che formano nuove colline e tracciano



(*fot. F.lli Pes, Cagliari*)

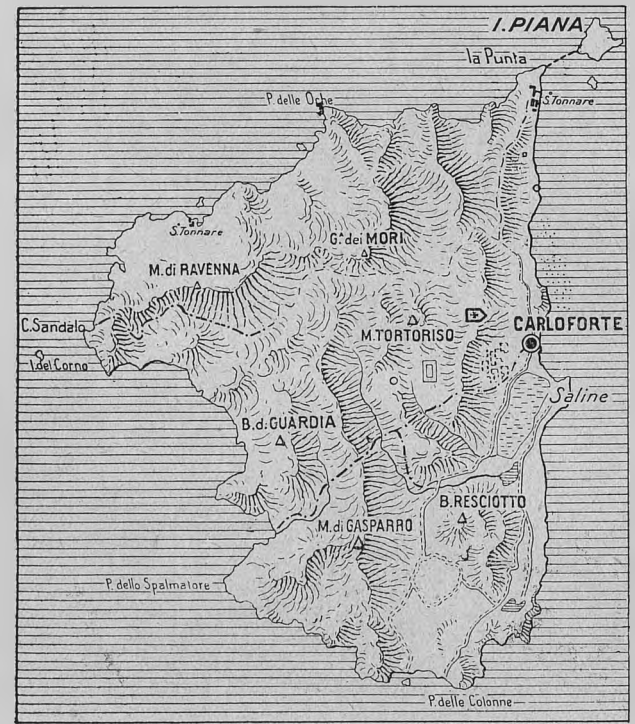
IL CASTELLO DEI LOMELLINI, A TABARCA, SULLA COSTA DELLA TUNISIA, D'ONDE MOSSERO I FONDATORI DI CARLOFORTE (DA UNA STAMPA)



(fot. *prof. cav. Guido Costa, Cagliari*)

VEDUTA DI CARLOFORTE DALLA REGIONE DETTA FONTANE.

nuove strade e mutano, a mano a mano, faccia a intere regioni; i torbidi rigagnoletti che, scesi dalle laverie delle miniere, vanno ad alimentare meravigliose vegetazioni di pioppi e di eucalipti; i piani inclinati sui quali, ogni tanto, salgono e scendono i vagoncini che, per la distanza, sembrano giocattoli; le ligniti ammonticchiate qua e là, fumanti per combustione spontanea.



L'ISOLA DI CARLOFORTE.

Di fronte c'è il mare che, dalla costa della Sardegna, contro la quale si rompe in marosi spumeggianti, va sino al ridente isolotto di S. Pietro, il quale vi appare dinanzi quasi d'improvviso, con la cittadina di Carloforte.

Carloforte, come abbiamo detto, fa correre il pensiero agli ameni paeselli marittimi donde mossero quei coloni che dovevano portare, prima a Tabarca e poi a S. Pietro, il tesoro della loro intelligente operosità, del loro meraviglioso spirito di iniziativa. Anche le coste che guardano l'Africa e la Spagna schiudono, ogni tanto, vedute pittoresche, con le rupi brune tagliate a picco come muraglie colossali, da cui si traggono le note lastre dell'isola, con grotte ampie e profonde, nelle cui acque smeraldine potrebbe star benissimo ancorata qualche nave di discreta dimensione.



(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

VEDUTA DI CARLOFORTE DALL'OSSERVATORIO ASTRONOMICO.

Le origini e le vicende della colonia di Carloforte, e per il fatto in sè, e per il modo in cui si svolse, e per i risultati ottenuti, formano, può dirsi, l'episodio più importante della colonizzazione sarda.

Da Tabarca a S. Pietro.

La fondazione di questa colonia risale al 1738, cioè a circa vent'anni da che la Sardegna, in forza del trattato di Londra, era passata sotto il dominio di Casa Savoia. Quasi tutti i tentativi, siano essi felicemente riusciti od abortiti, dell'impianto di colonie in Sardegna, ripetono la loro origine dal Regno di Carlo Emanuele III, o seguono, a non lunga distanza, la morte di questo e sono conseguenza dell'incremento dato da lui alla colonizzazione.

Le colonie di Montresta, di Oridda, del Sarcidano, di Calasetta, dell'Asinara, furono istituite sotto il Regno di quel saggio Monarca e furono raggi di sole che solcarono le tenebre di quell'età travagliata. Ma i risultati migliori s'ebbero nell'isola di S. Pietro, che egli volle popolata coi liguri che avevano abbandonato l'isola di Tabarca e della cui popolazione curò anche posteriormente l'incremento, con l'importazione di altri abitanti, tratti già in servitù, dalla stessa Tabarca dal Bey di Tunisi.

Tabarca è un isolotto posto sulla costa della Tunisia, a mezza strada fra Bona e Biserta. I geografi non dànno molte notizie intorno a quest'isola, a circa 600 metri e a nord-est dalla costa africana, con un perimetro di 1800 metri e una superficie di 7 ettari. La sua configurazione è quella di un triangolo scaleno, sulla cui sommità, e sopra una roccia quasi verticale, a 50 metri sul livello del mare, si erge ancora il vecchio castello dei genovesi Lomellini, da essi occupato, per quasi due secoli, dal 1540 al 1742. Come coltura non vi cresce altro che un magro pascolo per capre.

Tabarca apparteneva, nel 1737, appunto a Giacomo Lomellini, dovizioso patrizio genovese, ed era abitata da liguri chiamati colà da lui e che attendevano alla pesca del corallo e alla coltivazione di quella parte del suolo che sembrava a ciò meno refrattaria.

L'esistenza di quella popolazione era stata tutt'altro che tranquilla, quantunque il signore dell'isola pagasse ogni anno un tributo al Bey di Tunisi e un altro a quello di Algeri, soggetta come era alle incursioni dei pirati barbareschi, e, del resto, l'estensione territoriale era troppo esigua, in confronto al numero degli abitanti, che ascendevano, nel 1737, a 2000, perchè questi non si trovassero costretti a emigrare, ogni tanto, nelle città litorali di Barberia, ove non trovava-



(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

ROCCE TRACHITICHE DELL'ISOLA PIANA.

no sede più quieta ed erano egualmente sottoposti a tutte le vessazioni e a tutte le razzie cui aveano soggiaciuto prima. E il pensiero di quelli attivi coloni si volse all'isola di S. Pietro, la cui colonizzazione offriva la prospettiva di un doppio vantaggio: avere un'isola che avrebbe consentito ai profughi di Tabarca di deporre il soverchio della popolazione in luogo più sicuro, e, insieme togliere ai Barbareschi un punto avanzato sul Mediterraneo, donde, più d'una volta, essi piombavano sulle navi e sulle popolazioni della costa sarda, spogliando naviganti ed abitanti e traendoli in servitù.

Le prime trattative per la fondazione della nuova colonia passarono fra il Vicerè di Sardegna, marchese Rivarolo, per il Governo Sabaudo, e un Agostino Tagliafico, delegato all'uopo dai Tabarchini. Il Tagliafico si recava nell'isola, e, dopo due giorni di dimora, riferiva favorevolmente. Il progetto relativo alla nuova Colonia, nel 1736, venne mandato alla Corte di Torino, dove otteneva la sanzione reale. Ma le strettezze dell'Erario minacciavano di mandare a male ogni cosa. E solo qualche anno addietro, col sistema della concessione feudale, si potè compiere il trasferimento dei tabarchini a San Pietro. Concessionario fu il marchese Della Guardia, Don Bernardino, figlio a un ricco mercante trapanese, che nell'isola aveva accumulato una cospicua fortuna nel commercio e che era stato di recente elevato alla dignità marchionale. La convenzione relativa all'isola di S. Pietro conferiva a lui e ai suoi successori nel feudo di S. Pietro il titolo di Duca di S. Pietro.

L'atto di investitura porta la data del 6 luglio 1738, e precisamente in quest'anno si compieva il primo trasporto dei coloni, a quanto pare in numero di 625, comprendendosi in questa cifra quelli che provenivano da Tabarca e quelli che erano stati chiamati dalla Liguria.

La nuova colonia, in omaggio alle convenzioni stipulate, prendeva il nome di Carloforte, dal nome del Monarca che ne aveva promosso la fondazione e quello di carolini i suoi abitanti, che ancor oggi si chiamano *carolini* o *tabarchini*.

La colonizzazione.

L'isola di S. Pietro era detta, anticamente, *Hiaeracum* o *Accipitrum insula,* per i falchi che vi abbondavano. Ha un perimetro di chilometri 45 e una superficie di chilometri quadrati 52. È un ammasso di scoscese rupi, di piccole e aspre colline sparse di macchie, e il cui aspetto geologico, dalla parte di levante, dà a conoscere di essere



(*fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari*)

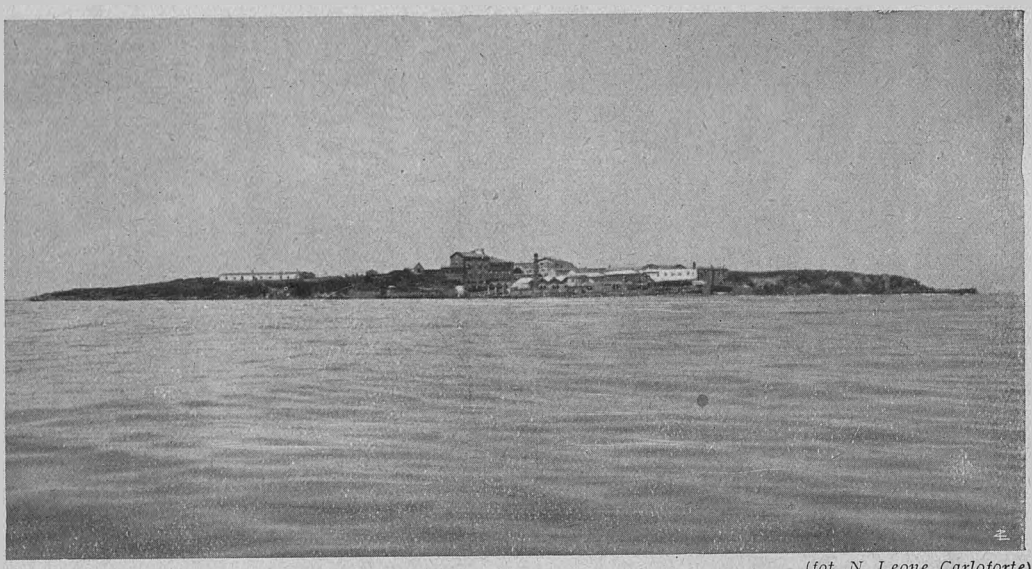
L'OSSERVATORIO ASTRONOMICO.

stata unita alla vicina isola, o, più precisamente penisola di Sant'Antioco. I ruderi colà rinvenuti attestano che l'isola era abitata anticamente. Ma, dall'epoca, tuttora incerta del suo popolamento, all'ottavo lustro del secolo XVIII, essa era senza abitanti. Mancava, quindi, ogni coltura, ogni traccia della mano dell'uomo, ad eccezione di quei ruderi. Era necessario, pertanto, sgombrare una parte del suolo dalle boscaglie che lo ricoprivano ed erigervi delle abitazioni. E questa fu la prima cura dei coloni. Una piccola eminenza appariva acconcia all'erezione delle abitazioni e colà esse furono edificate, protette da un forte, dedicato a San Carlo, sulla porta del quale veniva apposta un'iscrizione in latino. La colonia andò sempre più prosperando. In breve la sua popolazione si accrebbe in proporzione rilevantissima.

Il primo elemento di successo consisteva nell'indole dei suoi abitanti, non degeneri discendenti dell'originaria Liguria. Se il suolo non era molto propizio alle coltivazioni, v'erano, però, molte altre condizioni naturali che davano modo all'operosità dei coloni di esplicarsi con ottimi risultati. Il clima vi era ottimo; il mare abbondava di ottimi pesci, di ricchi banchi coralliferi e di tonni all'epoca della loro annuale emigrazione; eccellente l'ancoraggio nel golfo. Il suolo richiedeva lavoro faticoso e tenace, ma la sua natura trachitica lo rendeva assai acconcio alla coltura della vite. Non mancava la cacciagione: pernici, specialmente, e conigli. Anzi era tale la copia di questi ultimi che, in luogo di un benefizio, costituiva, per i coloni, un flagello, distruggendo i pochi prodotti dell'agricoltura.

Presto discreta parte del suolo si andò coprendo di abitazioni e, la rada di navicelle da pesca e da piccolo cabotaggio.

Nella semplice storia della Colonia due fatti meritano particolare menzione: l'invasione e l'occupazione da parte dei francesi nel 1793 dell'isola, che solo dopo diversi mesi veniva sottratta alla signoria della Repubblica francese dalla flotta spagnola, per farla ritornare sotto quella del Re di Sardegna; e l'incursione, nella notte del 2 settembre 1798, dei pirati barbareschi, che



(fot. N. Leone, Carloforte)

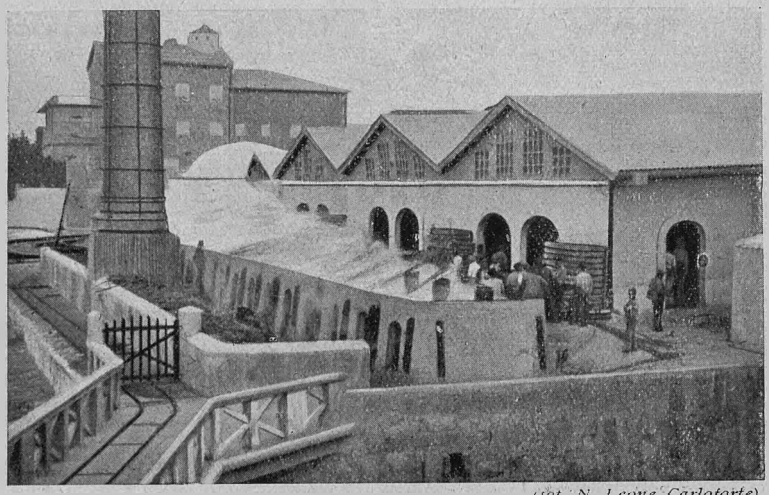
L'ISOLA PIANA VISTA DAL LARGO.

traevano in schiavitù circa un migliaio di carolini, fra uomini e donne.

La prosperità d'oggi.

A circa due secoli di distanza, lo scoglio desolato, l'isolotto arido e deserto, che serviva solo di nido agli uccelli di rapina, e, qualche volta, di rifugio ai corsari, è oggi un paese popoloso e fiorente, mentre Tabarca, l'isola da cui muovevano i nuovi popolatari di San Pietro, è improduttiva e quasi deserta. Ovunque la mano dell'uomo ha impresso il marchio del lavoro e del progresso: alla marina, dinanzi alla quale si cullano numerosi velieri e piroscafi, nell'interno del paese, ove tutto spira benessere e attività, e persino sulle alture, un giorno nude rocce, ora disseminate di casolari e dissodate con tenace lavoro.

Carloforte non è colonia agricola, ma marittima e commerciale. I prodotti dell'agricoltura non sono sufficienti ai bisogni del paese. Quel po' di grano che vi si coltiva basta appena per pochi mesi. L'orzo si dà in pascolo ai buoi, e se le viti, a furia di lavoro, dànno un discreto prodotto, è proprio per la tendenza istintiva della popolazione a non trascurare alcuna risorsa. Nè, fra tali risorse, possono essere poste le frutta e gli ortaggi. Mancano inoltre i pascoli e, quindi, l'industria dell'allevamento del bestiame non vi ha alcuno sviluppo. Gli abitanti sono, per la massima parte, marinai, pescatori, commercianti e, insieme, agricoltori. Nessuna fonte di



(fot. N. Leone, Carloforte)

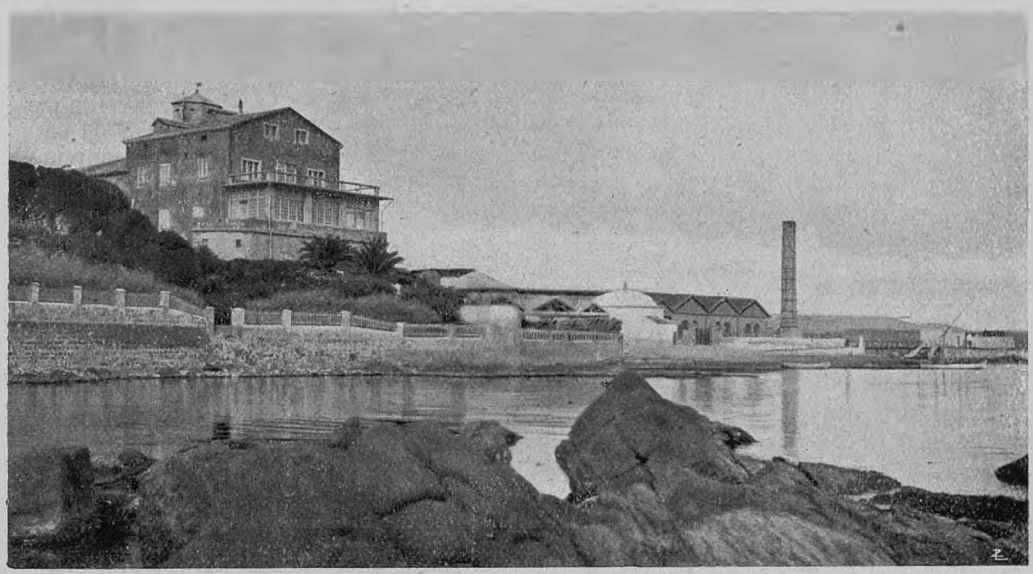
LE OPERAZIONI DI COTTURA DEL TONNO ALL'ISOLA PIANA.



(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

ISOLA PIANA. IL PALAZZO DEL MARCHESE DI VILLAMARINA.

lucro è stata trascurata, nessuna probabilità di giusta rimunerazione negletta, dalla pesca minuta a quella del tonno, dalla navigazione di piccolo cabotaggio al trasporto del minerale. Una parte considerevole della popolazione vive appunto sul trasporto dei minerali, di cui si esportano comunemente centinaia di migliaia di tonnellate,



(fot. F.lli Pes, Cagliari)

IL PALAZZO DEL MARCHESE DI VILLAMARINA NELL'ISOLA PIANA.



(*fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari*)
LA CENTRALE ELETTRICA DI PORTO VESME, SULLA COSTA SARDA DI FRONTE ALL'ISOLA PIANA.

dalle miniere del vicino iglesiente. Ma non è raro il caso che il battelliere carolino, deposto il remo, o il pescatore, gettate le reti in fondo al battello, volgano le proprie cure, per una parte della giornata, al proprio orto o alla propria vigna.

Abbiamo già detto che il dialetto, l'aspetto fisico, la loro indole, accusano, nei carolini, l'origine ligure. Il loro dialetto è un genovese corrotto, nel quale si sono introdotti vocaboli che non sono del dialetto originario o desinenze proprie di quello sardo. Il caratteristico costume sardo vi è proscritto. Non i *gabbani,* non le pelose *mastrucche,* non i gonnellini, o, talora, i calzoncini maschili di orbacce nero a grandi pieghe all'uso greco o montenegrino, nè i pesanti berrettoni ricadenti sull'omero o dietro le spalle, in uso in tutta la regione adiacente; nè a Carloforte nè a Calasetta, il minuscolo, bianco, lindo paesello all'estremità nord della penisola di Sant'Antioco, pure esso d'origine ligure.

I carolini, come i calasettani, ricordano volentieri tale origine, come raccontano al visitatore che a Pegli, donde mossero i liguri fondatori della colonia, v'è una via intitolata a Carloforte, così come a Carloforte v'è una via dedicata all'incantevole comune della Riviera Ligure di ponente. « Andiamo in Sardegna », dicono quando si accingono a traghettare le poche miglia che li dividono dalla costa sarda.

Non vi sono, nell'isola, le grandi fortune, ma è sconosciuta anche la grande miseria. La mendicità v'è affatto ignorata. Un carolino si lascerebbe morir di fame, prima di stendere la mano per l'elemosina. Con la miseria v'è ignota, può dirsi, anche la delinquenza.

Costumanze curiose.

La donna è impareggiabile compagna di questo tipo di colonizzatore. Ha abitudini preziose di massaia e di madre di famiglia. Operosa, modesta, ma risoluta, rende lievissime al marito le cure del governo della casa, in cui è regina. Non v'è che da entrare in qualche abitazione per comprendere quali confini inverosimili tocchi l'abito della nettezza e dell'ordine presso le donne caroline; abito che si palesa ad ogni momento, in ogni oggetto, in ogni particolare; nei tersi pavimenti, nel candore immacolato delle pareti delle case anche le più umili, accuratamente imbiancate, nello splendore delle maniglie metalliche delle porte e delle finestre, che fanno impallidire l'oro e l'argento più fini, nel biancore della lingeria, odorante da lungi di bucato. È caratteristica l'usanza popolare di trarre nella via, quasi ogni settimana, le masserizie dalle abitazioni a terreno, mentre agli ambienti si ridà ogni volta il bianco di calce.

Altra usanza caratteristica, comune del

resto colle usanze di altre popolazioni, è quella di designare le persone, anzichè col loro nome e cognome, con un nomignolo, anche se talvolta strano o grottesco, senza che nessuno trovi a ridire o se ne adonti, anche perchè la consuetudine non ha nulla di offensivo. Così a Carloforte trovate il *bianchino*, lo *spagnoletto*, il *fanfarino* e perfino il *bue*. Chi scrive queste righe ricorda di aver conosciuto, a Cagliari, un signore, di civilissima condizione, titolato, rispettabilissimo, che a Carloforte non era conosciuto altrimenti che per un nomignolo equino.

L'isola ha una sola strada carrozzabile, quella solo da qualche anno ultimata, che conduce alla Punta, ove sono gli stabilimenti di confezione del tonno. Fino a poco tempo fa, perciò, non vi era che un unico cavallo, un melanconico bucefalo che trascinava al cimitero il carro dei morti e quello... dell'immondezze. Ma crediamo che neanche oggi egli abbia numerosi compagni. I galleggianti, invece, d'ogni forma e dimensione — brigantini, tartane, bilancelle, canotti, lancie — si contano a centinaia.

La familiarità del carolino col mare è denunziata dal barometro pubblico impiantato a cure e spese dell'Amministrazione comunale, all'imbocco della via principale del paese e che viene immancabilmente consultato, la mattina, dai marinai, prima di sciogliere le vele e affrontare la navigazione, di consueto, sulla costa di ponente della Sardegna, assai burrascosa per l'influenza dei venti del pur lontano Golfo del Leone.

Della civiltà di questa popolazione fa fede il magnifico casamento scolastico, un fabbricato vasto, moderno, su un'altura dominante la cittadina, con il mare immenso di fronte.

La pesca del tonno è una fra le più cospicue risorse del paese e i carolini prendono parte, non solo alle pesche nelle tonnare prossime alla loro isola, ma sovente a quelle di altre ben distanti. Quella dell'Isola Piana ha rinomanza europea. Dicesi che in altri tempi vi siano stati pescati fino a trentamila pesci: la massima mattanza, negli anni più prossimi a noi, è stata di circa diecimila pesci.

Nell'isola vi è qualche stagno bonificato e una salina che produce da nove a diecimila tonnellate di sale all'anno. Nella torre di San Vittorio trovasi l'Osservatorio Astronomico, stabilito dalla commissione geodetica internazionale per studiare con continue osservazioni lo spostamento dell'asse terrestre.

Il tragitto marittimo.

Il tragitto fra l'isoletta e l'isola madre — quarantacinque minuti di piroscafo — si compie quotidianamente, in linea postale sovvenzionata, a mezzo di un vaporetto e di un motoscafo. Chi li considerasse alla stregua di una riproduzione fotografica potrebbe facilmente essere indotto a scambiare questi modesti burchielli, per le linee pretensiose e, per mancanza di termini di raffronto, con due transatlantici. Mentre il *Pianosa* è un minuscolo vetusto piroscafo — oltre cinquantenne — già appartenente alla *Navigazione Generale Italiana*, passato poi alla *Società Nazionale di Servizi Marittimi* e finalmente ereditato dall'*Italia*. In pochi metri di spazio ha un ponte di comando, un ponte e un salotto per passeggieri di classe e due alberi alti, presuntuosi, che sembrano fatti apposta per acutizzare il rullio ed il beccheggio durante la traversata, che è, più d'una volta, assai ardua.

Un monumento.

Il monumento a Carlo Emanuele, che campeggia nella passeggiata alla Marina, eretto nel 1786, consistente nella statua del re in costume romano, a piè della quale si inginocchiano due figure, d'uomo e di donna, in atto di ringraziamento per essere state loro spezzate le catene della servitù, se non ha grande valore artistico, ne ha certo, però, uno storico, e, diremo così, morale. Le due epigrafi, infatti, che ne ornano il basamento, ricordano la fondazione della Colonia e la liberazione dei tabarchini.

Il Valery, nel suo *Voyage en Sardaigne et en Corse*, disse giustamente di questo monumento «qui touche bien plus que tant de pompeuses statues de rois ou d'empereurs avec le lieu commun de leurs esclaves enchainés puisqu'il rappelle l'action vertueuse de ce bon prince».

MARCELLO VINELLI.

Dobbiamo le nitide fotografie che illustrano questo articolo alla cortesia dei signori: prof. cav. Guido Costa, valente pubblicista e distinto dilettante fotografo e F.lli Pes e Nino Leone, che rispettivamente a Cagliari e a Carloforte esercitano l'arte fotografica.

L'ITALIA ALL'ESPOSIZIONE DI GRENOBLE

Il Padiglione dell'Elettricità.

Dei padiglioni italiani all'esposizione del Carbon Bianco e del Turismo di Grenoble, più efficacemente che in una rivista turistica si potrebbe occuparsi in una dedicata all'elettricità; chè la Sezione del Carbon Bianco, e per estensione e per qualità, non solo è riuscita più ricca e più completa della pur ricca Sezione turistica, ma per riconoscimento unanime supera le analoghe Mostre straniere e quella stessa dell'elettrotecnica francese.

L'ing. Guido Semenza, che il Governo italiano ha chiamato molto opportunamente a presiedere all'organizzazione generale della mostra italiana, largamente usando dell'ascendente grandissimo di cui gode fra gli elettrotecnici d'Italia e sfruttando, insieme con l'abbondanza di mezzi finanziari di cui quell'industria gode attualmente, il non ambizioso proposito di dimostrare i progressi dell'Italia in quell'antico e progredito centro francese di utilizzazione dell'energia elettrica, ha saputo raccogliere una documentazione sintetica ed efficace di quanto abbiamo fatto e di quanto possiamo in un campo che meritamente è considerato, prima che d'altri, nostro.

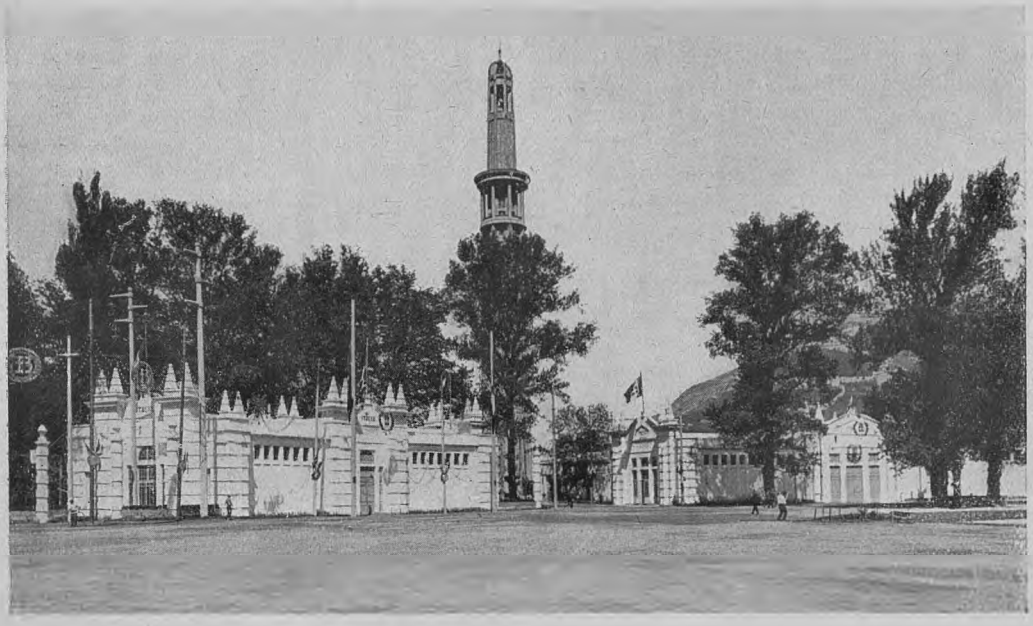
Il bel quadro luminoso dell'Associazione Distributori d'Energia Elettrica, che accoglie il visitatore della *hall* centrale del Grand Pavillon, rapidamente ragguagliandolo, con sette scatti successivi, del gigantesco aumento delle centrali elettriche dal 1895 ad oggi, lo prepara alla meraviglia e all'ammirazione per quanto è schierato a destra e a sinistra: di qua i grafici, i plastici, le fotografie delle Società produttrici o distributrici di energia, di là alcuni dei grossi nomi di industrie — la Ansaldo Cogne, la Richard Ginori, la Marelli, la Riva, la Pirelli, per dirne solo alcune delle più sonanti — a base di sfruttamento del carbon bianco. E, lontane da queste per ragioni.... logistiche, ma intimamente una cosa sola con esse, la Tosi e la S. Giorgio che espongono insieme la gigantesca turbina di 15.000 HP. destinata all'impianto del Coghinas, secondo, dopo il Tirso, nel triplice sistema di utilizzazione delle energie idrauliche della Sardegna, la Breda che manda una novissima motrice trifase costruita per le FF. SS., e le Ferrovie stesse che, accanto ad altro materiale minore, espongono, nel padiglione ferroviario, una sottostazione mobile di trasformazione e due motrici trifase, una delle quali, veterana veramente illustre, ha compiuto in 11 anni di onorata ma non ancora logorata esistenza, la bellezza di 900.000 km., senza perciò mostrare, a quanto affermano i tecnici, troppo evidenti segni di stanchezza.

Elegante nelle forme, di buon gusto italiano, oltre che nutritissima nella sostanza, questa sezione è, insieme, una dimostrazione di forza scientifica tecnica finanziaria e di amor proprio nazionale, sempre lodevole e necessario là dove esso è chiamato esplicitamente in gara, esigendo prestazione di opere e sacrificio di denaro.

Il Padiglione del Turismo.

Il Turismo italiano si presenta con dignità ed eleganza non minori, sebbene lo spazio occupato da esso — il Petit Pavillon —, sia la metà circa di quello dell'elettricità e le affermazioni individuali vi sieno, fatte poche eccezioni, meno imponenti e probanti.

L'ENIT al quale il Governo affidò l'organizzazione della sezione turistica volle espresso, nell'insieme della mostra, il concetto d'una Italia superiore per qualità e quantità di bellezze, per bontà di clima, per efficacia d'acque curative, per attrattive naturali sempre diverse e sempre egualmente forti in tutte le stagioni, ad ogni altro paese del mondo: concetto di pretta propaganda turistica, che importava di dimostrare con una rapida e comprensiva visione di luoghi e di cose, sufficienti a celebrare in poco il molto, senza che la «propaganda» scendesse un momento solo al livello della réclame. Intorno, mentre le grandissime e le grandi istituzioni turistiche o interessate al turismo, come il T.C.I., le FF. SS., le Federazioni Regionali di Pro-Loco, avrebbero descritto l'opera da esse spesa per il miglioramento delle condizioni turistiche generali del paese — stra-



I DUE PADIGLIONI ITALIANI A GRENOBLE.

de, trasporti e comunicazioni, alberghi, guide, carte, opere di comodità locale — i singoli avrebbero raccomandato questa o quella curiosità particolare, questo o quell'albergo, questa o quella stazione climatica o balneare o idrominerale. Gli studi di statistica dell'ENIT sul movimento dei forestieri in Italia avrebbero commentato, con la forza dei dati scientifici, i pensieri d'indole economica e finanziaria che la mostra sarebbe via via venuta suggerendo ai visitatori; e un Ufficio Informazioni modello, ricco d'una biblioteca di consultazione di parecchie centinaia di volumi e fornito di abbondante materiale di propaganda, avrebbe offerto modo di soddisfare ogni nuova curiosità che fosse venuta sorgendo durante la visita e d'iniziare quasi anche materialmente, dal padiglione italiano stesso, quella visita all'Italia che la presentazione di tante bellezze sarebbe venuta imponendo agli spiriti come una necessità.

Di questo programma, due parti sono state attuate per intero: quelle affidate direttamente all'ENIT, al Touring, alle Ferrovie; il resto è meno di quello che avrebbe potuto essere, se all'insistenza con la quale l'ENIT sollecitò interventi e consigliò partecipazioni avesse risposto quella cosciente larghezza di adesioni, che l'interesse stesso degli espositori pareva consigliare e che la piena riuscita di questa manifestazione italiana avrebbe reso assolutamente necessaria.

Sarà detto più avanti, brevemente, di tutto ciò; qui importa di soggiungere subito che, anche così come sta, la mostra del turismo italiano è eccellente.

Lo sforzo dell'ENIT.

Lo sforzo massimo, qua dentro, è stato fatto dall'ENIT; non solo perchè l'organizzazione intera della mostra è opera sua, ma perchè anche nell'esecuzione esso ha dovuto addossarsi la parte maggiore e più importante: l'illustrazione generale del paese. E l'Ente ha cercato la novità, più che nelle bellezze peregrine — cose squisite, destinate a fare minor presa sulle masse affrettate che sugli spiriti raffinati —, nell'aggruppamento delle più note e vistose, secondo il concetto cui ho accennato.

Al centro d'un'enorme parete, un gran quadro dimostra la superiorità del clima italiano su quelli di altre regioni o città che son centro d'espansione turistica verso l'Italia; a Londra a Parigi a Berlino, tante ore di sole, tante giornate di pioggia, tante di nebbia; in Italia, relativamente quasi punta neb-

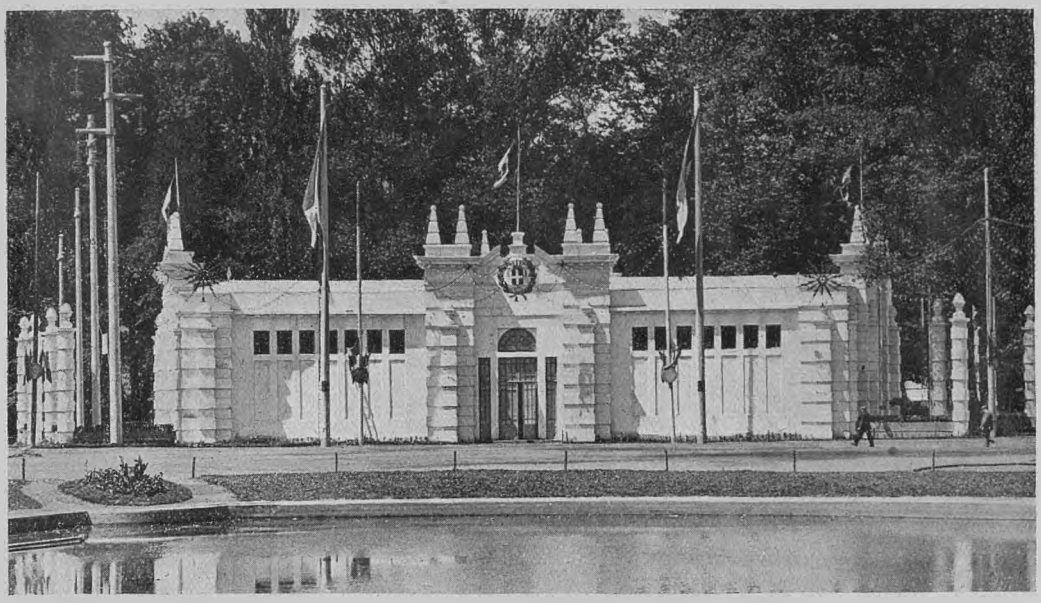
bia, poca pioggia, molto e moltissimo sole; il disco delle nebbie londinesi del mese di novembre, diventa un semicerchio a Parigi, un grosso settore circolare in Lombardia, sparisce nel Golfo di Napoli e in Sicilia; le ore di sole, che anche nei mesi d'inverno sono un disco pieno per tutta l'Italia meridionale, diventano nel Nord d'Europa un settore d'angolo sempre più piccolo. Il visitatore si sofferma, guarda; e poi si ferma, e studia; e poi conclude.

A questo quadro, che non è nuovo ma risulta sempre efficacissimo, fanno corona le principali regioni turistiche d'Italia, che si raccomandano coi colori dei cartelli o col rilievo incisivo degli ingrandimenti fotografici. Ogni illustrazione regionale ha al centro una carta della regione, all'acquerello, con segnate le vie d'accesso e di comunicazioni e le distanze dai principali centri dell'Estero; gli ingrandimenti fotografici rinchiudono l'acquerello centrale in una specie d'ampia cornice; i cartelli accompagnano e commentano. Sicilia e Golfo di Napoli, Riviera e Laghi, Piemonte e Dolomiti: l'Italia in pochi tratti fondamentali; le città di arte, accennate ognuna con uno dei monumenti suoi più celebrati, completano un quadro di bellezza che non ha rivali.

A riprova della sua propria attività l'ENIT ha esposto, raccolte entro severe cornici di noce, le copertine di tutte le sue pubblicazioni di propaganda, le fotografie di tutti i suoi cartelli, la sfilata, interno ed esterno, di tutti i suoi 47 Uffici di Viaggio e Turismo; opera imponente che, affidando la propaganda non alla sola parola scritta e alla immagine stampata, ma anche alla viva voce dell'informatore e al consiglio dell'addetto all'Ufficio Viaggi, si atteggia secondo un concetto che potrà parere, come ad alcuno pare, discutibile, ma che ha serie, documentate, nobilissime ragioni di essere. Una corona di diagrammi statistici elabora scientificamente i numeri e i dati che narrano la opera pratica e teorica svolta dall'Ente per aumentare l'afflusso dei viaggiatori verso l'Italia e porge elementi, di teoria e di pratica insieme, per l'opera avvenire: sono i diagrammi delle pubblicazioni di propaganda che salgono vertiginosamente dal milioncino del 1920 ai 17 milioni di pagine del 1923, agli 83 milioni del 1924; sono le colonne degli stranieri che crescono dal mezzo milione del secondo anno del dopoguerra agli 835.000 dell'anno passato; è la linea generale dei viaggiatori di un anno, che culmina una prima volta in maggio per la presenza del numero massimo di stranieri, una seconda volta in luglio-agosto per il movimento estivo degli italiani; oppure sono le linee varie che, con movimenti diversi, attestano le diverse abitudini delle singole nazioni: francesi e inglesi ce n'è soprattutto in primavera, americani del sud e del nord, nel cuore dell'estate; tedeschi..., non occorrono i diagrammi per dire che ce n'è molti, e da per tutto, e in tutte le stagioni. Infine, sono 4 bilance identiche: la prima, quella del 1921, in forte squilibrio, l'ultima, del 1924, coi piatti, se non proprio orizzontali, con una notevole tendenza a diventarlo: la funzione equilibratrice del traffico turistico che, coi suoi 2 miliardi e mezzo di « esportazione occulta », cioè di denaro lasciato nel paese dagli stranieri, compensa in misura sempre maggiore il deficit della nostra bilancia commerciale, è espresso con evidenza da questa rappresentazione simbolica la quale, più che a meditare, invita a concludere e ad agire.

Le FF. SS. e il Touring.

Fotografie, ingrandimenti, cartelli a colori, acquerelli, tutto quanto il materiale edito o preparato dall'ENIT, rientra in quella opera di propaganda che l'Ente viene svolgendo fin dal suo sorgere in accordo e spesso in vera collaborazione con le FF. SS. Le quali, naturalmente, hanno la loro parte in quanto finora è stato descritto; ma una parte a sè — come ha fatto l'Ente per i suoi studi di statistica — esse hanno voluto riserbarsi anche entro questa mostra comune: quella che illustra quanto finora s'è fatto in Italia e quanto si sta preparando per la elettrificazione, sia della rete statale, sia delle linee concesse all'industria privata. 823 km. già in esercizio e 559 di prossima inaugurazione sulle linee dello Stato; 959 in esercizio e 216 in corso di elettrificazione sulle ferrovie private, sono simbolicamente tracciati sul gran quadro centrale dello stand, con facile visibilità; l'impressione che ne ricava l'osservatore straniero, soprattutto per alcune regioni d'Italia, è veramente confortante per noi, come confortanti sono tutti i commenti del pubblico, che ammira e confronta. Questa vol-



IL PADIGLIONE ITALIANO DEL TURISMO ALL'«EXPOSITION DE LA HOUILLE BLANCHE ET DU TOURISME» DI GRENOBLE.

ta, non abbiamo il diritto di chiamare i confronti odiosi... I disegni, che analizzano specialmente il gruppo di linee Ligure-Piemontese e quello Tosco-Emiliano, confermano la prima impressione e la confortano, agli occhi dei tecnici, di precisi dati di fatto.

La documentazione che il Touring fa della propria attività, gloriosa all'estero non meno che in Italia, è sobria nella forma e convincente nella sostanza. All'Atlante Internazionale, all'Atlante Stradale — opere gigantesche per dimensioni e per contenuto scientifico, modestamente rappresentate da un solo foglietto per ognuna — fanno corona le altre manifestazioni, più largamente note al pubblico, dell'operosità del Touring: le guide regionali d'Italia e quella più comprensiva, in due volumi, che per la prima volta mette in mano allo straniero una degna guida d'Italia fatta in Italia; le segnalazioni stradali, ancora poche rispetto alle immense necessità del paese, già moltissime rispetto allo sforzo che costano; gli studi per il miglioramento degli impianti alberghieri e quelli per il savio dislocamento delle scuole alberghiere e per il prudente reclutamento degli alunni di esse. Insieme alle statistiche dell'ENIT, questa mostra del Touring meritò, nel giorno della inaugurazione, una lunga sosta delle Autorità che visitavano per la prima volta il padiglione e fece riconoscere unanimemente all'Italia il merito, non solo di fare molto nel campo del turismo, ma di fare eccellentemente.

Le Mostre minori.

Intorno a queste mostre maggiori, fatte con criterio e ordinate secondo un preciso concetto dimostrativo, sta buon numero di manifestazioni minori, che integrano — alberghi o trasporti, soggiorni climatici o balneari, bellezze naturali, industrie locali — la visione d'Italia emergente dall'insieme. Qui, il buon gusto col quale le cose sono state collocate e disposte maschera appena, però, la insufficienza della documentazione; qui, come poco più su l'industria elettrica è stata lodata per l'abbondanza e signorilità d'un intervento dal quale esula quasi completamente il fine speculativo, va sinceramente deplorata la scarsa sensibilità di quella industria turistica che, per essere tra le prime d'un paese con le quali lo straniero viene a contatto, più di moltissime altre dovrebbe sentirsi tenuta a esercitare dignitosamente una funzione rappresentativa dalla quale, del resto, insieme con la tutela del decoro d'Italia, potrebbe lecitamente attendersi quella del suo proprio interesse.

Questa funzione nazionale le istituzioni turistiche in genere e l'industria alberghiera in ispecie, sentono finora in ben scarsa misu-



PARTE DELLA HALL CENTRALE, CON L'UFFICIO INFORMAZIONI DELL'ENIT.

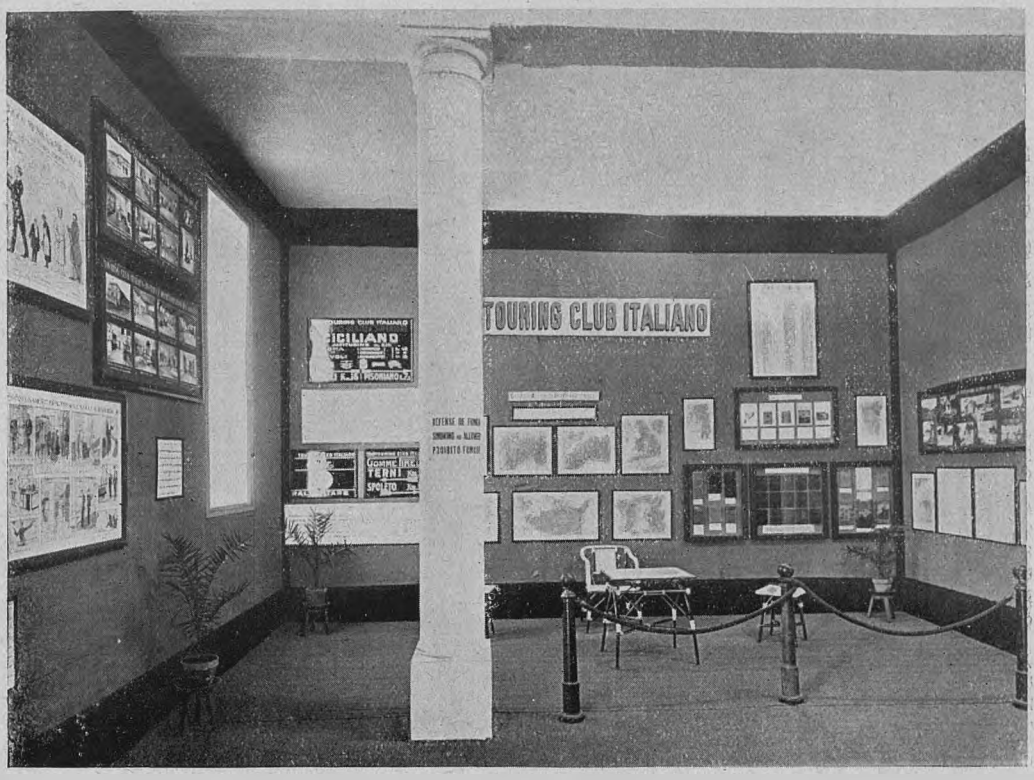
ra; istituti di nobili tradizioni, come il Club Alpino Italiano, si rifiutano di pensare sul serio anche alla semplice preparazione d'una carta d'Italia che segni accuratamente tutti i rifugi alpini; iniziative industriali come la Autostrada, che fanno convergere l'attenzione di tutto il mondo su questo tentativo di soluzione radicale del problema della viabilità in Italia e che in Francia sono discusse con poca simpatia, espongono così misera documentazione, da non dare il minimo senso di quello che veramente esse sono; grandi associazioni d'interessi alberghieri sono completamente assenti o, meno la CIGA, mal rappresentate; alla stessa Associazione Italiana Albergatori non riesce di far aderire uno solo delle molte migliaia di alberghi singoli che ad essa fanno capo; come la Federazione dei Comuni di Cura, pur dandosi cordialmente da fare per convincere qualcuno dei suoi soci, non è in grado di mandarne più d'uno o due. Per un ricco stand di Postumia, per un magnifico diorama di Torino esposto dalla Pro-Piemonte, l'assenza di tutte le altre Federazioni Regionali di Pro-Loco; non una impresa di trasporti automobilistici, in un paese dove la relativa scarsità delle comunicazioni ferroviarie è compensata dai servizi pubblici esercitati sulla rete stradale: Umbria, Abruzzo e Sardegna informino; non una compagnia di Navigazione di questa nostra Italia che si disputa ormai vittoriosamente i passeggeri del Mediterraneo con le Compagnie Francesi e quelli d'oltre Oceano con le Inglesi e le Americane.

Mali e rimedi.

Prima che di colpe vorrei parlare di cause.

Una, ammissibile, è lo scarso interesse che, in genere, suscita un'esposizione provinciale, per quanto d'una provincia industrialmente e turisticamente importantissima come il Delfinato, e, per di più, così prossima ai nostri confini; lo provano la qualità delle manifestazioni di alcuni grandi Paesi e, più ancora, l'assenza d'altri che con la regione confinano e che del turismo vivono: intendo la Svizzera.

Un'altra, anche più plausibile, l'eccesso di



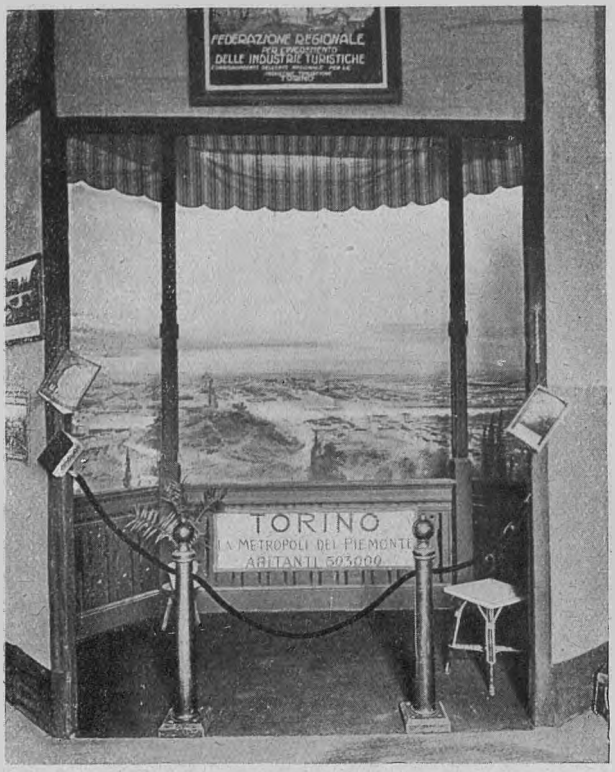
LO STAND DEL TOURING CLUB ITALIANO.

manifestazioni del genere che ormai non si susseguono più, ma si incrociano, si accavallano, si sovrappongono: esposizioni turistiche, sezioni turistiche in mostre d'altra natura, uffici turistici nelle fiere campionarie; manifestazioni locali, regionali, nazionali, dell'Europa, d'oltre Oceano; tre, quattro, cinque nello stesso tempo. Una Mostra di sport e turismo a Genova, una di Propaganda turistica a Torino, una di Turismo e di elettricità a Grenoble, una sezione turistica nella Fiera di Francoforte ed una nella sessione autunnale della Fiera di Praga: tutto ciò, mentre si prepara un'esposizione a Vigo in Spagna e se ne profila un'altra a Rosario, quando ancora quasi sono da schiodare le casse di ritorno dalla Fiera del Libro, dalla Fiera di Padova, da quella di Napoli. Ho citato un esempio... contemporaneo; sei mesi fa era lo stesso; tra sei mesi sarà lo stesso, se non peggio.

Guaio grosso, che, almeno per l'Italia, il Governo, secondo ha suggerito l'ENIT, dovrebbe in qualche modo regolare, riconoscendo il bene che c'è in ognuna di queste manifestazioni, ma non concedendo facilitazioni per più che una alla volta e, ancora, a certa distanza di tempo l'una dall'altra. Ma insomma, oggi il guaio esiste, ed è grosso, sicchè non si può onestamente gridare troppo la croce addosso a quegli Enti e a quei privati che, assillati da continui inviti, si trincerano dietro un rifiuto sistematico, respingendo a limine qualsiasi proposta d'intervento.

Ma c'è una terza ragione, meno accettabile: la scusa, accampata da quasi tutti, di mancanza di materiale adatto per esposizioni. Le industrie private, alberghi compresi, se credono di poter rinunciare a un buon materiale di pubblicità, pur avendo torto, se la vedano ognuna con se stessa e col proprio ministro delle finanze; io penso, qui, soprattutto a quegli Enti che si sono volontariamente addossati il compito di fare la propaganda turistica a beneficio d'una località o d'una regione: dico le Pro Loco, le Commissioni di Cura delle Nuove Provincie, le Federazioni di Pro Loco.

Queste istituzioni, nate povere e destina-



IL DIORAMA DI TORINO NELLO STAND DELLA PRO PIEMONTE.

te a vivere povere finchè il gettito della tassa di soggiorno non venga ad arricchirle per generosità dei Comuni o per volontà del Governo, mancano, pochissime e non nobilissime eccezioni fatte, d'ogni più umile rappresentazione grafica o plastica o, spesso, anche soltanto fotografica, delle bellezze affidate alle loro cure e alla loro buccina: non so se 5, sulle 150 esistenti, figurerebbero degnamente in una esposizione artistica; in una turistica, poche di più. Per mancanza d'iniziativa, per incuria, per deficienza di gusto, luoghi divinamente belli tollerano di essere calunniati da cartelli mostruosi, da fotografie antidiluviane, riconoscendo il male e deplorandolo solo nelle occasioni nelle quali, cercando qualche cosa da esporre senza vergogna al pubblico di una mostra, si accorgono con rossore di non avere nulla: ....come nella occasione precedente.... come nella prossima.

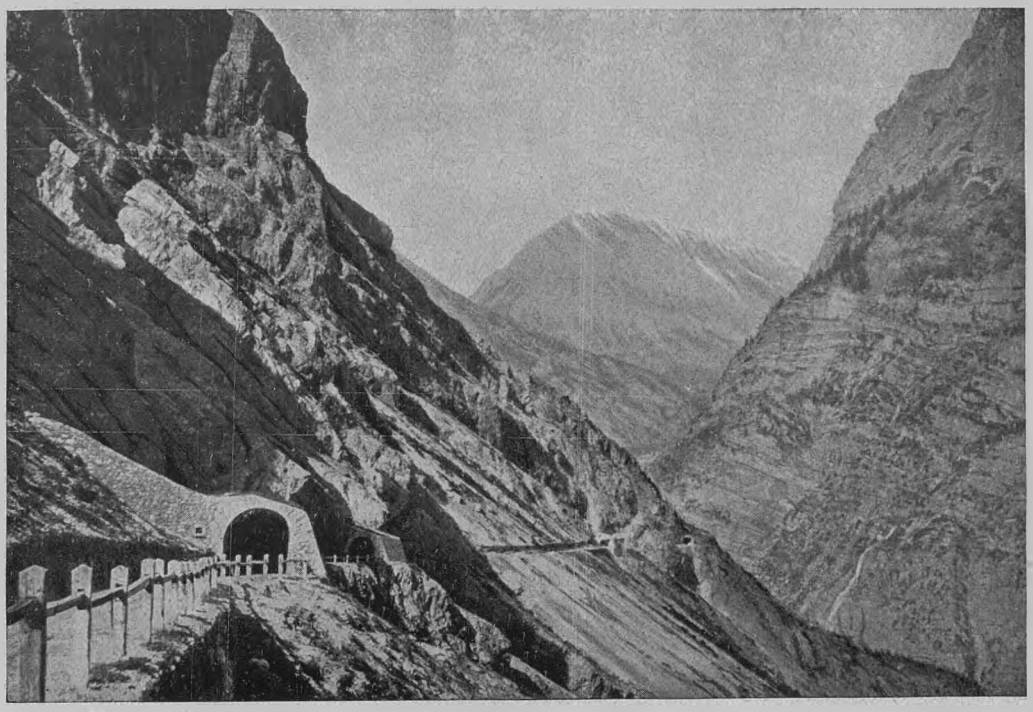
Ed è questa la situazione anche dei grandi Comuni di cura: l'associazione che tutti li riunisce, dopo molti disperati sforzi, l'ho già detto, ha dovuto convenire recentemente che la sua buona volontà, se non poteva nulla contro il rifiuto di alcuni pochi grandissimi, ancor meno poteva contro la completa impreparazione della massima parte dei propri aderenti.

Le deficienze accennate avrebbero certamente tolto valore alla affermazione del turismo italiano a Grenoble, se l'ENIT non si fosse opportunamente e felicemente sostituito allo sforzo dei singoli, compiendo esso buona parte di quell'opera d'illustrazione regionale che altri, partitamente, avrebbe potuto fare con sforzo molto minore. Ma se può essere questa, senza vanteria, ragione di lode per l'Ente, non perciò il problema accennato, che si ripresenterà in ogni occasione consimile è meno urgente e meno meritava di essere additato. Problema di propaganda turistica. Problema « d'amor proprio »: d'un « amor proprio » che è, nella più simpatica forma, amore d'altrui, amore di casa propria, del proprio paese, d'Italia.

ALDO OBERDORFER.

La grande Carta Automobilistica del T. C. I.

È apparso — e venne subito spedito ai prenotatori dell'intera serie — il primo foglio (3° nell'ordine di ripartizione geografica) della Grande Carta automobilistica del T.C.I. al 300.000. *Coloro che videro la carta ce ne scrivono o ne parlano con vero entusiasmo. L'ampiezza del territorio illustrato da ciascun foglio, la nitidezza della riproduzione, la comoda rilegatura a libretto, le importanti indicazioni relative ai passaggi a livello incustoditi, ecc. ecc. sono altrettanti elementi di interesse per l'automobilista ed il motorista. Chi vuol la carta si affretti a prenotarla. Per i Soci: Carta completa (dieci grandi fogli rilegati a libretto) L. 54 (più spesa spediz. L. 20, Estero 30).*



LA GOLA DEL BRAULIO E LE GALLERIE (VERSANTE VALTELLINESE DELLO STELVIO).

IL CENTENARIO DELLA STRADA DELLO STELVIO

Nell'ottobre 1825 veniva inaugurata la nuova grande strada a traverso il Giogo dello Stelvio (metri 2758) da Bormio in Valtellina alla postale di Val Venosta, presso Mals. Essa fu decantata subito come la più alta carrozzabile di Europa e tale primato le spetta ancor oggi. A cento anni di distanza la vecchia strada rinnova la sua giovinezza chè, restituito da poco il confine politico alla naturale frontiera orografica delle Alpi Venoste, il passaggio dello Stelvio ha di colpo ripreso un respiro più potente e più rapido di vita: l'italianità di entrambi i versanti e l'automobilismo trionfante hanno compiuto il miracolo.

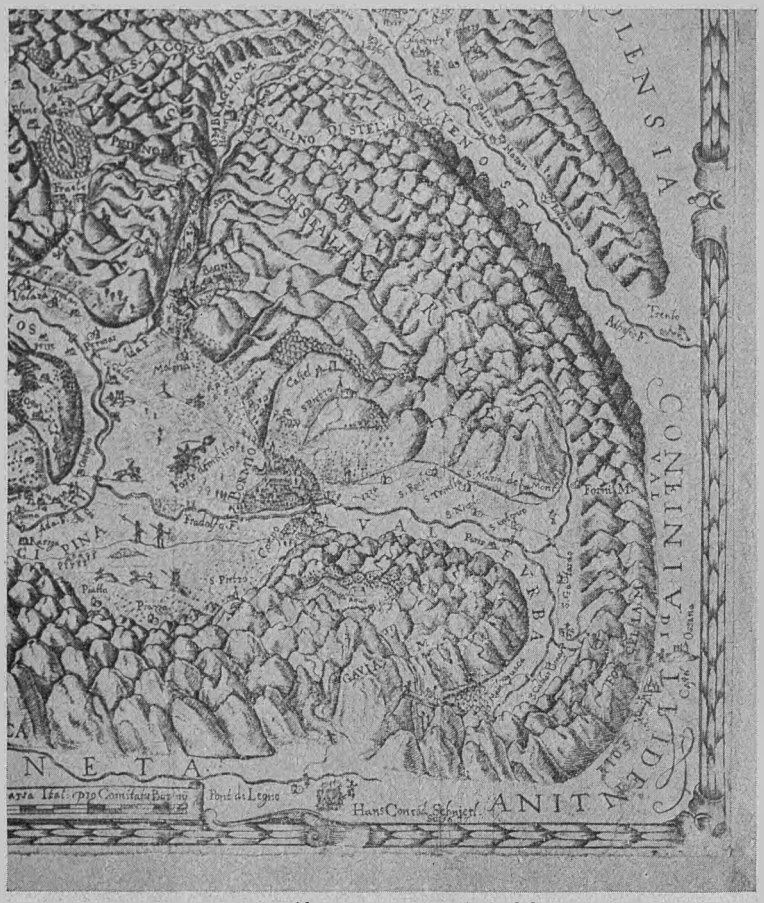
Le bellezze naturali turistiche e l'importanza alpinistica dello Stelvio, hanno fama ben stabilita da anni. Il fascino delle strade transalpine a grande altitudine è qui afforzato dal pittoresco della strada stessa, dal contrasto tra la gola irta di bastionate di rupi del versante valtellinese e l'aperta Valle di Trafoi biancheggiante di ghiacciai e verde di abeti. Una delle più antiche Porte d'Italia verso il nord, la Conca di Bormio, vivifica di ricordi lontani tutti i monti che fan corona (1).

⁂

Dalla Piana di Lombardia, su per le rive del Lago di Como, e per la lunga strada di Valtellina si perviene a Bormio (m. 1225) nel cuore del Gruppo di montagne che prende nome dai due colossi, l'Ortles (m. 3904) ed il Cevedale (m. 3778).

A Bormio, ancora ricca di antiche case del

(1) Dei quattro più alti passi alpini, lo Stelvio m. 2758, il Galibier m. 2650, il Gavia m. 2621 ed il Passo di Santa Maria m. 2502, tre si trovano intorno alla Conca di Bormio; particolare singolare si è che nessuno di essi valica lo spartiacque alpino, bensì catene secondarie di montagne.

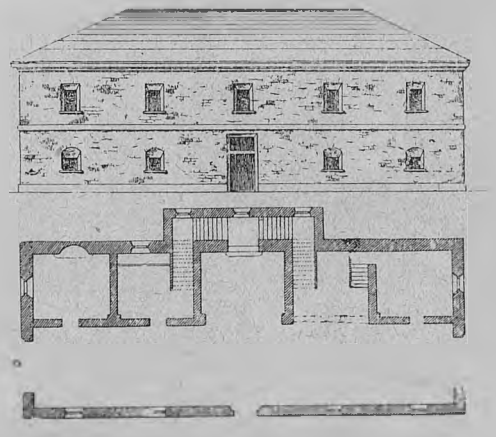

VALS. LA COMO
VALTELENSIA
CONTINIAVALTELENSIA
VALTELENSIA
CAMINO DI STELVIO
Bormio
Fraele
Forno
Pedenosso
Cancano
Fraele
Pinetta
Pinetta
Pinetta

pervenire in alto alla « Bocca del Braulio ». Qui è situata la 2ª Cantoniera. Il nastro stradale che si ammira guardando in giù presenta un effetto dei più curiosi ed interessanti. La valle si apre lentamente ed il Pian del Braulio presenta subito quel caratteristico e sempre romantico quadro degli alti pascoli alpini, gran contrasto di quiete e di verde colla asprezza brulla del tratto fin qui percorso. Abbiamo già salito mille metri da Bormio.

La 3ª Cantoniera (m. 2320) è attualmente trasformata in Alberghetto Ristorante frequentatissimo in estate: anche in inverno allor che una gran massa di neve copre tutta la montagna, qui fanno centro le adunate di sciatori che compiono bellissime gite fino alla Punta Geister (m. 3465). Poco più avanti ecco la chiesetta di San Ranieri col Cimitero di guerra a lato e ancor poco più in su la 4ª Cantoniera semidistrutta con avanzi di trincee intorno al vecchio caseggiato.

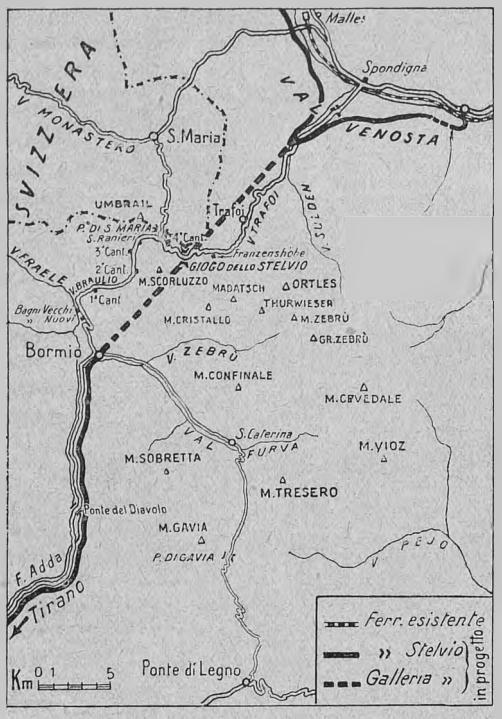


22 AGOSTO 1838 - L'IMPERATORE FRANCESCO I VISITA LA STRADA DELLO STELVIO.



PROSPETTO E PIANTA DI UNA CANTONIERA
(dalla « Guida allo Stelvio » dell'Ing. Giovanni Donegani. Milano 1842).

Al bivio della 4ª Cantoniera si stacca la strada del Passo di Santa Maria (m. 2502) aperto dalla Svizzera nel 1900; essa valica il confine che è a qualche diecina di metri e scende per la Val Muranza in Val Monastero. La veduta è già qui assai vasta sulle rocce dell'Umbrail (m. 3031), celebre meta di escursioni, e sulla punta dello Scorluzzo (m. 3094) lungamente conteso in guerra perchè domina il Passo. Pochi chilometri di ampie svolte ed il Giogo dello Stelvio (2758) è raggiunto. Il panorama molto esteso verso la Val Trafoi noto agli entusiasti delle Alpi è sempre interessantissi-



LA REGIONE DELLO STELVIO COL TRACCIATO DELLA PROGETTATA FERROVIA.

mo: la massa gigantesca dell'Ortles (metri 3904) coi ripidi ghiacciai appesi alla sua tozza cupola, balza avanti imponente e magnifica: i prati verde chiaro vicini e le foreste scure di abeti giù in basso dànno risalto alle lingue dei ghiacciai che si vedono scendere a cascata dalla catena della Madatsch-Trafoier Eisswand.

Un ghiacciaio liscio, quello dell'Eben, viene a finire proprio a pochi metri dal Giogo.

Alcune rovine di casette, avanzi di edifici distrutti dalla guerra, ed il nuovo Albergo ormai quasi tutto ricostruito sono le promesse della resurrezione di quell'appoggio alberghiero al transito turistico che è ormai indispensabile. Sulla sinistra, alcune diecine di metri sopra il Passo, è situato l'ex albergo svizzero della Punta delle Tre Lingue ora completamente abbandonato.

Sotto il Passo, sul versante di Val Trafoi, si svolge quella serie famosa di tornanti che portano al paesello di Trafoi (m. 1541). Questo tratto di strada è stato ora grandemente migliorato e non presenta più pericoli al transito delle automobili. Esso però è disgraziatamente il peggiore in inverno.

Qualunque piccola nevicata subito « slavina » su tutto il pendio e riempie ostruendoli i tornanti. Scendendo il primo grande salto si raggiunge Franzenshöhe (m. 2188) - ex grande Cantoniera Caserma, semidistrutta in guerra, ricostruita ed esercita come albergo. Più in basso ancora al Weisserknott (m. 1863; Roccabianca) siamo ad un magnifico punto di vista su tutte le vette dell'Ortles-Trafoier-Madatsch. È uno spettacolo meraviglioso nelle giornate di bel tempo. Ecco Trafoi (m. 1541).

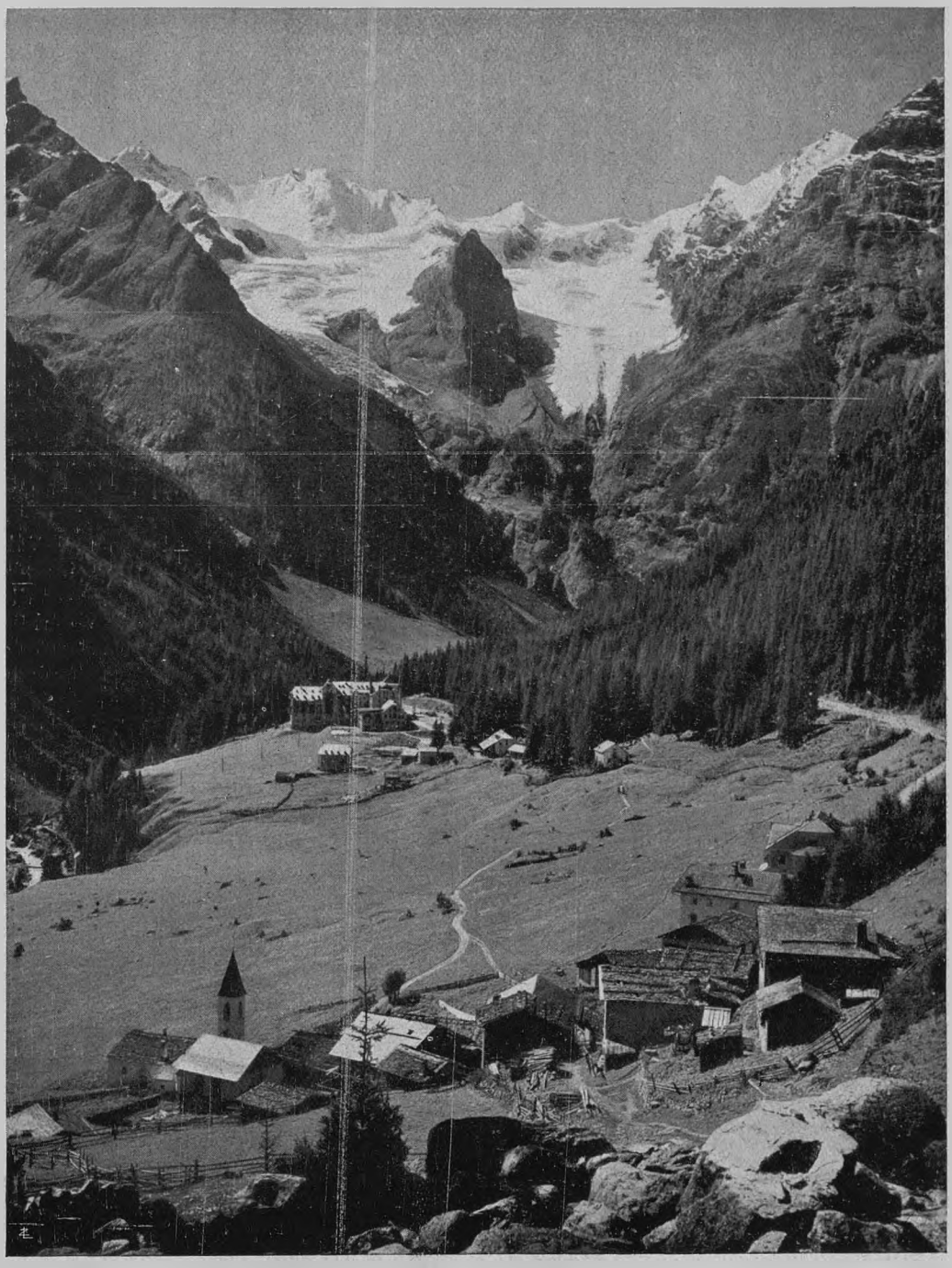
Il suggestivo paesello, d'aspetto prettamente atesino, è soggiorno estivo importante con buoni alberghi. Il grandioso Grand Hôtel incendiato durante la guerra nel 1917 attende ancora di essere ricostruito.

Poco più in basso all'ex forte di Gomagoi (m. 1273) si diparte la Val di Solda (Sulden) nella gola della quale s'inoltra la stretta via per la celebre stazione alpina nel cuore dell'Ortles. L'ultimo tratto della strada, fino a Prato ed a Spondigna non offre interesse turistico particolare traversando ben presto il largo fondovalle di Val Venosta.

La zona dello Stelvio è situata nel punto della catena alpina dove forse più numerose convergono le grandi vie internazionali di transito: ancor oggi come già nel Medio



ITINERARIO DELLA TRAVERSATA DEGLI OTTO GHIACCIAI DELL'ORTLES DAL PASSO DELLO STELVIO (m. 2758) ALLA CAPANNA MILANO (m. 2877) ED AL PASSO DEL CEVEDALE (m. 3267; CAPANNA CASATI). IN DUE GIORNI. QUESTA ESCURSIONE È IN ESTATE ASSAI FACILE CON GUIDA; IN INVERNO (DA OTTOBRE A MAGGIO) INTERESSANTISSIMA COGLI SCI.



TRAFOI COLLA CATENA DALLA PUNTA THURWIESER ALLA TRAFOIER EISSWAND E P. DI MADATSCH.

Evo, quando la Conca di Bormio era il centro obbligato di passaggio delle strade carovaniere che dalla Lombardia e dal Veneto si dirigevano alla Germania e all'Austria. Dalla strada di Valtellina, dalla Val Camonica per il Passo di Gavia, proseguivano le carovane di muli per i Passi di Fraele m. 1952 (Val Mora e Buffalora) e dell'Ombraglio (at-



LA CAPPELLA DELLE « TRE SANTE FONTANE » E LA P. DI MADATSCH.

tualmente chiamato di Santa Maria, vicinissimo al Passo dello Stelvio): quest'ultimo invece non era usato perchè assai più difficile.

Particolare curioso si è che le « mulattiere » carovaniere, percorrevano passaggi di altitudine minore della grande carrozzabile poi tracciata: i traffici dei mercanti avevano cercato la via più bassa e più sicura in inverno, mentre le necessità politiche spinsero in seguito i costruttori della grande carrozzabile a prescegliere lo Stelvio assai più alto e molto infido durante la stagione invernale.

Il Passo di Fraele ancor oggi caratterizzato dalle due torri antiche e da avanzi di strada medioevale, e quello dell'Ombraglio (Santa Maria) videro nel passato oltre che i transiti dei mercanti veneziani colle loro spezie e le loro seterie, anche quelli di personaggi storici e di spedizioni militari.

Ricordiamo il passaggio di Ludovico il Moro signore del Milanese che narrasi fosse colto da una bufera nelle gole del Braulio e si salvasse a stento in una caverna della montagna. Più tardi le vicende della Guerra detta di Valtellina portarono più volte nell'alta valle dello Stelvio e nelle vicine Val Fraele e Val Livigno il rumore delle armi. Il Duca di Rohan alla testa dei franco-svizzeri dimostrò una singolare perizia nella guerra alpina battendo gli austro-spagnoli una prima volta a Livigno il 27 giugno 1635 ed una seconda il 31 ottobre dello stesso anno assalendo da molte parti il Duca di Fernamont che con 8000 austro-spagnoli era calato in Val Fraele dalla Val Venosta, ricacciandolo a Mals. Gravi danni ebbe Bormio da queste contese alle quali gli odii di religione aggiungevano ferocia incredibile. I commerci languirono, barriere ed incagli al passaggio si elevarono da ogni parte per le rivalità degli Stati confinanti. I lavori delle miniere di ferro coltivate in antichi tempi decaddero ed i forni furono abbandonati assai più tardi.

Alla rinascenza del periodo napoleonico si unisce il sorgere dei primi studi per il progetto della Strada dello Stelvio.

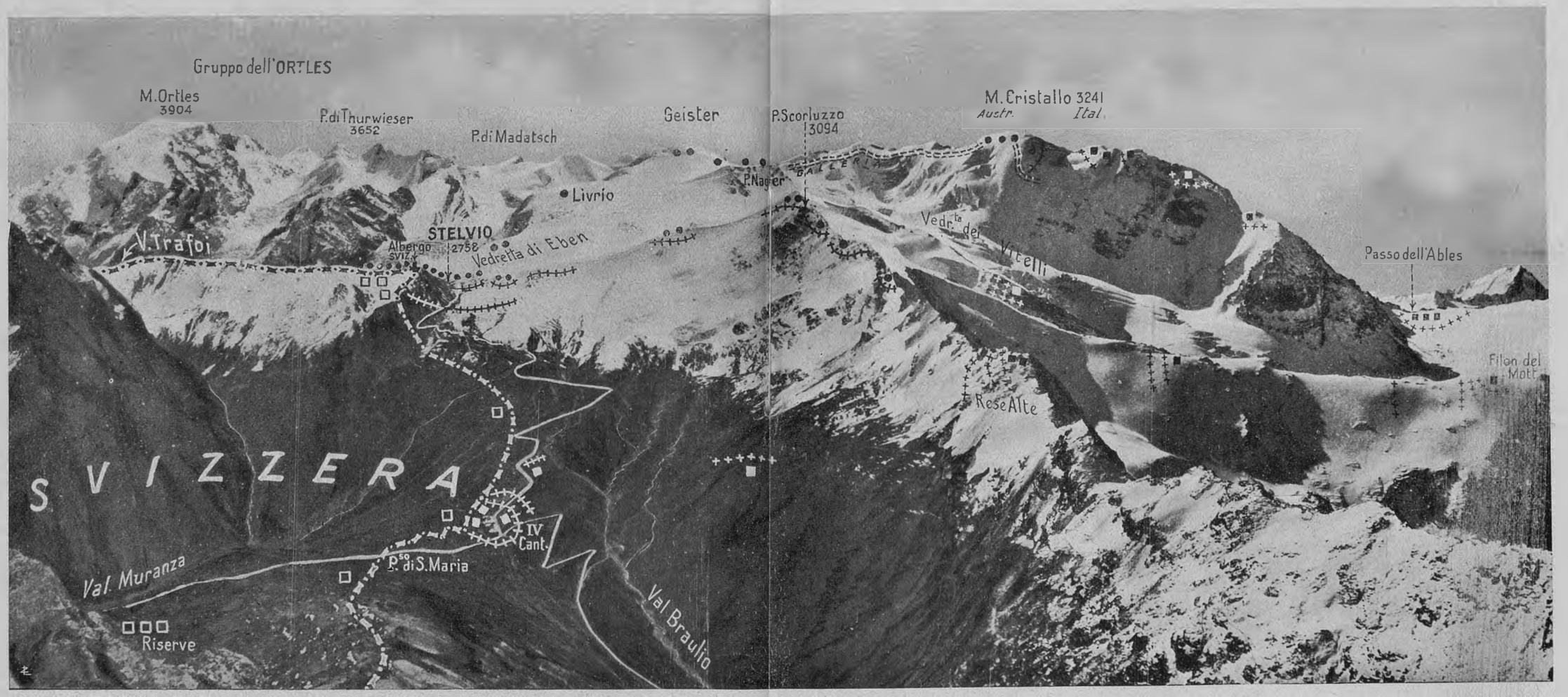
Nel 1808 la Prefettura dell'Adda della Re-



LE CARATTERISTICHE « TRE SANTE FONTANE » DI TRAFOI.



FRANZENSHÖHE (SOTTOSTELVIO) - IL GHIACCIAIO DELL'ORTLES E QUELLO DEL MADATSCH.



●++++ *Posizioni austriache.* ■++++ *Posizioni italiane.* □ *Posti svizzeri*

LA STRADA DEL PASSO DELLO STELVIO (m. 2758) E LE IMMEDIATE ADIACENZE COLLE POSIZIONI DI «OSSERVAZIONE» DEGLI SVIZZERI E QUELLE DI GUERRA DEGLI AUSTRIACI ED ITALIANI NEL 1918. IN BASSO LA IV CANTONIERA; POSIZIONE ISOLATA ITALIANA. - IN ALTO A SINISTRA IL PASSO DELLO STELVIO COLLE ORGANIZZAZIONI AUSTRIACHE DI TRINCEE E CANNONIERE A RIDOSSO DEL CONFINE SVIZZERO ALLA PUNTA DELLE TRE LINGUE (ALBERGO SVIZZERO DELLA DREISPRACHEN-SPITZE); SULLA DESTRA LE POSIZIONI DI PIZZO SCORLUZZO (m. 3091). IN ALTO A DESTRA IL M. CRISTALLO (m. 3241) COLLE POSIZIONI IN GHIACCIO AUSTRIACHE ED ITALIANE.

pubblica Cisalpina, iniziava gli studi sul modo di congiungersi coll'amico Regno di Baviera. Sembra che passi diplomatici fossero fatti per offrire alla Svizzera in cambio della Val di Santa Maria dalla quale logicamente doveva passare la nuova strada, la Valle di Livigno. Questo cambio territoriale avrebbe permesso una razionale soluzione del Passaggio evitandosi la Val di Trafoi pericolosa in inverno. La proposta non ebbe seguito di discussione.

Nel 1812, l'ingegnere Filippo Ferranti progettava per lo Stelvio una «stradella» larga m. 2,70, ma nel 1818 cessata la Cisalpina, il Governo Austriaco del Lombardo Veneto esaminato il progetto precedente da un punto di vista politico militare di primissima importanza, dava incarico ad una commissione, di cui era anima l'ingegnere Carlo Donegani e facevano parte parecchi ufficiali di Stato Maggiore, di approntare il progetto per il Passo dello Stelvio. Il creare una strada militare destinata a portare le truppe austriache rapidamente nell'alta Lombardia era evidentemente lo scopo principale dell'impresa.

L'ing. Carlo Donegani, bresciano, era già celebre come autore della Strada dello Spluga e di quella lungo il Lario: fu dunque ottima scelta l'incarico datogli poco dopo per i lavori di quella dello Stelvio.

Nel 1820 i lavori furono incominciati e, condotti con grande energia, in cinque anni e tre mesi furono completamente ultimati: vi si impiegarono fino a 2000 lavoratori al giorno nei mesi estivi. Le opere accessorie come le Case Cantoniere appositamente studiate e la grande Caserma del versante di Trafoi a Franzenshöhe, la chiesetta del Piano del Braulio, furono costruite negli anni seguenti. L'Arciduca Raineri — vicerè del Lombardo Veneto — ebbe dedicata a San Raineri la chiesetta che accolse anche un quadro dell'Hayez raffigurante il Santo Patrono ed una reliquia del Santo (1).

La lunghezza totale della strada risultò secondo una memoria dell'epoca, di metri 49.214,50 di cui m. 21.702,50 sul versante lombardo e m. 27.512 sul versante atesino. Si credeva allora che lo Stelvio fosse alto

(1) Una lapide presso Bagni Vecchi ricorda con meticolosità veramente «amministrativa» tutti i nomi di coloro che concorsero all'impresa, sempre s'intende dopo l'omaggio aulico alla maestà imperiale di Francesco I. L'ing. Donegani venne creato Conte di Stilfersberg (di Montestelvio) e le sue opere stradali rimasero ad attestare l'arte delle sue creazioni.

m. 2814 — per cui la successiva rettifica altimetrica che lo riduce a m. 2758 gli ha fatto perdere un po' del suo vanto. La strada fu costruita seriamente con muri di sostegno ed ebbe la carreggiata libera di m. 5. I tornanti furono studiati assai bene sul versante lombardo con lieve pendenza alle svolte. Ve ne sono 34 sul versante di Bormio e 48 sul versante di Trafoi. Le pendenze massime si aggirano intorno al 9 % con qualche piccolo tratto al 10-11 %. Un complesso grandioso di gallerie in roccia costituì la difficoltà principale dell'opera. Le sei tra Bagni Vecchi e la 2ª Cantoniera ricavate nella parete della grande gola del Braulio sommano complessivamente a metri 689. La infelicità del tracciato sul versante di Trafoi che è battutissimo dalle valanghe, obbligò ben presto a provvedere alla difesa della pista invernale per le slitte costruendo delle lunghe gallerie in legno chiamate « gallerie paravalanghe »; una di esse era lunga m. 450 ed in totale tutte sommarono a circa m. 3500. Sono interamente scomparse travolte dalle valanghe e demolite salvo un brevissimo tratto.



(*fot. Assale*)
S. RAINERI DELL'HAYEZ NELLA CHIESETTA DELLO STELVIO.

All'inaugurazione dell'ottobre 1825 seguì nel 1832 il passaggio ufficiale dell'Imperatore Francesco I che visitò minutamente la strada lieto del nuovo strumento offerto al dominio imperiale sulla Lombardia.

Lo sviluppo del traffico però si avviò stentatamente nonostante l'organizzazione magnifica delle tappe di posta da Bormio a Prad e di tutte le case cantoniere fornite di cambi di cavalli e di servizio di osteria.

Anche d'inverno, nei primi anni, la strada fu tenuta aperta con pista di neve per le slitte da metà ottobre a metà maggio: la rapidità di transito era del resto singolare giacchè in pieno inverno i 50 km. venivano compiuti in 9 ore anche di notte.

Nel 1832 la Ditta Soresi di Milano stabilì un servizio di trasporti da Milano alla Germania: le condotte per la via dello Stelvio partivano due volte alla settimana ed arrivavano a Bormio in 64 ore ed a Landeck in 115. Da là in 40 ore a Monaco di Baviera. Transitavano in esportazione seterie per i Paesi Bassi, per Londra ed Amburgo, la Sassonia e la Prussia: vini valtellinesi, panni, telerie. Il quantitativo non eccedeva però i 10.000 quintali in salita ed i 6.000 in discesa. L'esercizio commercialmente ardimentoso cessò nel 1838 specialmente per la concorrenza dello Spluga.

Venne la rivoluzione del 1848 e la strada che doveva essere strumento all'oppressore straniero si dimostrò inservibile. Poche diecine di volontari garibaldini passato tempestivamente lo Stelvio incendiarono parecchie delle gallerie paravalanghe sopra Trafoi e tennero in iscacco le truppe tirolesi ivi accorse.

Pare che Radetzcki, comprendesse subito la debolezza militare di quella strada internata in un passaggio ultradifficile, alla mercè di pochi insorti valligiani e, ad acque calmate, diede ordine che si mettesse in efficienza il passaggio del Tonale e dell'Aprica costruendovi una magnifica carrozzabile militarmente più utilizzabile; egli ebbe una visione confermatasi esatta nel 1859 e nel 1866.

Il disappunto militare del 1848 fu fatale alla « strada » la quale venne trascurata quasi completamente in seguito in modo tale che Visconti Venosta, patriota valtellinese e ministro, dovette chiedere all'Austria nella pace del 1866 l'impegno di tener aperta la via almeno nella buona stagione.

Le vicende delle guerre del Risorgimento ebbero sempre ripercussione nelle gole del Braulio. Nel 1859 la Valtellina insorta deve far fronte alle truppe tirolesi scese fin



(*fot. M. Bolla*)

SCIATORI SULLA VEDRETTA DELL'EBEN (STELVIO).

sotto Bormio al Ponte del Diavolo: più tardi Garibaldi accorre e le batte a Bagni Nuovi rigettandole alla 2ª Cantoniera, dove sopravviene la pace.

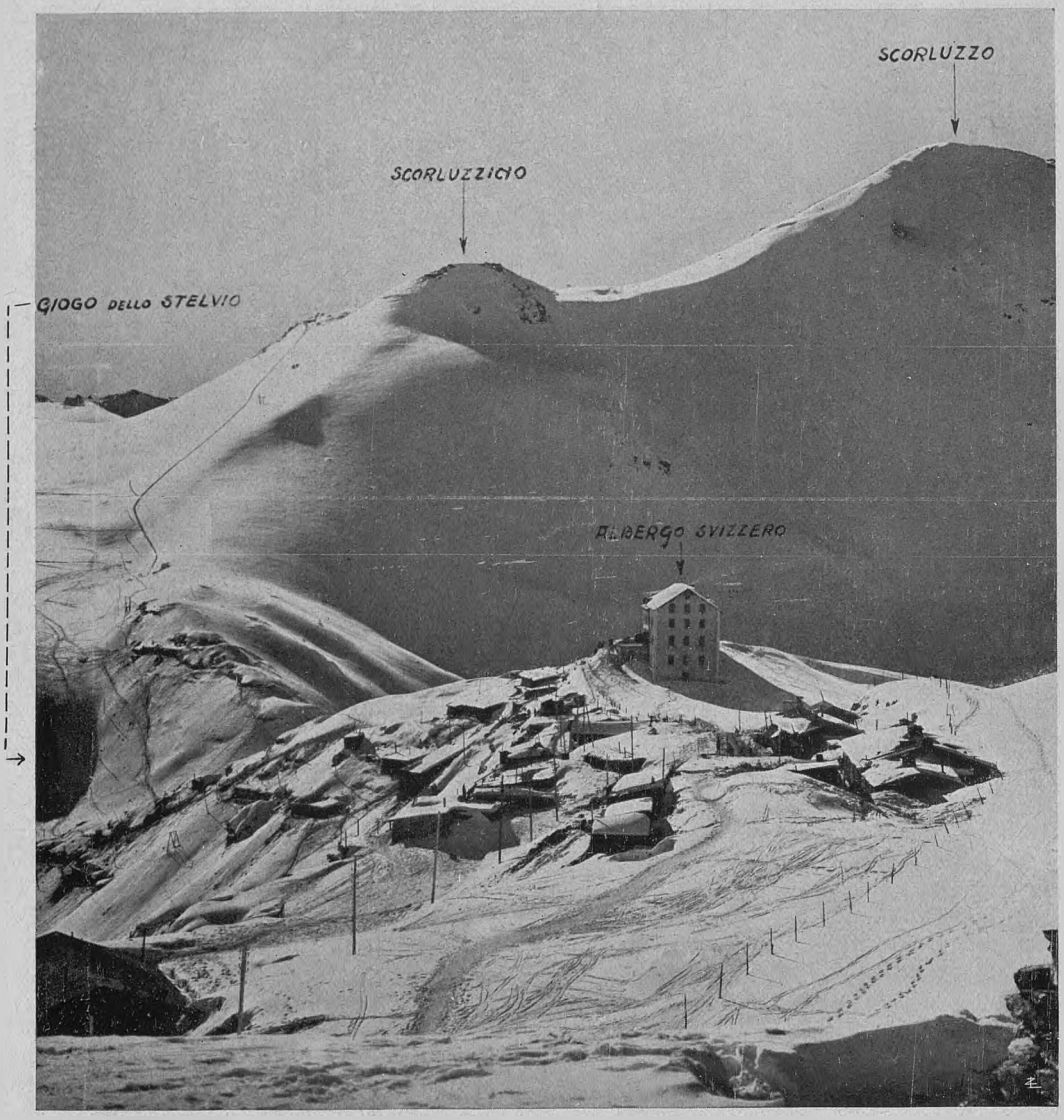
Nel 1866, uno splendido episodio di guerra di montagna illustra la campagna condottavi con pochi mezzi dal Colonnello Enrico Guicciardi che alla testa delle sue Guardie Nazionali Valtellinesi opera nell'Alta Valtellina contro un corpo di Kaiserjäger sceso dallo Stelvio fin quasi a Grosio. Dopo due mesi di vicende i Valtellinesi battono gli austriaci all'alba dell'11 luglio 1866 al Ponte del Diavolo e ne sorprendono la retroguardia alla 1ª Cantoniera coll'audacissimo episodio del sottotenente Pedranzini di Bormio che vi guadagna la medaglia d'oro al valor militare.

Nella grande guerra del 1915-1918 lo Stelvio fu il pilastro occidentale di tutto il fronte. La guerra ivi iniziatasi con scarse truppe da entrambe le parti e con ordini di attività locale ma di difensiva generica, andò di mano in mano aumentando di importanza: le gole del Braulio rintronarono di boati delle artiglierie, mentre le vette e le creste di ghiaccio del Monte Cristallo (m. 3431) e della vicinissima Tuckett-Madatsch furono teatro di lotte lunghe e penose per la conqui-



(*fot. favoritaci da Don Lavizzari, Cappellano di S. Raineri*)

IL CIMITERO DI GUERRA A S. RAINERI (m. 2341), IL PIÙ ALTO DELLA GUERRA (QUELLO DEL PORDOI, AUSTRIACO, È A 2242 METRI).



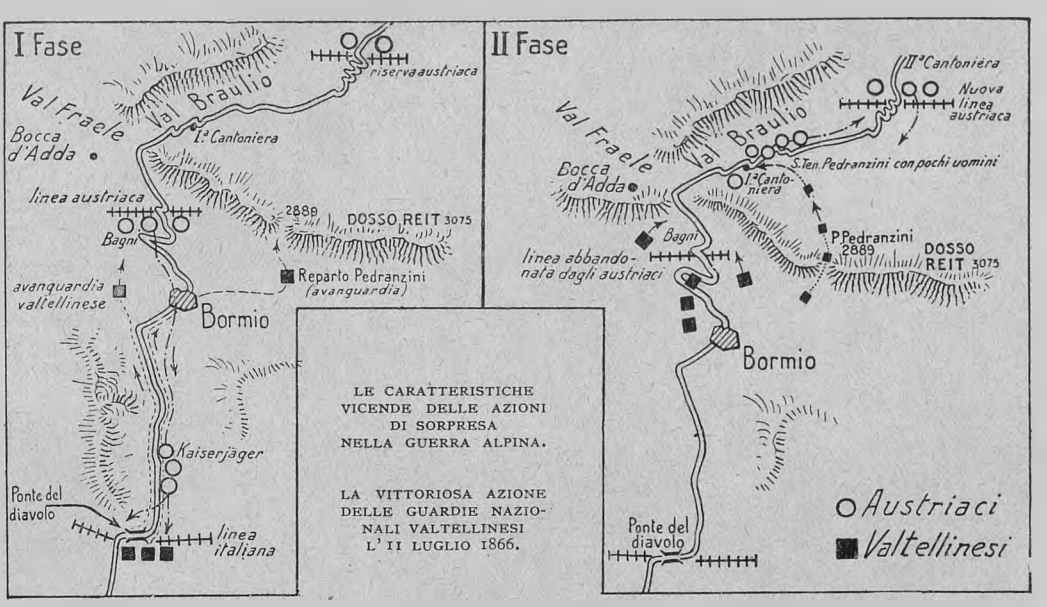
LE BARACCHE AUSTRIACHE A RIDOSSO DEL CONFINE SVIZZERO ALLA PUNTA DELLE TRE LINGUE - INVERNO 1918.

sta delle posizioni. Le migliori truppe da montagna sia austriache che italiane stese in catena a piccoli nuclei isolati a quote altissime domarono le difficoltà del terreno e dell'inverno con sacrifici inenarrabili e sforzi continui di volontà. Il Giogo dello Stelvio venne occupato fin dall'inizio dagli austriaci sì che le trincee contornarono il confine svizzero con continuo recriminare e pericolo di complicazioni coi neutrali.

Non è possibile qui ricordare gli episodi ai quali diede singolare risalto la coreografia magnifica dei luoghi e la ingegnosità dei lavori in ghiaccio d'approccio, nuovo tipo di guerra d'assedio. La 4ª Cantoniera tramutata in fortino isolato, fu sepolta e difesa da migliaia di sacchi a terra mentre i difensori vissero completamente nelle trincee blindate, bombardati continuamente dalle artiglierie nemiche.

***

Una recente iniziativa per la costruzione di una linea ferroviaria Milano-Monaco di Baviera attraverso il massiccio dello Stelvio, ha elaborato un progetto di massima che



11-VII-1866, ore 3. Il Col. Enrico Guicciardi è assalito al Ponte del Diavolo da 600 austriaci calati da Bagni Vecchi, mentre le sue avanguardie da poche ore hanno iniziato alla lor volta la « sua » azione di sorpresa per ricacciare gli austriaci dalla Conca di Bormio.

Movimento di ritirata austriaco dopo lo scontro del Ponte del Diavolo — dalle ore 4 alle 16. Ore 16: gli austriaci battuti all'alba ed incalzati dai Valtellinesi a Bagni Vecchi si ritirano verso la IIª Cantoniera. Il Sottotenente Pedranzini con pochi uomini assale la retroguardia calando dal Passo di m. 2889, e — solo — alla 1ª Cantoniera.

comprende la costruzione del nuovo tronco ferroviario da Tirano a Bormio (1) con qualche galleria elicoidale, una grande galleria da Bormio al paese di Stelvio in Val Solda (Val Venosta). Detta galleria lunga m. 18350 partendo da quota m. 1225 passerebbe sotto la Cresta di Reit (m. 3075) e il Giogo dello Stelvio per sboccare a m. 1140 dopo aver raggiunta l'altezza massima a metri 1243.

Dopo il paese di Stelvio da dove si dirameerebbe il raccordo coll'attuale linea della Val Venosta per Merano, la nuova linea raggiungerebbe il Passo di Resia (quota massima m. 1463) per poi scendere in Tirolo a Landeck nella Valle dell'Inn. Questo tratto avrebbe parecchie gallerie elicoidali nella famosa gola di Finstermünz. Da Landeck dovrebbe essere costruita la ferrovia del « Fern », raccordo diretto con Monaco di Baviera.

La linea ferroviaria dello Stelvio interromperebbe assai meglio delle progettate linee del Greina e dello Spluga la distanza di km. 220 intercorrente tra i valichi ferroviari del Gottardo e del Brennero. Essa avrebbe vantaggi internazionali indiscutibili per l'Italia, strategici e politici nei riguardi dell'Alto Adige; sarebbe una delle ferrovie più interessanti turisticamente delle nostre Alpi.

***

Ora tutto è pace sul Piano del Braulio, solo presso la Chiesetta di San Raineri, un piccolo Cimitero di guerra, forse il più alto rimasto, occupa lo spazio di quello che fu il piccolo orto del Cappellano dello Stelvio. Il sacerdote che per fondazione vicereale passa i mesi estivi lassù, veglia la gloria di coloro che la grande strada resero tutta italiana proprio all'alba del I Centenario della sua costruzione (1).

GUIDO BERTARELLI.

(1) Un progetto di iniziativa bergamasca prevede la costruzione di una linea che da Bergamo per Sovere ed Edolo raggiunga Bormio con galleria di km. 12. Da Milano a Monaco il percorso è diminuito di altri 30 km. ed offre pendenze più miti del tragitto valtellinese.

(1) Da una recente e interessante pubblicazione dell'ing. Ermanno Pernter, del R. Genio Civile di Merano (*La Strada dello Stelvio*, Merano, presso l'A., pag. 61 con numerose ill. e carte), rileviamo i seguenti dati, veramente confortanti sull'incremento del traffico attraverso quel valico nel dopoguerra:

Estate	Carriaggi: Carri	Carriaggi: Carrozze	Automobili	Autocarri	Motocicli	Note
						Apertura:
1922	175	182	2694	15	213	13.VI-18.X
1923	239	91	4144	27	391	16.VI-1 .XI
1924	361	69	5478	48	592	14.VI-2 .XII



IL GRANDE VIALE DI ACCESSO ALLA REGGIA DI CASERTA.

IN TERRA DI LAVORO

Come s'è formata la Terra di Lavoro.

Dalle rocce del Capo Circeo fino alla Punta Licosa, già nel Cilento, la costa di Campania è tipicamente mediterranea, cioè a falcature ripetute: ve ne ha di più grandi, di meno sviluppate, di più o meno rientranti, ve ne ha di quelle che sembrano inserirsi in altre maggiori quasi a suddividerle: ma il tipico carattere è lì, evidente, direi quasi parlante, ed è forse quello per il quale la costa, — non diritta nè uniforme, — è così pittoresca e bella. Un solo tratto è, in essa, dritto ed uniforme: quello che dai pressi di Mondragone, — dove la lunga schiena del M. Màssico, dividendo la piana del Garigliano da quella del Volturno, arriva a immergersi nel mare, — si stende fino al poggiarello di Cuma, alla estremità dei Flegrei.

Ma proprio qui, un tempo, era la più ampia e profonda falcatura della costa della Campania. Allora il mare raggiungeva, verso l'interno, il piede di quella serie di poggi brulli o nudi che si levano dietro Cajanello, dietro Capua e Caserta, dietro Nola e Sarno; e bagnava, in tutta la sua lunghezza, il margine dei monti Sorrentini, tra Castellammare e Nocera, e le ultime pendici dei Volsci, dove scorre adesso il fiume Garigliano.

Quanto la terra ha, da allora, guadagnato sul mare in questa sua antica falcatura, costituisce, presso a poco, la Terra di Lavoro. Curiosa, questa quasi perfetta coincidenza che un nome regionale ha con la estensione passata di particolari condizioni fisiche, più che con una attuale regione tipicamente unitaria. Il M. Màssico, infatti, insieme all'ampio e depresso cono di Roccamonfina tengono nettamente separata la bassa piana del fiume Garigliano, dall'altro lato limitata dai Volsci, e d'altra parte, tra i monti Sorrentini e il Vesuvio è, presso che isolata, la minor piana del Sarno. Sono due lembi di pianura, alle due estremità della Terra di Lavoro, simmetricamente più o meno distaccati dalla grande piana intermedia. La simmetria non è soltanto qui, perchè l'isolamento loro è dato dal Vesuvio e dal cono di Roccamonfina, l'uno e l'altro vulcani.

Alle potenti azioni vulcaniche, infatti, è dovuto l'intenso e rapido progredir della terra qui dove il mare penetrava un tempo nell'ampia e profonda falcatura della costa.



CARTA DELLA TERRA DI LAVORO.

Roccamonfina verso Settentrione, Vesuvio ed i minori ma quasi infiniti vulcani Flegrei verso Mezzogiorno, emergendo con i loro coni dalle acque, limitarono già il grande specchio falcato del mare; ma con i loro depositi ne assottigliarono le acque anche là, nella zona intermedia, dove queste ancora mantennero la loro distesa azzurra. Una distesa, però, che costituiva una specie di gran seno, relativamente profondo e chiuso, sì che in esso poco potevano onde e correnti nella loro azione distruggitrice. E quanto meno questa era intensa, tanto più doveva esserlo invece quella costruttrice dei fiumi e dei torrenti che nel seno portavano le loro melme e le loro ghiaie. Acque sottili e calme, intenso lavorìo di deposito dei fiumi: e quindi la terra avanzava, rapidamente avanzava, a spese dello specchio di mare, finchè tutto lo ricolmò sino a collegare con una spiaggia dritta ed uniforme i due capi, — di Mondragone nel Màssico, e di Cuma nei Campi Flegrei, — che costituivano come i due stipiti all'apertura del golfo.

Così è venuta formandosi e trasformandosi la Terra di Lavoro. Bella sempre: quando l'unica grande falcatura originaria del mare s'inarcava a bagnare una cerchia continua di monti, e quando lo specchio più limitato ma ugualmente addentrato delle acque vedeva i monti ignivomi, sulle opposte rive, inalzarsi a poco a poco, ma forse anche a sbalzi improvvisi, tra fragori di boati e rilucere di fiamme e di lave e impennacchiamenti giganteschi di ceneri di fumo e di vapori.

Fuoco e acqua.

Bella però anche oggi: Roccamonfina, da un lato, fa ancora quasi da sentinella alla pianura; ma una sentinella, da vecchia guardia: non ha più gli ardori della sua gioventù; la vecchiaia l'ha resa calma e quieta; non fa sentire nemmeno brontolii. È il destino anche degli uomini, questo: ardere, magari, d'entusiasmi, ma poi quietarsi nella calma della vecchiaia. E il pubblico preferisce l'ardore impetuoso, forse anche pericoloso, della gioventù, alla calma, anche saggia, della vecchiaia; e mormora, quando la vecchiaia interrompe i suoi silenzi con qualche brontolìo. Chi ammira, infatti, oggi, Roccamonfina? L'ammirazione va soltanto al Vesuvio, all'altra estremità della pianura, che ha ancora tutti gli ardori, tutte le veemenze, anche tutte le impulsività, direi, della prima gioventù. E perchè giovane, si leva dritto, alto, e s'impennacchia, quasi per farsi meglio guardare. Accanto a lui sono i Flegrei; e questi, come Roccamonfina, già invecchiati. Hanno ancora qualche velleità, e qua e là brontolano e sbuffano. Il pubblico li guarda poco o non li guarda affatto; ed ha torto, perchè, come tutti i vecchi, sono sempre pieni e generosi di utili insegnamenti.

Vulcani e fiumi hanno formato la grande



UN MACERATOIO PER LA CANAPA.

piana della Terra di Lavoro: forse da questa varia costituzione originaria deriva la sua fertilità. Il fuoco e l'acqua, gli elementi primigenî, si sono accordati per dare al lavoro umano la terra più propizia alle sementi.

Solo apparentemente uguale e livellata, però, la gran pianura. Come effetto della duplice opera dei vulcani e dei fiumi, essa declina dolcemente, insensibilmente, dalle sue due estremità, dove i vulcani, — Roccamonfina da un lato, i Flegrei ed il Vesuvio dall'altro ,— hanno disteso con intensità via via decrescente i depositi delle loro ceneri; e declina dolcemente anche dal margine più interno, dal piede dei primi poggi Campani, dove i fiumi hanno deposto le loro più potenti alluvioni, assottigliandole poi sempre più via via che il loro corso si allontanava dallo sfocio nel piano. Vi è dunque, tutto attorno alla Terra di Lavoro, come una fascia in tenue rilievo, che è solo apparentemente livellata, ma che invece declina dolce e regolare verso tutta quanta la zona centrale e quindi verso il mare. E siccome l'opera dei vulcani è cessata, e quella dei fiumi è lenta, e lenta tanto più quanto più si allontanano dallo sbocco dai monti, — dove depongono ghiaie e gli altri materiali più grossolani, mentre più oltre trasportano ed abbandonano solo sabbie e fanghiglie, — così vi è il contrasto tra quella fascia esterna, non solo un poco più elevata, ma anche asciutta e salubre, e la zona centrale che poi si apre insino al mare, più bassa, quasi depressa, come imbevuta d'acqua, spesso addirittura acquitrinosa e malsana.

Questo contrasto ha la sua influenza diretta su le condizioni degli insediamenti umani: le piccole città, i grossi paesotti, i villaggi, sono tutti, si può dire, sopra quella fascia esterna, che è più o meno ampia: quanto essa più ampia, e tanto più largamente estesi anche gli insediamenti umani. Stretta è, relativamente, ai piedi dei primi poggi rocciosi di Campania; ma lì, comunque, si allineano quasi regolarmente i paesi, anche se concentrati sopra un'unica linea: sono Pignataro e Pastorano e Camigliano e Vitulazio e Bellona. Ma poi, con lo sfocio del Volturno, il fiume massimo fra tutti, quella fascia si allarga, ed ecco Capua, S. Maria, Caserta, Maddaloni, Marcianise. La fascia si fa più ampia, più estesa, attorno ai coni, almeno originariamente, ben formati dai vulcani; ed ecco che a Settentrione dei Flegrei e del Vesuvio è una vera fioritura di grossi paesi, che costituiscono come i nodi di un fit-



PASTORIZIA NELLA BASSA PIANURA DELLA CAMPANIA.

to reticolo di strade. E la fascia occupa, presso che interamente, la breve lacuna che è tra il Vesuvio, i monti Sorrentini e i primi poggi della Campania interna; e lì è, quasi dovunque, una densa dispersione di abitati, anche se l'addensamento è tipicamente più intenso



SULLE RIVE DEL LAGO DI PATRIA.

sulle basse falde del vulcano e proprio ai piedi dei primi monti rocciosi. Nel resto, dove la fascia periferica più elevata e idrograficamente sistemata passa per gradi nella gran bassura centrale che si apre verso il mare, nel resto quasi nessun paese e nessun villaggio: pochi e rari casali, qualche casa dispersa, e nulla più. E la linea della spiaggia, desolatamente solitaria.

S'intende della spiaggia, con la quale la pianura libera si apre direttamente verso il mare; non quella che, più o meno incisa nei vecchi coni dei vulcani Flegrei, o più o meno vicina al gran cono vivente del Vesuvio, si apre nella bella falcatura di Napoli fino alla rocciosa penisola di Sorrento. Questa, — così come oggi ci appare, — non è spiaggia di una terra recentemente avanzante sul mare; anzi, in gran parte, è riva che il mare stesso ha eroso e modellato; alla sua formazione le acque terrestri non hanno contribuito se non nel breve tratto che è tra il Vesuvio e i monti Sorrentini, dove sbocca il Sarno. E di fatti, lungo tutta la sua linea, — salvo appunto ai due lati dello sfocio del Sarno, — è tutta una collana ininterrotta, di cittadine, di borghi, di paesi, nei quali Napoli sembra continuarsi fino almeno a Torre Annunziata. È quell'abitato che costituisce un elemento ormai indispensabile nella bellezza paesistica del golfo, col lungo biancheggiare delle case distese sulla riva e che di notte si punteggiano, quasi magicamente, di una infinita serie di luci.

I centri tipici.

Ma non sono questi, lungo il mare, i tipici centri della Terra di Lavoro; e nemmeno si devono ricercare nella fascia periferica alla pianura, quella al piede dei primi monti. Là sono quelli che per la importanza storica o almeno per i caratteri, direi, formali, hanno più diritto di essere chiamati vere città, grandi o piccole che sieno. Ve ne sono alcuni, però, interessanti. Penetrate, ad esempio, nelle straducce piccole e strette e mal tenute di Pagani, presso Nocera: anche lì, le casette, — col grande ingresso, ed il cortile, che ha qualche portico e le scale per salire ai piani superiori, — rassomigliano, ognuna, a un piccolo caravanserraglio dell'Oriente. Vi rassomigliano anche per la vita promiscua e movimentata che vi si svolge da mattina a sera, anzi spesso fino a notte tarda.

Altri paesi, invece, — la stessa S. Maria di Capua, come ci appare quando la oltrepassiamo con la ferrovia, — mostrano le case fatte come sopra uno stesso stampo; almeno nella parte interna: tipicamente giallastre le mura, fatte con i regolari piccoli blocchi squadrati del caratteristico tufo campano; ampî cortili, ed una scala esterna che conduce ad una lunga balconata, in muratura, al piano superiore.



IL LAGO FUSARO CON L'ISOLETTA SULLA QUALE SORGE IL CASINO BORBONICO.

Ma gli insediamenti più caratteristici della Terra di Lavoro sono quelli che s'incontrano lungo le vie che da Napoli si irradiano, tra le alture di Capodimonte ed il Vesuvio, verso Capua o Caserta, verso Cancello o verso Nola. Pochi però, relativamente, sono attraversati dalle strade principali; gli altri si oltrepassano, da una parte o dall'altra, e rimangono nascosti dal folto della vegetazione dei campi. Certo, soltanto sorvolando la pianura credo che si avrebbe una idea della loro fittezza, non solo, ma anche delle loro dimen-



STRADA DI LÍCOLA.



UN CANALE ABBANDONATO.

sioni. Di queste, infatti, non possiamo farci un concetto, quando li attraversiamo, e li attraversiamo velocemente, visto che niente vale a ritenere, in essi, la nostra curiosità o la nostra attenzione. Appaiono lunghi, sì, come abitato, ma vien fatto di pensare che essi si sieno estesi, appunto come tanto spesso avviene dei centri di pianura, si sieno estesi soltanto ai due lati della via. Ma se noi potessimo vederli, invece, dall'alto, o se ci contentiamo anche soltanto di osservarli quali li rappresenta, fedelmente, la carta topografica, vedremmo che essi non sono tipici « centri di strada », cioè cresciuti allungandosi ai due lati di questa, esageratamente lunghi e sottili come funicoli, e solo in un secondo tempo del loro sviluppo cresciuti, simmetricamente, anche di qua e di là, in senso normale alla via. No: in questi grossi paesi della pianura campana non sono mai, o quasi, tali caratteri. Sono centri liberamente cresciuti in ogni senso come la facilità del terreno permetteva, ma non simmetricamente di qua e di là della grande strada maestra che li attraversa. Anzi, la grande strada maestra assai spesso li attraversa alla periferia, o li lambisce appena, o li lascia addirittura da parte, come a dimostrare la piena indipendenza dei paesi e a far supporre una loro precedenza nel tempo. Grossi paesi, dunque, e molto popolosi; sì che, se si pensa al forte numero di abitanti accentrato in ognuno, e se si pensa anche alla loro fittezza, si può ben comprendere perchè sia tanto alta la densità di popolazione, specialmente in alcune zone della Terra di Lavoro. Paesi grossi e popolosi, però non belli; e quasi sempre mancano degli elementi che soli possono dare carattere di piccole città: niente di monumentale, e spesso mancanza fin di magazzini e botteghe. Semplici agglomeramenti, dunque, di popolazione. E di una popolazione che si fa vedere, — anche a chi attraversi solo velocemente, — perchè essa vive, anche qui, come quasi sempre nel nostro Mezzogiorno, in mezzo alla strada: dagli androni e dai « bassi » invade con sedie e banchetti e tavolini i marciapiedi, con uomini, donne e la solita piccola folla di marmocchi; e dai piani superiori esce sui balconi, la cui abbondanza deve proprio provenire da questa necessità e da questo uso inveterato di trasportare la propria vita, per quanto sia possibile, dall'interno delle case all'aperto.



PONTE SOPRA I R. LAGNI.

Un paesaggio caratteristico.

Si passa da questa fascia periferica nella zona centrale verso la quale il terreno dolcemente va declinando, e cessano i grossi e fitti centri così caratteristici. Qualche casa isolata di paesani, generalmente senza gran carattere, forse anche perchè di troppo recente costruzione, — e qualche casa più vecchia, specie di fattoria, caratterizzata da minuscole torrette agli angoli, in ricordo di tempi passati, nei quali era opportuno premunirsi contro eventuali offese.

Anche la campagna assume aspetto diverso. Nella fascia periferica, ma sopra tutto in quella parte che si adagia sulle estreme depresse falde dei vulcani Flegrei e del Vesuvio, le colture dei campi appaiono di un rigoglio veramente insolito: non voglio dire di quelle zone più ristrette, ma pur comunque estese, — come nella bassura tra le colline di Capodimonte e le pendici vesuviane, o come tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, di qua e di là del Sarno, — dove è un'intensa coltura di erbaggi per l'approvvigionamento di una città popolosa e di tutti i borghi e paesi che la continuano lungo il mare, in una regione dove gli erbaggi hanno una parte prevalente nella alimentazione abituale. Nè voglio dire dei giardini di agrumeti, che qua e là, intorno alle case, spandono nell'aria l'acuto profumo dei loro fiori o dei loro frutti. E nemmeno di quei folti, lussureggianti noceti, che formano bosco tra Angri e Pagani ai piedi dei monti sorrentini, e che si cerca di estendere anche altrove. No: la coltura più caratteristica, a chi si avvii da Napoli per una delle grandi strade che ne irradiano verso la pianura, deve apparire nelle lunghe file di pioppi, non potati bassi come ad esempio nelle nostre campagne toscane, ma lasciati crescere su alti con la loro bella chioma affusolata che sembra tremare tutta alla minima brezza, — e nei vitigni che tra un pioppo e l'altro stendono i loro tralci, ripetuti a più livelli fino ad altezze altrove insolite. E tra fila e fila, grani e foraggi.

Ma appena da questa fascia si proceda verso la zona centrale della Terra di Lavoro, dove non sono più i grossi centri popolosi, allora vedremo anche le colture modificarsi per gradi, a poco a poco: i vitigni non mandano più i loro tralci da pioppo a pioppo, ma si arrampicano su, isolatamente, su ciascuna pianta; poi i pioppi non mostrano più le belle file regolari; poi diradano; sembrano farsi quasi stenti; cessano addirittura. E dalla campagna densamente alberata si passa, — ad un tratto, se la nostra corsa



LE TIPICHE COLTURE DELLA PIANURA CAMPANA.

è veloce, — in una campagna presso che interamente spoglia.

Ma anche in questa non vi è uniformità delle colture che sfruttano il terreno. Questa zona centrale, — aperta però nella direzione del mare, — è, sì, tutta quanta più bassa della fascia periferica, densa di paesi e di coltivazioni. Ma essa stessa continua a declinare dalla parte più interna, quella più vicina ai monti, verso quella esterna, quella frangiata dalla rilucente spiaggia marina. Ed essa è tutta quanta percorsa dai così detti Regi Lagni, un reticolo complesso di canali, convergente verso un sistema mediano e collettore, che si inizia nei pressi di Nola e va a sfociare al mare poco a Mezzogiorno del piccolo delta del Volturno. Essi, — i canali, — divengono un elemento, direi, caratteristico del paesaggio: sia che si affossino, a coppia od isolati, tra gli alti argini erbosi, o tra file regolari di pioppi o tra pini dalla larga chioma, che si profilano pittoreschi nella uniformità livellata e spoglia della pianura. Ma questa, — se ha di già, nella parte più interna, campi di grano e filari giovani di viti, ma sopra tutto grandi campi di canapa, pei quali si aprono qua e là i bacini dei maceratoi, — nella parte più esterna, quella più vicina al mare, ha, oltre alle belle distese di grani, grandi praterie di foraggi. E quando ne comincia il raccolto, sulle lunghe strade riarse e polverose si vedono spostarsi lentamente gli enormi carichi dei carri, tirati dai buoi mansueti e tardi. Qui in questa zona, si passa anche dall'agricoltura alla vita pastorale: mandrie di giovenche e di cavalli pascolano nei bei prati, ed i mandriani, — quei tipici mandriani dei Mazzoni, che, cavalcando muniti dei lunghi bastoni, hanno in sè qualcosa di rudemente primitivo, — li sospingono dentro le staccionate presso le rade case disperse nella pianura.

Avviciniamoci, però, ancora più al mare. Cavalli e giovenche anche qui; ma qui sopra tutto bufale: che si vedono muoversi pigramente tra le erbe o guazzare negli acquitrini e nei piccoli laghi costieri. Perchè a Mezzogiorno della foce del Volturno si apre prima, presso il mare, il laghetto di Patria, tra le sue rive piatte folte di canneti; poi il lago di Licola, ora tutto invaso dalla vegetazione folta e quasi prosciugato, ma chiuso verso la spiaggia dalla bella duna imboschita; poi, ultimo, il lago del Fusaro, dove già cominciano i vulcani Flegrei, tutti cosparsi delle tracce grandiose della romanità.

GIOTTO DAINELLI.

UNA MERAVIGLIA ARCHEOLOGICA OBLIATA

TINDARI

Un panorama incantevole.

L'AMPIO semicerchio del golfo di Patti, sulla costa settentrionale della Sicilia, è interrotto, a un terzo della sua lunghezza, verso Ponente, dal breve promontorio di Tindari, i cui fianchi, nudi e scoscesi, cadono a picco sul mare. La sagoma del promontorio diviene sempre più tozza e ristretta a misura che ci si avvicini e costituisce un elemento caratteristico del paesaggio per chi percorra la strada nazionale Messina-Palermo. Questa, oltrepassato, verso il chilometro 70, e lasciato a destra, il Castello di Olivieri — vecchio maniero feudale dominante il piccolo paese di marinai, che trae ricchezza specialmente dall'abbondante pesca del tonno, i cui prodotti vengono preparati nella fabbrica ivi esistente — con una ripida salita ricca di curve, guadagna la quota di m. 195. Durante l'ascesa, allo sguardo del viaggiatore si presenta il lato sud del promontorio, e qui il dolce pendio è tutto folto di olivi argentei che estollono al cielo le loro braccia contorte, mentre nella fascia pianeggiante che fiancheggia la strada, ondeggiano, nei mesi estivi, le messi turgide di spighe d'oro. Alle case di Locanda, al culmine della salita, una strada stretta e maltenuta si diparte a destra, — lasciando la strada nazionale che prosegue verso Patti, — e si dirige verso il Santuario che appare di fronte nella molteplicità dei suoi edifici, e verso il piccolo villaggio che sorge a sinistra sulle rovine dell'antica Tyndaris.

Al termine della strada, alla quota di m. 295, il panorama che si offre allo sguardo del turista, è fra i più belli e i più estesi che si possano godere in Sicilia.

L'anfiteatro che si affaccia allo specchio d'acqua del golfo di Patti, si dispiega tutto dinanzi, con i suoi poggi, le sue colline, le sue montagne, fino alle più alte cime dei Peloritani, che nascondono la desolata nudità dei loro fianchi sotto il manto della loro macchia, dalle tinte calde, quasi violette, mentre dietro di esse, nelle giornate serene, l'Etna maestoso innalza, sul biancore della neve, il suo denso pennacchio di fumo. I paesi numerosi, le cui case si arrampicano a gara su per i fianchi delle colline, ad occhieggiare sul mare, o si stendono al sole nella pianura costiera, verdeggiante di vigne opime e fragrante dai mille aranceti colmi di zagare, si offrono ridenti e luminosi all'occhio del viaggiatore: da Patti, aristocraticamente severa, a Tripi (l'antica *Abacaenum* dei Romani), le cui case si inerpicano sull'erto pendio, a raggiungere l'ampio, quadrato castello; da Novara (l'antica *Noëa*), che si

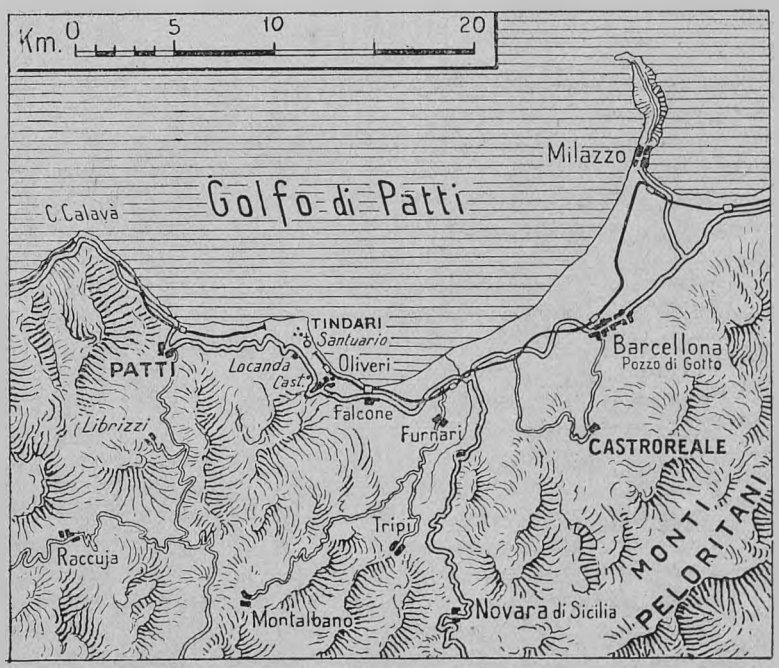


FIG. 1. LA COSTA SICILIANA OVE TROVANSI LE ROVINE DI TYNDARIS.



FIG. 2. TINDARI - PANORAMA VERSO SUD-OVEST.

defila dietro le alture, protetta dall'aguzzo dente della sua Rocca, a Castroreale, ricca di chiese e di conventi, poi giù da Olivieri, a Falcone e a Furnari. A nord, oltre l'azzurra distesa delle onde che con placido sciacquio carezzano i fianchi corrosi del capo, la visuale è chiusa dalle Isole Eolie, che spiccano or vicine or lontane, con il bianco scintillio delle loro cave di pomice e il giallo delle fumarole. Esse sembrano in marcia verso nord-est, guidate dal cono fumante dello Stromboli, mentre a nord-ovest, attardate, pigre, in retroguardia, Alicudi e Filicudi si distanziano dal gruppo compatto di Vulcano, Lipari e Salina che sono in corrispondenza della massima concavità del Golfo.

Ai fianchi della scena, vigili guardiani, il capo Calavà ad ovest, che sembra un immane pachiderma dalla groppa enorme che immerga la testa nelle acque; e ad est, il promontorio di Milazzo, sinuoso, tutto a sporgenze e rientranze, felino, col suo manto di argentei ulivi. E più in là ancora, nelle giornate limpide, oltre il capo Rasocolmo, si scorgono le ultime propaggini dell'Appennino Calabrese, le alture di Aspromonte, sacre al dolore della Patria.

Lo splendore di Tyndaris.

Sull'estrema punta del promontorio di Tindari, su questo belvedere magnifico, circondato dal mare, sotto un cielo puro e terso, nacque e prosperò negli ultimi quattro secoli dell'evo antico, una fra le più belle e importanti città della Sicilia, Tyndaris.

La fondarono nel 395 av. Cr. alcune migliaia di greci dorî e jonî che per sfuggire all'ira di Sparta, vincitrice nella guerra del Peloponneso, si erano rifugiati a Messana, allora autonoma, e vi avevano ristabilito condizioni prospere di vita, sotto la benevola protezione di Dionisio, tiranno di Siracusa. Ma, perseguitati ancora dall'implacabile odio di Sparta, che ne chiedeva a Dionisio l'al-



(*fot. Licari*)

I MONTI PELORITANI, PATTI E IL CAPO CALAVÀ.

lontanamento da Messana, e distrutta Messana stessa dai Cartaginesi, in lotta con Siracusa, si partirono in 3000, e stabilirono la loro nuova patria sulle pendici del promontorio e lì gettarono le basi di una città che vollero sacrare ai Dioscuri, Castore e Polluce, nati, secondo la leggenda, dall'amplesso di Giove mutato in cigno e di Leda, la bellissima moglie di Tindaro re d'Etolia, donde furono anche detti Tindaridi.

Retta a forma repubblicana e godente di una larga autonomia, sotto la protezione di Siracusa, cui pagava un tributo, la città, situata in posizione favorevole, con un porto eccellente, e abitata da greci, cui l'arte marinara era la vita stessa, si sviluppò rapidamente, grazie ai traffici sempre più estesi, si abbellì di piazze, di templi, dedicati ai due protettori, a Mercurio, a Giove, si adornò di statue, di teatri e si cinse di mura, della cui grandiosità i resti attuali danno l'idea.

Il periodo di massimo splendore di Tindari coincise col Governo di Timoleone a Siracusa, alla quale la prima si mantenne sempre fedele; le disgrazie invece incominciarono quando la lotta fra Jerone di Siracusa e i mercenari Mamertini offrì a Roma il pretesto per impadronirsi della Sicilia. Quattro anni dopo la celebre battaglia di *Milae* (260 a. C.), che segnava la gloria e affermava la potenza marinara di Roma, i Romani occuparono anche Tindari, che i Cartaginesi intanto, che la presidiavano come alleati di Siracusa, presaghi delle loro sconfitte, avevano spogliata di tutti i migliori tesori artistici, fra cui una bellissima statua di Mercurio, della quale parla Cicerone nelle Verrine e che Scipione l'Africano fece poi restituire dopo la battaglia di Zama. Nei primi tempi dopo la conquista romana, Tindari giolì di nuovo della sua antica floridezza. I traffici si riattivarono, le risorse abbondarono, le arti vi furono coltivate con amore. E sono di questa



(fot. V. Saya, Castroreale)

FIG. 3. IL SANTUARIO E IL VILLAGGIO DI TINDARI VISTI DA SUD.

epoca i più insigni edifici pubblici della città. Cicerone, che fu questore in Sicilia dal 76 al 74, parla ancora di Tindari come di una delle più ragguardevoli città dell'isola e per lustro di nobiltà e per numero di popolazione e per ricchezza.

Ma quando le terre diventarono dominio pubblico di Roma o ingrossarono i latifondi patrizi, e quando le condizioni dell'agricoltura e del commercio peggiorarono, il declino di Tindari cominciò, anche a causa delle devastazioni subite in occasione delle diverse guerre servili che in quei tempi si verificarono. Ma la maggiore devastazione la portò Verre, il vampiro insaziabile che spogliò tutte le città, che le immiserì spietatamente. Le più belle statue di Tindari, — ed eran molte, — i più bei vasi, i più bei lavori di oreficeria, tutto emigrò, portato via dalla rapacità di Verre.

La popolazione sdegnata, mandò i suoi due più insigni cittadini a Roma per mettere l'infedele funzionario in istato d'accusa, dinanzi al Senato. Cicerone fu allora incaricato di compiere una inchiesta e si recò in quell'occasione anche a Tindari.

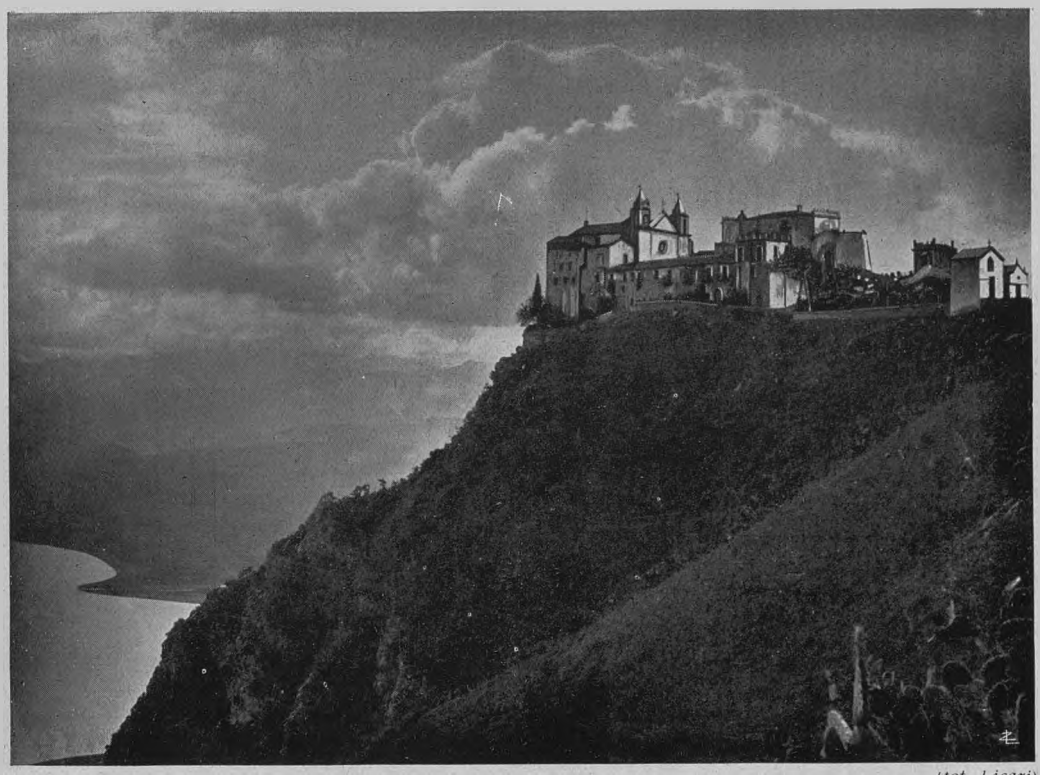
Le lotte fra Ottaviano e Pompeo finirono a desolare ancor più la città, ne ostacolarono il commercio e la impoverirono di uomini e di ricchezza, tanto che ad accrescere la popolazione, di molto diminuita, Augusto mandò una colonia a Tindari, che allora prese il nome di *Colonia Augusta Tindaritanorum*.

Ma quasi non bastassero le depredazioni e le devastazioni degli uomini, Tindari dovette subire anche la furia distruggitrice della natura. E la sua fine fu segnata. In una notte terribile, forse nell'anno 19 di Cr., parte della città, una metà circa, probabilmente a causa di un terremoto, ruinò nel mare sottostante, trascinando nei gorghi gran numero di cittadini e la parte più cospicua dei monumenti.

Ancora oggi, quando il mare è calmo e le acque limpide lasciano trasparire il fondo, presso il lato nord del promontorio, si vedono ammassi di pietre e tronchi di colonne che certo dovevano appartenere agli edifizi crollati della soprastante città.

Da quel giorno Tindari perdette tutta la sua importanza e non fu più che un paesello che subì le sorti della Sicilia, passando, dopo Roma, dai Vandali agli Eruli e agli Ostrogoti e dai Bizantini ai Saraceni, i quali ultimi per punirla della sua resistenza, la rasero al suolo nell'836.

I profughi dispersi si stabilirono nei paesi vicini; e Tindari divenne solo asilo di monaci e per qualche tempo anche sede di vescovado, finchè nel 1169 Ruggero il Norman-



(fot. Licari)

FIG. 4. IL SANTUARIO DI TINDARI.

no assegnò il territorio di Tindari ai monaci benedettini di Patti, la quale ultima città divenne anche il centro della diocesi.

Gli avanzi monumentali.

Di tutto il periodo splendido di Tindari, poco a noi resta, oltre le scarse notizie storiche. Numerosi i templi: il più grande e bello era dedicato a Mercurio, il protettore del commercio, ch'era la prima fonte di benessere per i Tindaritani, e un altro a Giove. Inoltre particolare culto era consacrato a Proserpina, a Pane, a Cerere e a Bacco e soprattutto ad Apollo, le feste in onore del quale duravano 9 giorni ed erano accompagnate da gare, corse ippiche, ludi ginnici.

L'oreficeria era a Tindari con particolare successo coltivata, e i vasi di terracotta squisitamente figurati rappresentavano i prodotti più perfetti dell'arte ceramica siciliana di quel tempo. Di questa abilità degli artisti tindaritani fanno fede i mirabili lavori d'oreficeria cesellata e in smalto provenienti da Tindari e conservati nel Museo Nazionale di Palermo, come pure le ceramiche esistenti nel Museo dei Benedettini a Catania e nei musei privati. Nel Museo Nazionale di Palermo si ammirano parecchie statue provenienti dai templi tindaritani, fra cui una colossale di Giove, una d'imperatore romano, ed altre di efebi, matrone romane, imperatori.

Ma tutto ciò che si conserva di Tindari è ben poca cosa di fronte al molto che il mare inghiottì nell'immane catastrofe e di fronte al molto che certamente ancora la terra nasconde e che degli scavi ben condotti rivelerebbero. Invece, non solo non si è fatto fino a oggi nulla per arricchire il numero dei documenti della passata grandezza di Tindari, non solo (specialmente al tempo dei Borboni) si è sopportato che inglesi e tedeschi asportassero monete ed altri oggetti trovati durante scavi da essi eseguiti, ma non si è neanche provveduto a salvaguardare per lo meno tutto ciò che resta a testimonianza della civiltà tindaritana.

Il custode preposto alla sorveglianza degli avanzi monumentali di Tindari non può certo salvaguardarli dall'opera di corrosione del tempo e delle intemperie, seppure riesce a difenderli dagli insulti degli uomini.



(*fot. Licari*)

FIG. 5. TINDARI - ROVINE DEL GYMNASIUM.

Eppure i resti archeologici di Tindari, di cui cercherò di dare un sommario elenco, sarebbero tali da meritare che si provvedesse alla loro conservazione e restaurazione.

Le mura, che formavano intorno a Tindari una cintura lunga 3 km. circa, larga m. 3,50 e alta m. 7, erano formate da una doppia parete entro cui si trovava un camminamento destinato ai difensori, ed erano munite, a distanza disuguale, di torri, da cui vigilavano le scolte. Erano costituite di grossi blocchi di arenaria, perfettamente squadrati, il cui trasporto e collocazione dovette certo esigere qualche anno. Rimangono tuttora resti considerevoli di queste mura e la fig. 6 ne mostra uno dei tratti più importanti.



(*fot. V. Saya, Castroreale*)

FIG 6. ROVINE DELLE MURA DI TINDARI.

Il *Teatro*, posto in quello che doveva essere il centro della città, aveva una facciata di 50 m. circa di lunghezza, rivolta verso il mare. La sua costruzione, certo dell'epoca greca, risaliva forse al IV sec. a. Cr. Soltanto alcune aggiunte e restauri hanno i caratteri della costruzione romana, ma il teatro è chiaramente greco e presenta le stesse particolarità degli altri teatri greci di Sicilia (Taormina, Catania, ecc.).

Il teatro di Tindari era in istile dorico e, a giudicare dai frammenti di capitelli e di colonne, era di nobile fattura e riccamente adornato. Della cavea, composta di 28 file di sedili capaci di 2000 posti, e divisa



(*fot. Licari*)

FIG. 7. TINDARI - ROVINE DEL GYMNASIUM, L'ARCATA CENTRALE.

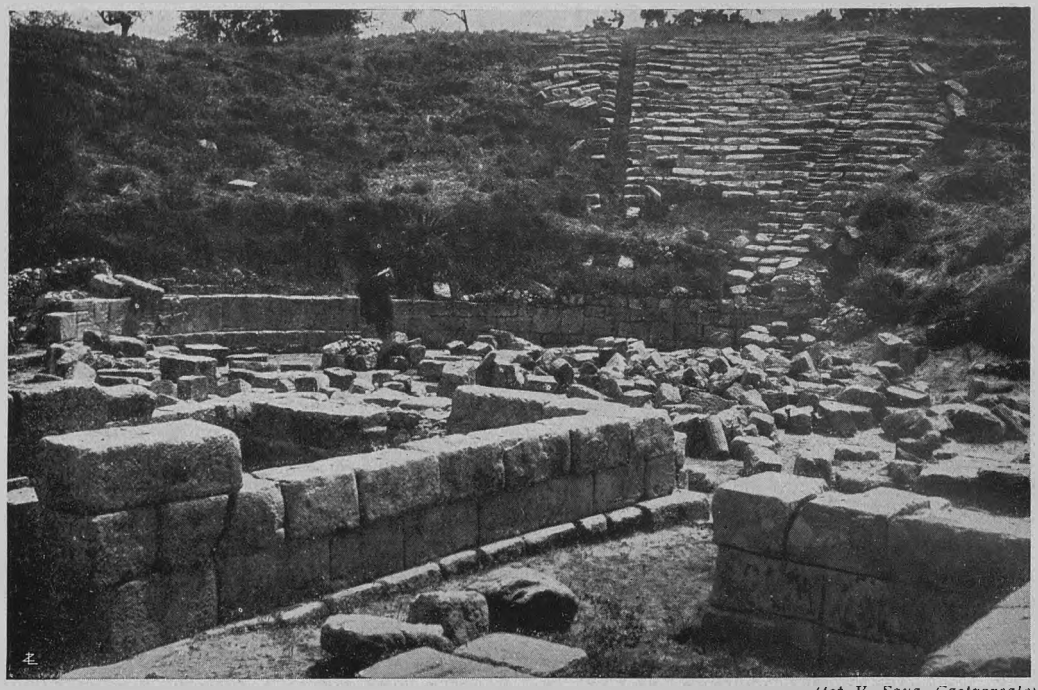
in 7 grandi cunei e due piccoli, non rimane ormai che un solo cuneo e le tracce di altri due con la scaletta che saliva fra essi (fig. 8). L'orchestra è un ammasso di pietre e di sedili che cadono dall'anfiteatro. Sul davanti si osservano ancor bene le divisioni della scena, del proscenio e del retroscena e si vedono degli anditi che dovevano servire da stanze per riporvi attrezzi o altro.

Il così detto *Ginnasio* (fig. 5 e 7) doveva essere più recente del teatro e rimontare ai primi anni della conquista romana, essendo gli edifici ad arco, com'è appunto questo, sconosciuti ai greci. Esso è in uno stato di deplorevole abbandono e perciò difficile riesce poter identificare il suo uso ma più che un tempio come molti credono, è probabile che esso fosse il *Gymnasium*, cioè il luogo destinato ai ludi ginnici, e che le tre parti, non comunicanti, in cui esso è diviso, fossero appunto gli ambienti in cui le squadre si preparavano, separatamente, per i giuochi. Questi tre ambienti, davano poi nella palestra che doveva sorgere nel campo attiguo.

L'edificio è costrutto con grossi blocchi di arenaria, come le mura e la lunghezza della parte attualmente visibile è di 27 m., ma una parte resta ancora nascosta sotto gli orti e le case vicine. La seconda arcata è quella meglio conservata, mentre le altre due sono in parte in rovina, e il suolo è cosparso di massi perfettamente squadrati e di considerevole volume e di tronchi di colonne scanalate. In fondo alla seconda arcata si osserva una statua mutila rappresentante un personaggio togato.

Fra il Ginnasio e il Teatro, nella stanza, rimasta quasi intatta, di una villa romana, si ammirano i resti di un pavimento in mosaico. Nel mezzo si osserva un rettangolo a mosaico bianco di circa m. $5 \times 1{,}85$, delimitato da una fascia con disegni bianchi su fondo verde, giallo e rossiccio.

Verso il lato sud delle mura, inoltre, si distingue l'ubicazione di alcune tombe, tutte però rovinate, interrate e coperte di erba. La più conservata è rettangolare, poggiante su un imbasamento con tre gradini, e avente al centro una stanza mortuaria, sulla cui parete nord si osservano tre nicchie che contenevano certo le suppellettili funerarie.



(fot. V. Saya, Castroreale)

FIG. 8. ROVINE DEL TEATRO GRECO DI TINDARI.

Poco più lontano sono i resti di un tempio greco, di cui però non si vedono più ormai che massi informi e pezzi di colonne e di capitelli.

Questo è quanto resta attualmente della Tindari greca e romana e che scavi ben eseguiti e certo non eccessivamente dispendiosi, potrebbero aumentare e arricchire. Tutti gli studiosi e gli amanti delle nostre memorie si augurano che l'esausto bilancio delle Belle Arti possa consentire un giorno di procedere a ricerche metodiche nel sottosuolo di Tindari, che è senza dubbio ricco di tesori artistici.

Il Santuario.

Per adesso, i turisti (non pochi, in verità, dacchè la larga ospitalità concessa dal Santuario fu integrata con la recente apertura del Grand Hôtel), più che dal valore storico e archeologico delle rovine di Tindari, sono attratti sul colle dalla fama del Santuario che vi sorge e che richiama da tutta la Sicilia e dalle Calabrie, pellegrini di ogni specie.

Il Santuario attuale (fig. 4) è di origine piuttosto recente perchè rimonta al sec. XVI quando il vescovo Bartolomeo Sebastiani restaurò l'edificio danneggiato dalle incursioni del famigerato corsaro algerino « Barbarossa ».

L'origine del culto della Madonna del Tindari è avvolta dalla leggenda. Questa racconta che un'immagine della Vergine veniva trasportata da un paese lontano, forse dall'Africa (il volto della Madonna del Tindari è infatti nero: « *Nigra sum sed formosa* »), verso i lidi d'Italia. Ma giunta la nave nelle acque di Tindari, e rifugiatasi nel suo porto per una sopravvenuta tempesta, non fu possibile farle riprendere la navigazione: non valse, nè sforzo di remi, nè favore di venti a smuovere la nave dalla rada. Solo quando il simulacro della Vergine fu deposto a terra, la nave si staccò dal porto. Avendo l'avvenimento chiaramente dimostrato la volontà della Madonna di restare in quel luogo, essa fu portata sul promontorio, dove sorse poi il Santuario e dove il suo culto si accrebbe sempre più, specialmente fra la gente di mare, che ne fece la sua protettrice.

Dopo la battaglia di Lepanto poi, la data dell'8 settembre fu scelta come quella dell'annuale festa in onore della Madonna.

Il Santuario non ha nulla di artisticamente rilevante. L'altare della Vergine ha solo un bel paliotto in mosaico e la porta a tutto se-

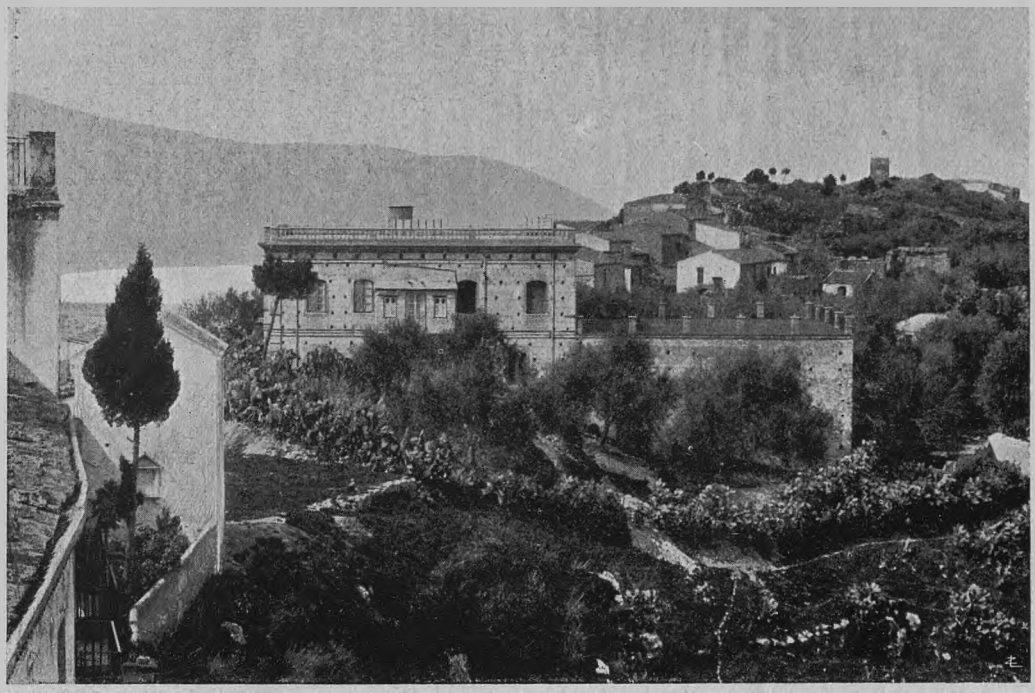


FIG. 9. TINDARI - IL VILLAGGIO CON L'ALBERGO. A DESTRA LE ROVINE DEL GYMNASIUM E DEL TEATRO GRECO.

sto con bugne rettangolari ha in rilievo delle figurazioni allegoriche. Ma la posizione dell'edificio è fra le più splendide. Esso si trova a picco sul mare, e dalle sue terrazze e balconi si ammira il meraviglioso panorama, che ho cercato di descrivere in principio.

I pellegrinaggi dei fedeli sono frequenti e numerosi ma il principale si svolge nei giorni precedenti la festa dell'8 settembre. Allora tutti i caratteristici elementi del folklore siciliano si concentrano a Tindari. Da tutti i luoghi, vicini e lontani, da tutti i paesetti dei Peloritani e dei Nebrodi, con tutti i mezzi di trasporto, i pellegrini si recano al Santuario.

Durante la notte le strade sono percorse da lunghe teorie di carretti — i caratteristici carretti siciliani, istoriati di episodi dei Paladini di Francia o del Re Artù, con i muli riccamente bardati e infiorati e risonanti di rumorose campanelle, — e di carri lenti che i buoi possenti e severi, anche essi infiorati, trascinano e su cui si ammassano in allegre comitive, giovani e vecchi, uomini e donne. Le canzoni tristi e profonde si innalzano al cielo, al ritmo di chitarre, di tamburelli, di nacchere.

Altri pellegrini, che una grazia da implorare o un voto da assolvere costringe ad andare a piedi, si trascinano fino al Santuario dopo diecine e diecine di chilometri di marcia.

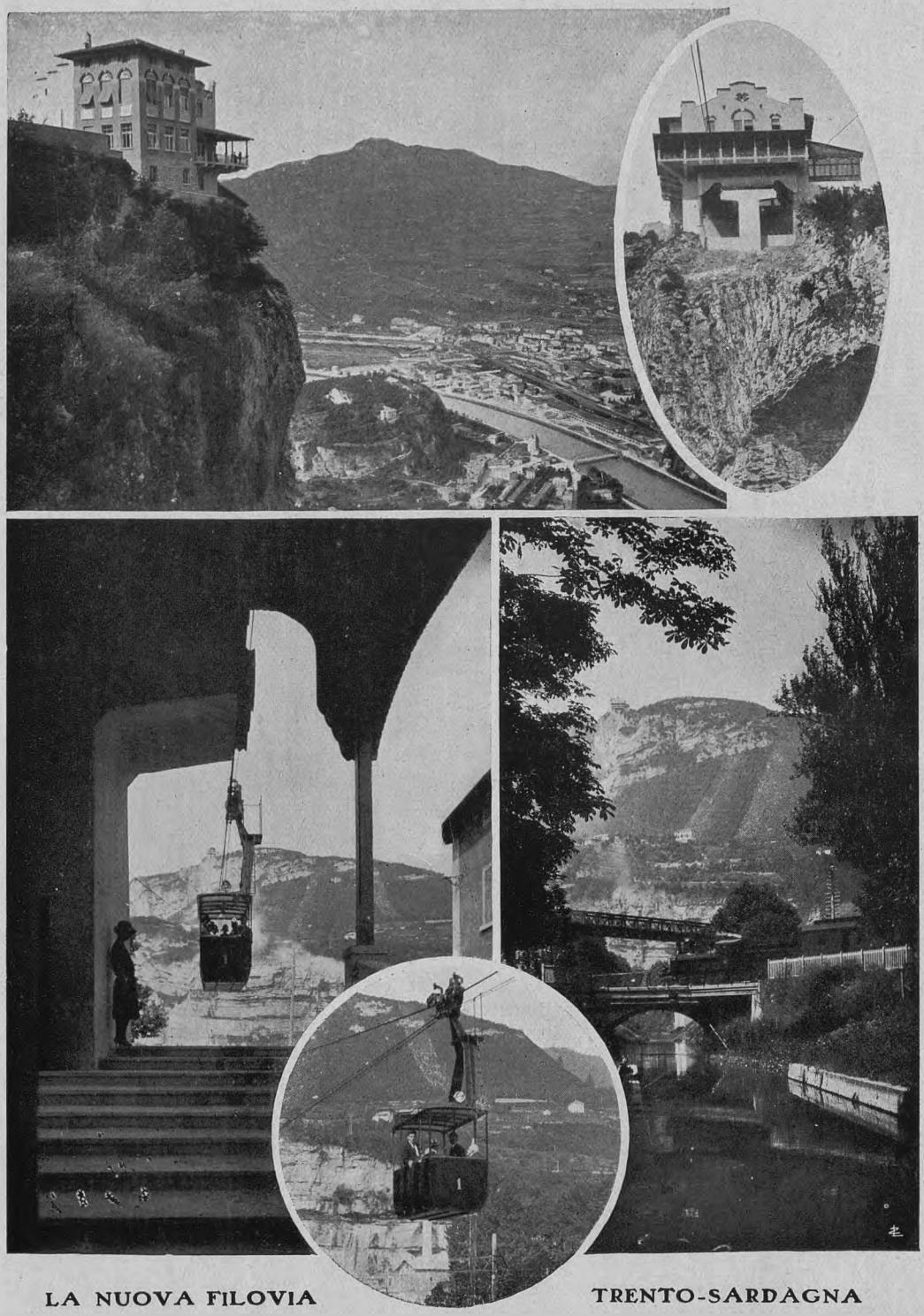
Giunti sul colle ed assolti i loro doveri religiosi, i pellegrini si disperdono su per i campi e sulle pendici del promontorio, mentre un nugolo di rivenditori, con le loro piccole botteghe ambulanti, e di ciarlatani, di « imbonitori », di mendicanti, solleva un brusio infernale in cui si mischiano inviti allettanti, invocazioni pietose, canti melanconici.

Là è il venditore di *càlia* (ceci abbrustoliti) che magnifica la bontà della sua merce, qui è il norcino che espone le succulente carni del grasso maiale, proprio allora e sul posto ucciso e pelato, più in là è il mendicante che trascina le sue membra deformi sulla nuda terra, muovendo insieme la pietà e il ribrezzo, e laggiù, al ritmo di un tamburello, le coppie intrecciano le danze villerecce.

Sui luoghi dove, venti secoli fa, si celebravano le feste di Cerere e Apollo oggi si espande, con immutata giocondità, l'esuberante anima siciliana!

PASQUALINO JANNELLI.

Dobbiamo le fotografie, appositamente eseguite per questo articolo, alla cortesia del sig. Vincenzo Saya, fotografo, di Castroreale (Messina).



LA NUOVA FILOVIA TRENTO-SARDAGNA

Recentemente è stata inaugurata una ardita filovia che congiunge Trento con Sardagna (m. 603) sulle pendici del Bondone, centro di escursioni estive e di sports invernali. La filovia comprende una sola campata di 1096 m. con un dislivello di 385 m. e pendenza dal 22 al 66 %. I vagoncini, capaci di 16 persone, compiono il tragitto in 10 minuti. *In alto:* la graziosa stazione di Sardagna, che domina la vallata dell'Adige da uno strapiombo di oltre 70 m. *In basso, a sinistra:* il vagoncino parte dalla stazione di Trento; *al centro:* durante il viaggio; *a destra:* la passerella ferroviaria e l'Adigetto che traversa la città di Trento con sullo sfondo la stazione d'arrivo della funivia.

LE INIZIATIVE DELL' E. N. I. T.

160 medici stranieri partecipano al viaggio di studio Nord-Sud.

Lo scorso anno l'E.N.I.T. inaugurò la serie dei *Viaggi di studio per medici stranieri alle stazioni di cura italiana*, chiamati *Nord-Sud* perchè i loro itinerari seguono in linea di massima la direzione da settentrione a mezzogiorno.

L'iniziativa di tali viaggi fu assunta in seguito alla felicissima riuscita dei *Viaggi di istruzione per i medici italiani alle stazioni idrominerali* (V.I.M.) che pure si tengono ogni anno dal 1922.

Scopo di essi – come qui fu già esposto – è di dare ai medici la possibilità di prendere una diretta conoscenza dei luoghi di cura nostrani, ottenendone in tal guisa la massima divulgazione e la propaganda precisamente tra quelle persone cui spetta di inviare ad esse i malati, ad alimentarne cioè la frequentazione.

Le due serie di viaggi hanno un « impianto » tecnico e logistico identico, ne varia invece la destinazione. I V.I.M. comprendono sopra tutto le stazioni idrominerali, appunto perchè tra i medici nostri esse non sono note con la estensione che sarebbe desiderabile; perciò vengono visitate tutte quelle, grandi e piccole, le cui condizioni, nei riguardi della cura e del soggiorno, presentano per il medico italiano un interesse pratico. Ai medici stranieri importano invece solamente le stazioni di cura principali, giacchè coloro che possono venire inviati per cura in Italia dall'Estero appartengono per definizione a classi facoltose, le quali dunque frequentano solo quelle località ove trovano il massimo del *comfort*, gli agi e le attrattive maggiori. Ed è naturale che le visite vengano estese, oltre che alle stazioni idrominerali, anche alle climatiche e balneari, perchè di queste pure conviene diffondere fra i medici stranieri una conoscenza che invece gli italiani già posseggono.

Al primo *Nord-Sud*, svoltosi nel 1924 dal 18 settembre al 3 ottobre, con inizio a Milano e fine a Napoli, presero parte 50 medici provenienti da 10 nazioni europee: esso ottenne un successo completo, che fu a suo tempo registrato anche su queste colonne. Il secondo ha avuto luogo quest'anno dal 5 al 21 settembre, con partenza da Milano e termine a Roma.

Da parte dell'E.N.I.T. la preparazione di esso fu lunga e minuziosissima. Riconosciuta l'opportunità – secondo abbiamo detto dianzi – di comprendervi anche le stazioni climatiche e balneari (nel primo *Nord-Sud*, che fu principalmente un viaggio di prova, vi figuravano solamente i maggiori luoghi di cura termale) nè potendosi d'altronde visitare in una sola volta tutta l'Italia, l'itinerario fu limitato ad una zona che, fra Lombardia e Lazio, includesse un gruppo di località del versante occidentale, per riserbare ai viaggi dei due prossimi anni il versante orientale e quindi il Mezzogiorno. In tal guisa, in un ciclo di tre viaggi annuali, il *Nord-Sud* avrà « coperto » l'intera penisola con la Sicilia.

L'itinerario stabilito per quest'anno fu il seguente: Milano – San Pellegrino – Fonte Bracca – Acqui – Alassio – San Remo – Ospedaletti – Bordighera – Pegli – Nervi – Rapallo – S. Margherita – Portofino – Viareggio – Livorno (Acqua della Salute) – Montecatini – Monsummano – Chianciano – Fiuggi – Roma: in complesso otto stazioni idrominerali e dieci climatico-marine della meravigliosa Riviera Tirrena.

Subito dopo furono presi, in luogo, gli accordi con le località da visitarsi e nel febbraio venne pubblicato il programma, cui fu data una larghissima diffusione. Di esso 18.000 copie, in francese, inglese e tedesco, furono distribuite agli Uffici dell'E.N.I.T., alle Agenzie corrispondenti, alle Società mediche, ai giornali medici. Se ne ebbe così una rapida e vasta divulgazione; basti dire che l'annuncio del viaggio, col programma, fu pubblicato da oltre 200 giornali medici d'ogni paese.

Le iscrizioni non tardarono ad affluire, onde il *Nord-Sud* raccolse l'imponente numero di 160 partecipanti, delle nazioni seguenti: Belgio, Danimarca, Egitto, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Inghilterra, Irlanda, Jugoslavia, Lussemburgo, Memel (città libera), Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Svezia, Svizzera. I gruppi più numerosi erano rappresentati dai tedeschi, inglesi, svedesi, olandesi e danesi. Una massa così numerosa di aderenti traeva seco non poche difficoltà per l'approntamento del soggiorno nei differenti luoghi, specialmente in quelli ove la stagione era ancora in pieno, ma ovunque furono superate. Valga per tutti Montecatini che pur avendo un settembre eccezionalmente affollato, riuscì – grazie all'opera illuminata di quella *Pro loco* e della Società degli albergatori – a collocare tutti i medici stranieri nei principali *hôtels*, con un trattamento di primissimo ordine. Viceversa, in altre località la stagione non era ancora incominciata, onde gran parte degli alberghi erano chiusi; anche in esse venne peraltro provveduto con larghezza e signorilità, come per esempio a Nervi, ove dei due grandi alberghi posti a disposizione degli ospiti, uno - l'*Eden* – venne aperto e rimesso temporaneamente in funzione per la circostanza. Devesi aggiungere che la fervida collaborazione di cui l'E.N.I.T. ebbe la prova dappertutto, si è manifestata anche nel campo finanziario; i programmi di ciascuna visita importavano non indifferenti spese, per il soggiorno, le escursioni, ecc., alle quali non avrebbe certamente sopperito per intero la tenue quota globale, in cui era compreso

PERICOLO!

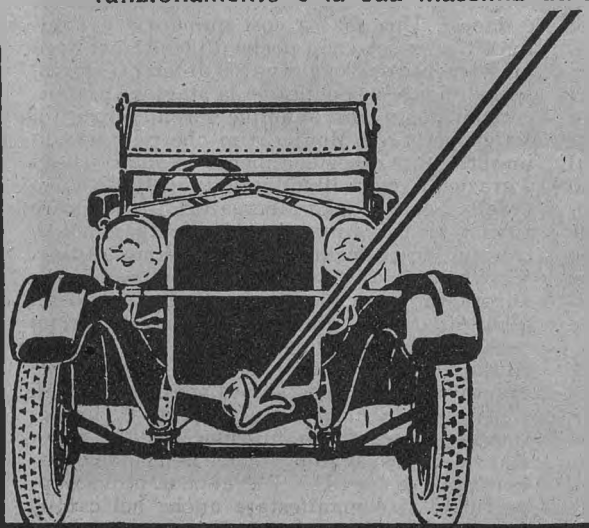
.....NEL VOSTRO CARTER...



..... derivante dalla inevitabile diluizione del lubrificante con benzina, e dall'accumularsi di polvere, depositi carboniosi, ruggine ed acqua.

L'olio così contaminato è inadatto a compiere la sua funzione lubrificante, risultandone un notevole logorìo delle parti della macchina, un maggior consumo di carburante ed altri gravi inconvenienti.

Per evitare tutto questo: vuotate il vostro carter ogni 1500 km. in estate ed ogni 1000 km. in inverno - riempiendolo quindi con la gradazione appropriata di **Gargoyle Mobiloil,** assicurando così il miglior rendimento della vostra auto, il suo più economico funzionamento e la sua massima durata.



Chiedeteci il nostro opuscolo ***"Lubrificazione Scientifica dell' Automobile,,,*** edizione 1925, che vi sarà spedito franco e gratis.

GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

VACUUM OIL COMPANY . S. A. I.

Sede Sociale: GENOVA, Via Corsica, 21

anche il trasporto ferroviario, versata dai partecipanti al viaggio. Ebbene quasi ovunque furono praticate le più larghe facilitazioni, con una signorilità che dimostra altresì una chiara percezione dell'utile che questi viaggi di propaganda possono arrecare.

La «casa viaggiante» del *Nord-Sud* era costituita da un treno speciale di 5 vetture di prima classe e due bagagliai. La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, perfettamente compresa degli scopi del viaggio e della sua grande importanza nazionale, spiegò ogni premura nell'allestire il treno speciale con materiale veramente eccellente, che offrì agli ospiti le più gradite comodità. Così pure la manutenzione e la marcia del treno furono oggetto da parte di essa di cure assidue, che furono altamente sentite ed apprezzate dai partecipanti al viaggio. Due ottimi treni speciali furono altresì forniti dalla Gestione Governativa delle Ferrovie Vicinali per il tratto Roma-Fiuggi e ritorno. Il percorso totale in ferrovia fu di 1250 chilometri.

Il servizio dei bagagli venne regolato con particolare attenzione: trattavasi di smistare e trasportare quasi ogni giorno dal treno – ove i posti erano assegnati nei compartimenti numerati – agli alberghi, e viceversa, una massa di 300 valigie. La bisogna fu assolta ovunque a mezzo di personale apposito, con celerità ed ordine, per cui non si ebbe mai a lamentare il minimo inconveniente.

La parte più specialmente tecnica – ch'era lo scopo del viaggio – comprendeva delle conferenze illustrative tenute da medici della località, di cui il testo letterale era distribuito, già stampato a cura dell'E.N.I.T., in francese, inglese, tedesco; ad essa faceva seguito la visita delle località – e per le stazioni termali alle sorgenti ed agli stabilimenti – in modo da darne ai partecipanti al viaggio la visione completa, sia nei riguardi delle cure che del soggiorno. I medici stranieri essendo divisi per gruppi di lingua francese, inglese e tedesca, l'E.N.I.T. aveva provveduto ad assegnare a ciascuno di essi un interprete: il Dott. Comm. Giuseppe Targhetta, di Nizza per il gruppo francese; il Dott. Renato Lusena, di Roma per l'inglese; il Dott. Cav. Antonio Ciurcentaler di Trento, per il tedesco. Dall'opera preziosissima di questi medici, che avendo cortesemente accettato l'incarico lo assolsero con grande intelletto, venne assicurato in modo perfetto ed a piena soddisfazione di tutti, il... collegamento linguistico delle 18 nazioni con l'estero. Essi invero non si risparmiarono e diedero prova di vera abnegazione, sebbene il compito riuscisse non di rado pesante: basti ricordare, ad esempio, che il gruppo tedesco era composto da un centinaio di medici di 9 nazionalità, per rendersi conto dell'arduo lavoro incombente al Dott. Ciurcentaler, e da lui compiuto con assoluta coscienza e devozione.

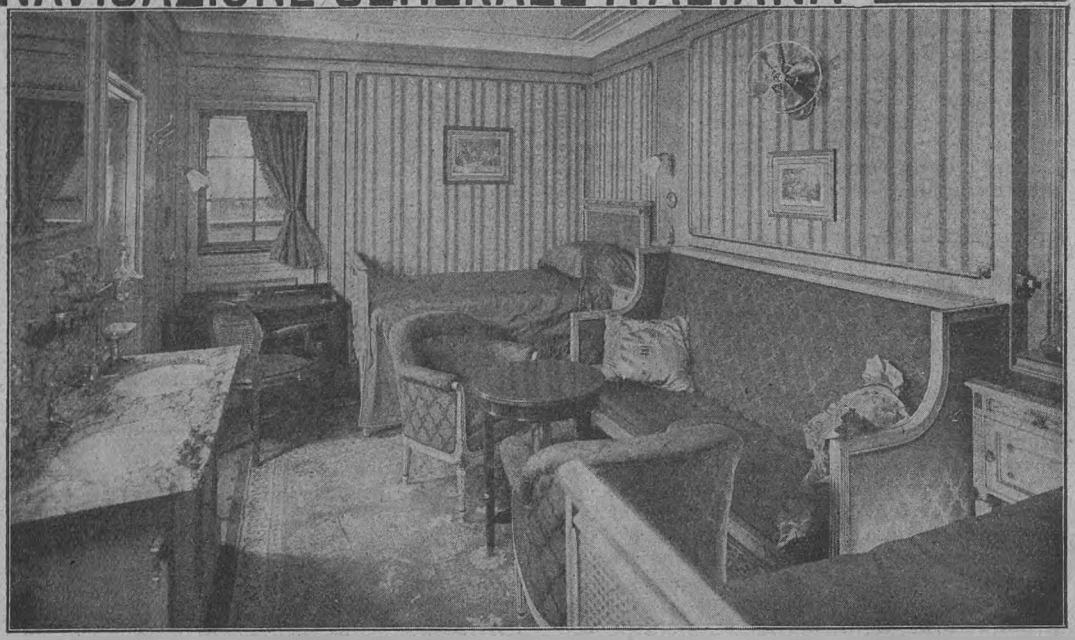
La sosta in ciascuna località fu allietata dalle più squisite forme di ospitalità, attraverso le più cordiali premure e le più festose accoglienze, che lasciarono negli ospiti incancellabile ricordo, e costituirono anche per questo rispetto, una simpaticissima cooperazione all'E.N.I.T., di cui veniva in tal guisa felicemente interpretata ed assecondata l'iniziativa.

Nello stesso ordine d'idee è pure da ricordare che alla vigilia della partenza, i partecipanti al *Nord-Sud* quasi al completo furono accolti al T.C.I. e salutati, per esso e per l'E.N.I.T. da L. V. Bertarelli le cui nobili e vibranti parole furono lungamente applaudite: seguì la visita ai varî Uffici e servizi, la quale suscitò in tutti il più profondo interesse. Dal Touring i medici passarono alla Città degli Studi che venne unanimemente ammirata come opera grandiosa e degna delle tradizioni della Metropoli lombarda. Infine furono solennemente ricevuti a Palazzo Marino dal Sindaco, Senatore Prof. Mangiagalli, al quale furono presentati dal Prof. Guido Ruata, Segretario Generale dell'E.N.I.T. e direttore del viaggio; l'illustre Uomo, che è anche clinico eminente, rivolse agli ospiti e colleghi un elevato discorso, accolto da una calorosa ovazione.

Dovremo ora dire delle impressioni riportate dai medici durante il *Nord-Sud*, ma basterà a definirle la frase che il più spesso si udiva da essi: « Noi siamo entusiasti! ». E questo avveniva anzitutto per la perfetta organizzazione del viaggio apprestata dall'E.N.I.T., la quale fu ripetute volte dichiarata nettamente superiore a quella dei viaggi consimili che si tengono in altre nazioni. L'entusiasmo era rivolto alle cure idrominerali ch'essi, medici e scienziati di valore, avevano campo di osservare, non disgiunto da una viva sorpresa che certe località nostre fossero pressochè ignote all'Estero; così a Montecatini, ove la visione d'una grande stazione termale, ricca di acque dalle prodigiose virtù terapeutiche, superbamente organizzata negli stabilimenti di cura, dal soggiorno degno delle più celebrate città d'acque straniere, la meraviglia non ebbe davvero limiti; ed a S. Pellegrino che riassume in un ambiente d'elegante modernità i pregi del clima e delle acque minerali, ad Acqui come a Monsummano ove fanghi e grotte affermano una crenoterapia caratteristica, a Livorno ricca di acque svariate, a Chianciano e Fiuggi ove le fonti salutari accusano sorprendenti azioni curative, l'interessamento fu continuo ed unanime. L'entusiasmo si manifestava irrefrenabile lungo le coste del Tirreno, ove le incantevoli località visitate, sulla Riviera di Ponente e di Levante e di Toscana, si offersero a quegli ospiti nostri, scesi per la maggior parte dalle brume del Nord, con tutto il fascino della loro natura, la magìa dei loro colori, la dolcezza dei loro climi. L'entusiasmo, infine, vibrava per questo Paese nostro, a contatto del quale hanno vissuto non brevi giorni osservandone la vita operosa, disciplinata, ordinata, che dovunque si rivelava ad essi in veste ben diversa da quella sotto cui ancor oggi si ama, oltre confine, dipingerlo.

Qualcuno ha scritto che l'importanza di questi viaggi supera l'immediato fine propagandistico loro assegnato, per acquistare un ben più largo valore d'indole politica e nazio-

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA



Camera a due letti della Classe di Lusso del transatlantico «DUILIO», uno dei due più grandi e veloci della Marina Mercantile Italiana (24.300 tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 20 miglia orarie). — In linea Nord America Express, partirà da Genova per New York il 25 Novembre 1925 e 15 Gennaio 1926 (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA.



nale, ed è perfettamente vero. Comunque, a sottolineare la soverchiante importanza assunta dal *Nord-Sud* nel campo medico europeo, poniamo in rilievo, per finire, due fatti alquanto eloquenti: Il *Voyage d'études médicales* (V.E.M.) che si teneva annualmente in Francia, dal 1895, a quelle stazioni idrominerali e climatiche, con grande concorso di medici stranieri e pur esso indetto per la prima metà di settembre, è stato rinviato al 1926 perchè, si dice, vennero meno delle sovvenzioni attese. Lo *Studienreise* tedesco, che pure si teneva annualmente con gran numero di partecipanti alle stazioni di cura della Germania e dei paesi finitimi, egualmente preordinato per il settembre, è stato anch'esso sospeso, per deficienza di iscrizioni.

Non insistiamo... ma non può l'E.N.I.T. trarne qualche motivo d'orgoglio per la sua iniziativa, così trionfalmente condotta, e con esso gli Italiani che l'hanno compresa ed apprezzata ?

VITA DEL TOURING

I difetti dei Soci del Touring.

Ormai l'esperienza ci ha ammaestrati. I Soci del Touring possiedono (non tutti, molti però) alcuni difetti che ci pare di poter così qualificare:

Pigrizia – Molti non si ricordano che la quota sociale deve essere pagata entro il *15 novembre* dell'anno precedente; e ciò sia per una disposizione dello statuto, sia per un tornaconto personale (chi prima paga, prima riceve le pubblicazioni).

Disordine – Molti inviano un vaglia bancario o postale e separatamente la lettera in cui spiegano a quale titolo essi hanno effettuato la rimessa. Ciò è un errore madornale: bisogna *specificare contemporaneamente all'invio del denaro lo scopo cui esso deve servire* (ad esempio: rinnovo quota 1926, abbonamento *Vie d' Italia* 1926, ecc.).

Impazienza – Quando si annuncia che di una pubblicazione è stata iniziata la distribuzione ai Soci, ricordarsi sempre che questi sono quasi 330.000 e che pertanto non si può accontentare tutti in un momento. Così pure se si comunica un cambio di indirizzo (tassa L. 1) non pretendere che le pubblicazioni già messe in spedizione raggiungano la nuova destinazione (comunicare dunque per tempo i cambi).

Tenebrosità – Quando scrivono al Touring molti Soci amano nascondersi sotto il velo di una semi-anonimia, firmando in modo poco chiaro le lettere, dimenticando l'indicazione del nome proprio o dell'indirizzo. E' tanto facile guarire da questo difetto: basta unire alla lettera od al vaglia il talloncino che sta sulla fascetta o la busta entro cui si ricevono le pubblicazioni. Quel talloncino reca oltre il nome e l'indirizzo anche il numero di tessera, cioè garantisce l'identificazione del Socio nella massa dei nomi simili od identici. (Sapete quanti Soci che si chiamano, ad esempio, Rossi abbiamo al Touring? Ben **1750**. E di questi ben **150** si chiamano Giovanni).



L'imponente marcia dei Soci del Touring verso i 350.000. Se ogni tredici Soci ve ne fosse uno che procurasse un nuovo Socio sarebbero subito raggiunti. All'opera Consoci!

Dopo questi difetti maggiori se ne potrebbero noverare altri minori. Ma... non è il caso di insistere. Tanto più che una specie di indulgenza plenaria è in corso; basta che ciascuno paghi subito (se non è Vitalizio o quinquennale col quinquennio in corso) la quota del 1926 e l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per quell'anno, inviandoci un *assegno bancario* (è la forma più pratica) *allegato* ad una lettera nella quale si spieghi la ragione dell'invio del denaro e sulla quale si appiccichi il talloncino che trovasi sulla fascetta o busta con le quali si ricevono le pubblicazioni.

Chi invece dell'assegno bancario usa il vaglia postale, appiccichi il talloncino predetto sullo spazio riservato all'indirizzo del mittente; in quello riservato alla corrispondenza specifichi la ragione dell'invio. Si ricordi poi di scrivere *a mano* l'indirizzo della cartolina, *non* servendosi di indirizzi a stampa appiccicati sul vaglia.



Sono graduate per ogni misura di ametropia e si adattano completamente alla naturale mobilità dell'occhio umano. Procurano perciò un campo visivo uniformemente netto per ogni direzione dello sguardo, dal centro della lente fino alla periferia. Chi adotta le lenti Punktal Zeiss avverte subito la differenza che le distingue dalle altre lenti dianzi usate e si ritrova in condizione di parità con quelli che posseggono occhi perfettamente normali.

LENTI PUNKTAL

Zeiss

per occhiali a stringinaso o a stanghetta

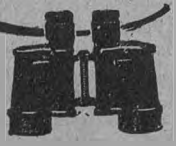
Deposito di lenti Zeiss Punktal presso tutti i buoni Ottici

Ogni lente è munita della marca di fabbrica depositata; esigete dall'Ottico che ve la indichi.

Opuscolo « PUNKTAL 162 » gratis e franco spedisce:
GEORG LEHMANN, Rappresent. per l'Italia e Colonie della Casa CARL ZEISS, Jena.
MILANO (5) Corso Italia, 8.



Zeiss



per viaggio, sport, caccia, teatro

CARL ZEISS JENA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA
CATALOGO ILLUSTRATO " T 79 " GRATIS

FILEA

FABBRICA ITALIANA LUBRIFICANTI ED AFFINI

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE N. 5-2

La lubrificazione perfetta delle **AUTOMOBILI** si ottiene usando

il **FILEOIL SUPERVISCOSE** per i motori

e

l' **AMBROLEUM** per i cambi di velocità e differenziali



Oltre l'ultima trincea.

V'è un'ultima trincea dietro la quale i Soci morosi del Touring sogliono ritrarsi ed è quella scavata dalla loro pigrizia che li fa dire: « Non troviamo mai il tempo per spedire l'assegno o il vaglia ... ». Ebbene non sanno essi che in ogni parte d'Italia v'è un Ufficio succursale al quale si possono rivolgere per eseguire il pagamento della quota sociale, degli abbonamenti, ecc. ?

Eccone l'elenco aggiornato. Leggetelo e vedrete che ognuno di voi *prima del 15 novembre* si troverà a dover passare dinnanzi ad uno di tali Uffici. Entratevi, dunque, e compite il vostro dovere.

IN ITALIA.

ABBAZIA – Ufficio Viaggi e Turismo.
ALASSIO – The Anglo-American Agency & Banck.
BELLAGIO – Agenzia della Navigazione Generale Italiana.
BERGAMO – Ufficio Consolare del Touring Club Italiano, Via T. Tasso, 18.
BIELLA – Associazione Pro Biella e Biellese, Via Ospedale, 8.
BOLOGNA – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza del Nettuno, 3.
BOLZANO – Ufficio Viaggi e Turismo, Corso Vittorio Emanuele, 3 - Auto-Enit, Piazza Walter.
BORDIGHERA – Banca Agricola Italiana.
BRESCIA. – Agenzia Viaggiatori dell'Impresa Trasporti « Fert», Corso Zanardelli, 52.
CIVITAVECCHIA - Banco De Clementi & C., Piazza Plebiscito, 5.
COMO – Agenzia della Navigazione Generale Italiana, Lungo Lario.
CORTINA D'AMPEZZO Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Venezia
CREMONA – Agenzia Viaggiatori, Via Solferino, 3-5
DOMODOSSOLA – Agenzia A. Perlo, Piazzale Stazione.
FIRENZE – Touring Office, Via de' Conti, 3 - Ufficio Viaggi e Turismo, Via degli Speziali, 2.
FIUME – Ufficio Viaggi e Turismo, Via XXX Ottobre, 3.
FORLÌ – Cav. Andrea Vassura, Via Giordano Bruno, 8.
GALLARATE – Ufficio Indicazioni, Via Manzoni, 2.
GENOVA – Ufficio Viaggi e Turismo, Via XX Settembre, 237 *rosso*.
GORIZIA – Agenzia « Le Lièvre», Corso Vittorio Emanuele III, 9.
LA SPEZIA - Ufficio Consolare, presso la Banca di Credito Regionale Ligure, Piazza Battisti.
LEVICO – Comitato di Cura « Agenzia Viaggi ».
LIVORNO – Banco di Roma, Via Cairoli, 9.
MERANO – Ufficio Auto-Enit, Corso Goethe.
MODENA – Agenzia Viaggiatori - Cassa Nazionale Ferrovieri - Palazzo Comunale, Piazza delle Urn..
MONTECATINI – Agenzia della Navigazione Generale Italiana - Portici della Locanda Maggiore, 3.
NAPOLI – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Trento e Trieste - Touring Office Gondrand, Calata S. Marco, 4 - Pisa Brothers' Travel Bureau, S. Lucia, 78-80.
PADOVA – Agenzia di Viaggi Carlo Mezzacapo.
PALERMO – Ufficio Viaggi e Turismo, Via Roma, 98.
PARMA – Banca Popolare Agricola.
PAVIA – Ufficio succ. del T. C. I. presso Ditta Carlo Cipolla, Corso Cavour, 12.
PERUGIA – Associazione « Pro Umbria », Palazzo Provinciale.
PIACENZA – Banca Popolare Piacentina.
PINEROLO – Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini, Piazza Cavour, 4.
RIVA SUL GARDA. – Banca Mutua Popolare, Piazza Garibaldi, 5.
ROMA – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Colonna.
SAN REMO – Ufficio Viaggi e Turismo, Via Vittorio Emanuele, 2.
SIENA – Agenzia Rag. Alessandro Tarducci, Via Trieste, 12.
TORINO – Ufficio Consolare del T. C. I., Via Roma, 20-22 int. - Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Castello, 2 (angolo Via Barbaroux).
TORRE PELLICE – Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini.
TREVISO – Cassa di Risparmio della Marca Trevigiana, Via XX Settembre.
TRIESTE – Ufficio Viaggi e Turismo, Via della Borsa, 2.
TRIPOLI – Presso Rag. Arrigo Modena, Corso Vittorio Emanuele (Palazzina Gurgi).
UDINE – Ufficio Consolare del T. C. I., Piazza Duomo, 1.
VENEZIA – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza S. Marco, 49-50.
VERONA – Banco Cambio A. Orti, Via Mazzini, 22.
VIAREGGIO – Navigazione Generale Italiana - Ufficio Passeggieri, Galleria Nettuno.

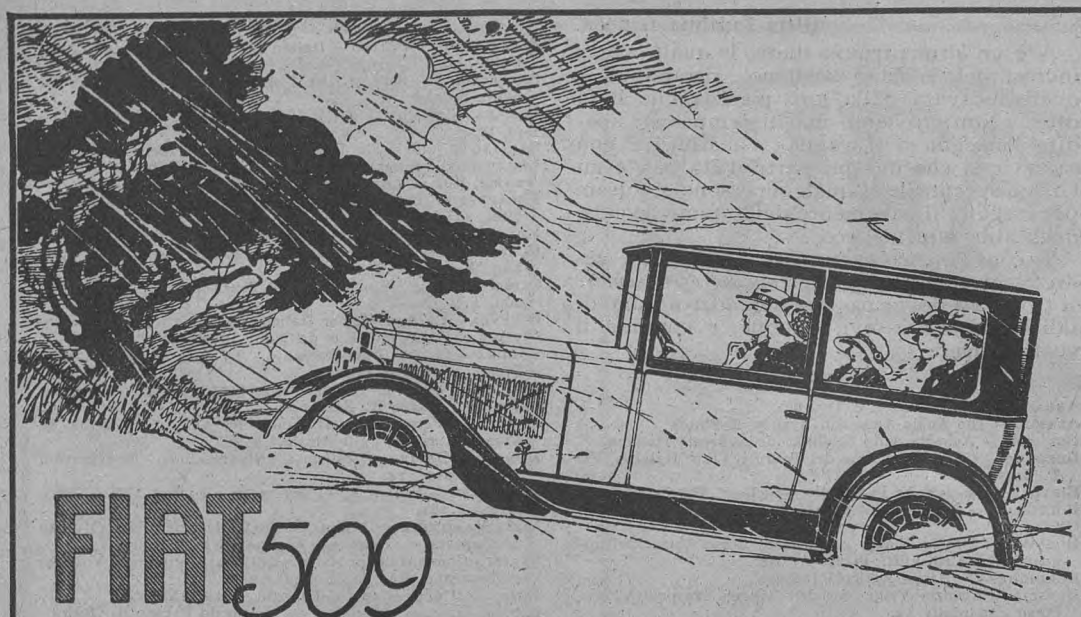
ALL'ESTERO.

ALESSANDRIA D'EGITTO – Italian State Railways, Rue Chérif Pacha, 30.
BARCELLONA – Ferrocarriles Italianos del Estado, Rambla Santa Mónica, 3.
BASILEA - Chemins de Fer Italiens de l'Etat, Centralbahnstrasse, 17.
BERLINO – Italienische Staatsbahnen, Unter den Linden, 47.
BRUXELLES – Bureau Officiel Italien de Voyages et de Tourisme, Rue de Loxum, 1.
BUCAREST - Bureau de Voyages et Tourisme, Calea Grivitei, 143.
BUDAPEST – Ufficio Viaggi e Turismo, Vigadò - Menotjegyiroda.
BUENOS AIRES – Ferrocarriles Italianos del Estado, La Valle Esq. Florida.
CAIRO – Italian State Railways - Touriste Office, Sharia Kamel, 4.
GINEVRA – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Rue du Mont Blanc, 3.
LONDRA – Italian State Railways - Touriste Office, Waterloo Place, 12 (Regent Street).
LUGANO – Ferrovie Italiane dello Stato - Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza R. Rezzonico.
MADRID – Ferrocarriles Italianos del Estado - Oficina de Viaje y Turisme, Calle Alcalà, 47.
MONACO DI BAVIERA – Italienische Staatsbahnen - Reisebureau, Maffeistrasse, 14.
NEW YORK – Italian State Railways - Tourist Office, Fifth Avenue, 281.
NIZZA MARITTIMA – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Avenue de la Victoire, 10.
PARIGI – Chemins de fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Rue de Choiseul, 27.
PRAGA - Ufficio Viaggi e Turismo, Hibernska, 14.
RIO DE JANEIRO – Caminos de Hierro do Estado de Italia - Oficina de Viagem e Turismo, Avenida Rio Branco, 2, 4, 6.
SAN GALLO – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Leonhardstrasse, 20.
TUNISI – Ufficio Viaggi e Turismo. Avenue de France, 3.
VIENNA – Italienische Staatsbahnen - Reisebureau, Kärntnerring, 6.
ZURIGO – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Bahnhofstrasse, 80.

Gli effetti della propaganda.

Abbiamo ricordato ai Soci in un numero scorso che tra le Guide del Touring esistono due volumi, quello illustrante la *Sardegna* e quello illustrante la *Sicilia*, i cui prezzi di vendita non hanno seguìto la svalutazione della moneta rimanendo a cifre tanto modeste da non credersi. Ebbene, è bastato questo annuncio perchè quasi tutta la piccola scorta di magazzino che possedevamo sia stata accaparrata da Soci previdenti che, non avendo ricevuto a suo tempo gratuitamente (giacchè nel 1918-19 non facevano ancora parte della nostra famiglia) quei due volumi della Guida desiderano assicurarseli fintanto che ve ne sono delle copie.

Ora dobbiamo aggiungere che fra poco la edizione sarà esaurita e dobbiamo anche avvertire che una nuova edizione non potrà essere subito approntata giacchè il lavoro di rifacimento delle Guide che grava sulle nostre spalle è divenuto ormai imponente; e dobbiamo pure preavvertire che il prezzo della nuova edizione, pur rappresentando come sempre la pura spesa di costo, non potrà certo essere quello irrisorio d'oggi. Dunque, a buon intenditor.... I Soci previdenti si assicurino le due opere: « Sardegna » è un volume rilegato di di 283 pagine, con una ventina di carte e piante ed è posto in vendita ai Soci al prezzo di L. 4; e « Sicilia » ha 478 pagine, più 30 carte e piante e, rilegato, costa pei Soci L. 6. Per la spesa di spedizione raccomandata rispettivamente L. 1,50 e L. 2 (Estero L. 2,50 e L. 3).



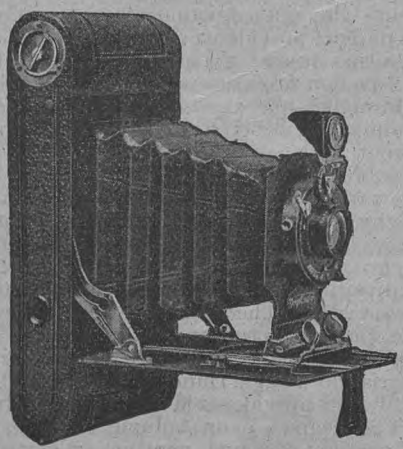
FIAT 509

LA VETTURA PER OGNI STAGIONE

PER AFFARI, PER TURISMO, PER VIAGGIO, PER CITTÀ

OGNI VETTURA FIAT VALE PIU' DI QUANTO COSTA

Voigtländer



Apparecchio a pellicole, 6×9
con doppio anastigmatico 1:6,3

di costruzione perfetta,
solidissima, elegante

= L. 525 =

Acquistabile presso tutti i buoni commercianti!

VOIGTLÄNDER & SOHN — Braunschweig

FONDATA NEL 1756

Rappresentante Generale per l'Italia: CARLO RONZONI - MILANO - Piazza S. Ambrogio, 2

L'anno francescano.

Non è stato ancora ben definito il programma delle cerimonie in onore del serafico Santo che faranno convergere verso la pianura umbra e particolarmente la terra che gli diede i natali e lo raccolse morente, migliaia e migliaia di pellegrini d'ogni parte del mondo. Sembra che esse dovranno svolgersi fra il maggio del 1926 ed il maggio dell'anno successivo in modo che il giorno anniversario della morte di S. Francesco (4 ottobre) venga a cadere a un dipresso a metà dell'anno francescano.

I pellegrini però si sono spinti fin da questo anno numerosissimi verso la mistica città umbra. Moltissimi di coloro che d'Italia e dall'estero raggiunsero Roma per celebrare l'Anno Santo salirono anche « il colle eletto del Beato Ubaldo » visitando le basiliche e i santuari che numerosi ricordano il fervore dei primi secoli di predicazione francescana.

In quell'occasione assistemmo ad uno spettacolo davvero confortante : il nostro volumetto rosso, il secondo della *Guida dell'Italia Centrale*, era nelle mani di molti visitatori, ed ognuno di questi procedeva spedito di monumento in monumento evitando perdite di tempo e i pericolosi lacci tesi da ciceroni o da improvvisati maestri.

Noi vorremmo che tutti coloro i quali prenderanno parte ai pellegrinaggi francescani potessero godere del viatico della nostra Guida; ma, ahimè, chi non era Socio nel 1922 non l'ebbe in dono ed oggi abbiamo disponibili del volume solo qualche migliaio di copie. Ciò che possiamo dunque fare è di consigliare tutti i nostri Soci che non possiedano questo volume della Guida di farne acquisto. Si tratta di una somma ben piccola se si pensa che con 8 lire i Soci possono acquistare un volume di 420 pagine, con 5 carte geografiche, 5 piante di città e 15 piante di edifici; volume che contiene non solo la descrizione di Assisi e dintorni ma anche quella di tre altre città non meno interessanti dal punto di vista turistico: Perugia, Siena, Firenze. (Per le spese di spedizione raccomandata aggiungere L. 1,50, estero L. 2,50).

Ai benemeriti del IV Campeggio.

Finito il Campeggio in Val Fiorentina con quell'esito lusinghiero che fu da tutti riconosciuto, la Presidenza e il Consiglio Direttivo non possono non rivolgere un pensiero riconoscente e una parola di ringraziamento a tutti quegli Enti e quelle gentili persone che hanno cooperato a tale felice riuscita della bella manifestazione.

L'Autorità Militare fu, come di consueto, valida cooperatrice, ben comprendendo gli scopi patriottici che il nostro Sodalizio si era anche questa volta prefissi. Abbiamo avuto dal Ministero della Guerra la concessione di un reparto di alpini per coadiuvare la Direzione nell'impianto e nello smontaggio del campo; si svolsero poi molto felicemente, per amichevoli accordi, le pratiche per evitare che le esercitazioni di tiro dell'artiglieria che dovevano aver luogo tra il Pelmo e il Nuvolau, impedissero il buon andamento del Campeggio: la nostra gratitudine va perciò espressa a S. E. il Sottosegretario di Stato alla Guerra Gen. Cavallero, a S. E. il Ten. Gen. Gr. Uff. Conte Ugo Sani, Comandante il 4° Corpo d'Armata, al suo Capo di S. M. Col. Scala, al Gen. di Brigata G. Pezzana, Comandante il 3° Raggruppamento Alpino, al Col. F. A. di Collobiano, Comandante il 2° Reggimento Artiglieria da Montagna, al Col. Crova, Comandante il Deposito del VII Alpini, al Maggiore Dalla Motta che dirigeva le esercitazioni di tiro e al Ten. Giuseppe Giovanelli che comandava gli alpini adibiti ai lavori del Campeggio.

Un ringraziamento dobbiamo pure a S. E. il Generale Cattaneo, Comandante del Corpo d'Armata di Milano per altra valida cooperazione.

La «Montecatini», Società Generale per l'Industria Mineraria ed Agricola, con sede in Milano, che gestisce le miniere di pirite in Agordo, diede, in varie guise, il suo validissimo appoggio.

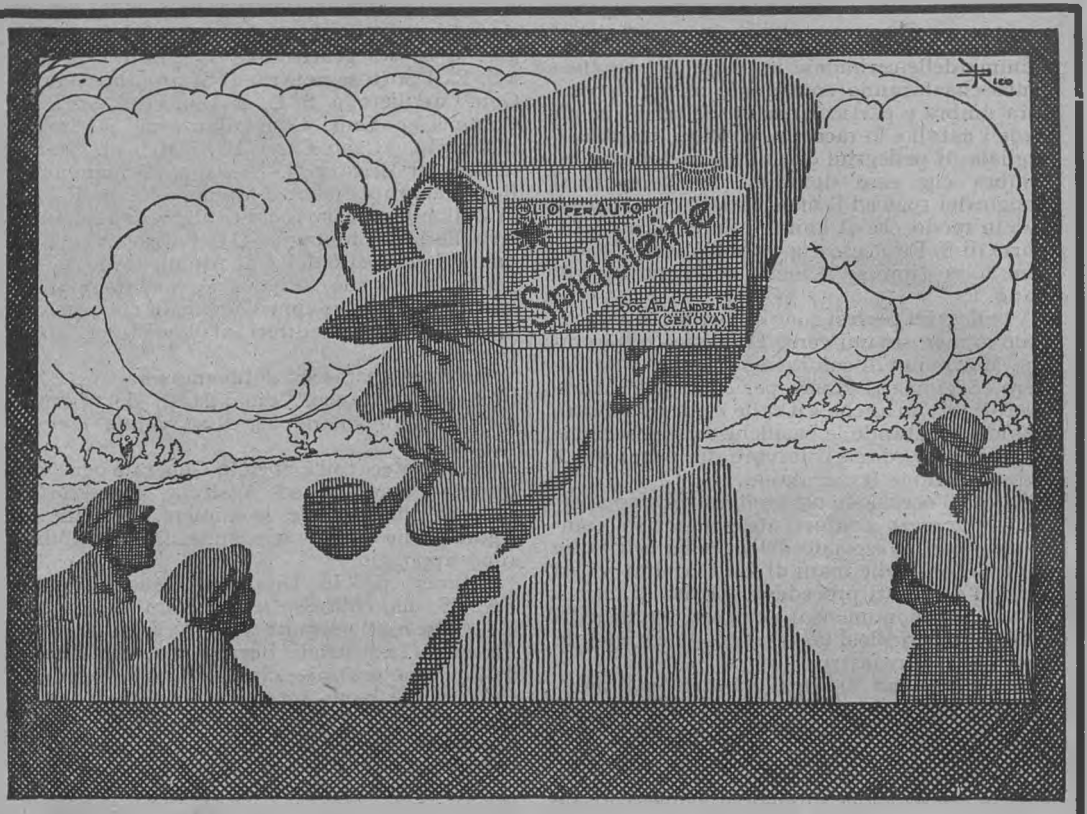
Citiamo poi la Direzione Generale delle FF. SS. che concesse le riduzioni di viaggio ai congressisti, seguita in ciò dalla Società Anonima Industriale Ferroviaria, consociata della « Montecatini », che gestisce la Ferrovia elettrica Bribano-Agordo e che fece, dobbiamo dirlo, un servizio veramente inappuntabile. E poichè parliamo di trasporti, dobbiamo nominare oltre alla Sezione Movimento della Direzione Compartimentale di Venezia e alla Ditta Giov. Buzzatti e Fratelli di Bribano, che eseguisce con mirabile organizzazione quasi tutti i servizi di autotrasporti nella Val Cordevole, il nostro benemerito Cav. Uff. Romeo Fossati che diresse come di consueto i trasporti.

Un ringraziamento particolare al Sindaco di Selva, signor Giuseppe De Pin, alla Giunta Comunale e alla popolazione di tutta la valle che accolse i campeggianti con schietta simpatia rendendo loro, con tante piccole e grandi cortesie, più ameno il soggiorno.

Per le Autorità locali si ebbe al Campeggio la visita gradita del Comm. Bartolomeo De Col Tana in rappresentanza del Prefetto di Belluno, e del Dott. Francesco Dal Fabbro, Segretario Capo della Provincia.

Concorsero alla buona riuscita anche alcune Ditte come la S. G. Minimax di Genova che prestò gli estintori per la sicurezza del Campeggio contro il fuoco, la Ditta Felice Bisleri & C. (Milano, Via Savona, 16) che mise a disposizione dei partecipanti un centinaio di flaconcini di Ferro China, la S. A. Fratelli Branca (Milano, Via Broletto, 35) con una cassa di liquori, la S. A. Bertelli & C. (Milano, Via P. Frisi, 26) con 500 scatole di Sapol in fogli, la S. A. Fratelli Ramazzotti (Milano, Via L. Canonica, 86), con due casse di flaconcini del rinomato Amaro Felsina.

Dobbiamo ringraziare, per la valida cooperazione, la stampa e i giornalisti. Al Campeggio arrivavano gratuitamente una trentina



Il primo pensiero dell'Automobilista.

"Spidoléine"

SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS - GENOVA

Agenzie e Depositi in tutte le principali Città d'Italia

di giornali e riviste. I seguenti giornali avevano mandato un loro inviato speciale: La *Gazzetta di Venezia*, la *Stampa* e il *Momento* di Torino, il *Giornale d'Italia*, il *Messaggero* e il *Corriere d'Italia* di Roma, il *Sole* di Milano.

Per i servizi al Campeggio stesso esprimiamo qui la nostra riconoscenza al fotografo ufficiale signor Achille Flecchia di Milano, al signor Stefano Taccani della Commissione Logistica che anche quest'anno si assunse la gestione del Caffè (*Caffè Fiorentina* lo aveva battezzato) e al parrucchiere Mario Mantovani di Milano, che fu anche collaboratore entusiasta dei logisti.

Nè possiamo dimenticare la squisita cortesia della Soc. Industrie Radio di Torino che non solo mandò due apparecchi radiotelefonici, ma anche uno dei dirigenti della Società, il signor Vittorio Simbolotti, per curare il funzionamento degli apparecchi.

Che diremo infine della nostra magnifica Commissione Logistica? Possiamo ben affermare che il Campeggio del Touring ha acquistato l'attuale fama appunto perchè abbiamo la fortuna di trovarci al fianco una schiera di uomini generosi che da anni sono instancabilmente sulla breccia a dare il loro tributo di lavoro e di esperienza con la sola soddisfazione di veder fiorire e trionfare il grande Sodalizio. Additiamo quindi alla riconoscenza dei campeggianti e di tutti i nostri Soci il benemerito Cav. G. B. Zanocco, Direttore della Commissione Logistica, e subito accanto a lui l'instancabile Arturo Ghirardi e tutti gli altri: Francesco Polastri, Guido Ambrosiani, Leone Radice, Dante Antonioli, Giuseppe Polastri, Adamo Maggi, che furono aiutati quest'anno dalla signora Chiara Miracoli e dai signori Piero De Mattei e Alberto Monti.

A tutti il Consiglio Direttivo è lieto di porgere qui i ringraziamenti più cordiali e più fervidi. Ma vuole anche segnalare ai Soci la parte avuta nella riuscita della manifestazione dal proprio funzionario incaricato di preparare e dirigere il Campeggio; il prof. Ervino Pocar fu, anche questa volta, infaticabile e previdente organizzatore, energico e pur garbato direttore, fervido animatore della non facile impresa.

Le speculazioni dei Soci del Touring.

V'è stato un Socio che ci ha scritto che gli sembrava di truffare il Touring inviando nuove iscrizioni di Soci per il 1925. Egli diceva: questo nuovo Socio, che si iscrive negli ultimi mesi dell'anno, che solo ora cioè si accorge dell'esistenza del Touring, riceve ugualmente la *Guida di Roma*, gli otto fogli dell'*Atlante Stradale* e si appresta a ricevere l'*Annuario Generale* con 10 miserrime lirette. Ma, diciamo noi, se è vero che questi doni che il Touring fa nel 1925 a tutti i propri Soci sono talmente cospicui da far pensare che le 10 lire di quota non ripaghino quasi delle spese di carta, è pur vero che la forza del Touring sta nel numero dei proprî associati. Noi vogliamo arrivare, prima che l'anno finisca, a cifre ancor più alte di quelle che possiamo ora numerare, sicchè ogni propaganda svolta dai nostri Soci in tal senso sarà dal Touring bene accetta.

Chi si fa ora Socio per il 1926 deve dunque versare anche la quota del 1925 avendo in tal modo diritto al volume *Roma* ed agli otto fogli del VI fascicolo dell'*Atlante Stradale*. La cifra, lo ricordiamo, è di L. 2+10,10+10, cioè L. 22,10 alle quali debbono aggiungersi L. 16,20 per l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per il 1926; in totale L. 38,30, che serviranno a riempire una mezza biblioteca, a ricevere dei chilogrammi di doni dal Touring!

Il Touring e l'emigrazione.

Mentre le leggi restrittive di molti Stati o le condizioni economiche dei mercati di altri precludono allo sbocco della nostra emigrazione un numero sempre maggiore di vie, ecco che altre possono aprirsi verso regioni fino ad oggi scarsamente visitate dagli italiani. Tutto sta ad ottenere intorno ad esse informazioni recenti e serie. Quando ne compaiono il pubblico le divora. Ne abbiamo avuto un esempio noi stessi ricevendo molte e molte richieste di informazioni e chiarimenti in seguito alla pubblicazione di un articolo apparso nel fascicolo di settembre de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*. In esso un distinto missionario salesiano, che da anni risiede nell'America Centrale, esamina rapidamente le possibilità di sbocco verso quelle terre della nostra mano d'opera e di professionisti italiani. La competenza dello studioso missionario e la autorevolezza della Rivista hanno fatto sì che molte persone desiderose di impiegare la propria mente o le proprie braccia in America potessero orientare in modo concreto le loro aspirazioni.

Questo particolare dice il carattere pratico della nostra Rivista e l'interesse che un italiano può avere ad abbonarsi al periodico (1), il quale contiene notizie intorno a tutte le regioni dell'America Meridionale e Centrale verso le quali si dirige o può dirigersi l'emigrante. Il fascicolo di ottobre, a lato di molti articoli riccamente illustrati, contiene una preziosa raccolta di tutte le disposizioni in vigore per le comunicazioni postali e telegrafiche fra l'Italia ed i Paesi dell'America Latina, anche i minori, ed i possedimenti.

Il servizio trittici del T. C. I.

Poichè molti Soci ce ne richiedono notizia pubblichiamo un riassunto delle norme che regolano questo importante servizio del Touring.

Gli Automobilisti Soci del Touring che intendono recarsi temporaneamente all'Estero con la loro automobile, possono ottenere dal T. C. I. i trittici o i «Carnets de passages en douane» che evitano il deposito del dazio alla dogana di confine.

---

(1) L'abbonamento annuo per i Soci del Touring è di L. 30,20. Numero di saggio L. 3.

ANSALDO

LA VETTURA CHE CORSE
= 6 GIORNI E 6 NOTTI =

« ... A Miramas dal 31 Agosto al 6 Settembre 1925 una torpedo "Ansaldo,, di serie, di litri 1,8 di cilindrata ha battuto tutti i "records,, del mondo della durata e della distanza, alla velocità di 72,461 Km. l'ora, coprendo Km. 10.434,470 ».

SOCIETÀ ANONIMA ANSALDO
TORINO



AUTOBUS ELETTRICI IN SERVIZIO PUBBLICO A ROMA MUNITI DI
ACCUMULATORI HENSEMBERGER

Il trittico serve per chi si reca dall'Italia ad *un solo Paese estero*; il «Carnet de passages en douane» vale per coloro che dall'Italia si recano *in più Stati*.

Il servizio trittici e carnets è fatto in due modi:

a) Col deposito dell'ammontare del dazio in denaro od in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, alla Sede del T. C. I. (MILANO - Corso Italia, 10) o agli Uffici seguenti del Touring: TORINO - Corso Roma, 20-22; GENOVA - Via XX Settembre, 237 (rosso); ROMA - Piazza Colonna; TRIESTE - Via della Borsa, 2; FIRENZE - Via dei Conti, 3, presso il Touring Office Gondrand - *Il trittico in questo caso costa L. 10*;

b) Senza il deposito, il quale viene sostituito con una assicurazione. Grazie ad un recente accordo, ben trecento Uffici delle *Assicurazioni Generali Venezia* sparsi in tutta Italia che hanno delegato al servizio la Società Anonima Infortuni, ricevono le domande dei trittici. Il premio è del 2 $^{0}/_{00}$ sulla somma assicurata con un minimo di *L. 25*, più le tasse e le altre spese. In questa forma il costo del trittico, per le maggiori operazioni amministrative è di *L. 60*.

Per maggiori informazioni rivolgersi agli Uffici del Touring e delle Assicurazioni Generali Venezia.

Lenti saccheggi.

Se ognuno dei 330.000 Soci del Touring ci scrivesse una lettera chiedendo una qualsiasi risposta, il Sodalizio dovrebbe in un anno, per pura spesa postale, sborsare 198.000 lire. A questa enorme somma si aggiunga il costo della redazione della risposta, della sua scritturazione a macchina, della messa in spedizione, della carta e della busta, della archiviazione della risposta. Quale sia questo costo non è facile a stabilirsi, ma certo almeno il doppio della spesa postale: altre 400.000 lire...

Ecco perchè la Direzione del T. ha deciso che *non verrà risposto* alle lettere non accompagnate da francobollo da L. 0,60 per l'affrancazione della risposta (Estero L. 1) o da cartolina senza la risposta pagata. Socio avvisato...

Non si fanno spedizioni contro assegno.

Chi desidera acquistare una pubblicazione del Touring deve inviarne l'importo, compresa la spesa per la spedizione raccomandata; non si fanno infatti invii contro assegno. I prezzi delle pubblicazioni sono contenuti nell'*Opuscolo Statuto* (che viene inviato gratuitamente ai Soci ed è in distribuzione nei nostri Uffici Succursali) e sovente pubblicati in Rivista. Beninteso detti prezzi si comunicano a tutti coloro che ne facciano richiesta mediante cartolina con risposta pagata.

NOTIZIE ED ECHI



Automobilisti, attenzione alle strade di guerra!

Fu più volte accennato in questa Rivista alle condizioni disastrose in cui si trovano le strade fatte al fronte durante la guerra, delle quali parecchie costituiscono comunicazioni di utilità evidente, economica, politica e militare.

Esse sono in stato di abbandono completo.

«La storia di queste strade — scriveva il nostro Presidente nel numero di giugno de *Le Vie d'Italia* in occasione della presentazione della nuova grande Carta Automobilistica del T.C.I. — è un marchio di incapacità organizzativa statale e di slegamento della macchina burocratica. Tutti le volevano conservare: nessuno ha saputo giungere allo scopo».

Anche la magnifica strada da Grigno a Castel Tesino trovasi ora in condizioni di impraticabilità completa. La prima edizione della *Guida delle Tre Venezie* del 1920 la definiva buonissima, ottimamente tracciata, opera di ingegneria e di guerra fra le più notevoli del nostro Genio Militare.

Ecco quanto ci scrive ora in proposito un egregio nostro Socio:

«Giorni sono ho fatto un giro in automo-«bile nel nostro incantevole Trentino e nel «ritorno, discendendo da Col Broccon, passai «per Castel Tesino. Qui ho preso la strada «che conduce a Grigno, segnata sul foglio «N. 6 dell'*Atlante Stradale*.

«Non lo avessi mai fatto! Ancora adesso «mentre scrivo ne ho l'animo impressio-«nato.

«Quel lungo tratto di strada che si svolge «a mezza costa con innumerevoli strettissime «svolte, ha una massicciata così in disordine, «che sarebbe stato impossibile percorrerlo in «salita anzichè in discesa.

«Ma, pur lasciando da parte questo grave «inconveniente, ho trovato in moltissimi «punti il piano viabile invaso da frane, sì

Apparecchi fotografici



di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!

Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: **M. LICHTENSTEIN - TORINO** - *Via Bellini, 6*

LP

CANDELE LION

The Lion Spark Plug Mfg Co. Bruxelles



CANDELE PER OGNI TIPO DI MOTORE

TIPI SPECIALI
PER MOTORI DA CORSA
E PER TRATTRICI

HUMBERT, FALCHI & C.
Corso Vitt. Eman., 68 - **TORINO** (13)

Campionato Italiano Motociclistico (cat. 250) 1924

M. GANZINI

Società Anonima

MILANO (11) Via Solferino, 25

Apparecchi fotografici

Certo - Contessa - Ernemann
Ica - Kodak - Bentzin - Murer
ecc.

OCCASIONI FAVOREVOLI

FORNITURE GENERALI
Pellicole — Lastre — Carte
delle migliori marche

BINOCCOLI ZEISS - GOERZ, ecc.

Lavori di sviluppo e stampa
Listini contro francobollo da cent. 30

BOTTIGLIE E APPARECCHI

MAGONDEAUX



PER ILLUMINAZIONE
DI AUTOVEICOLI, MOTOSCAFI
MOTOCICLI E PER APPLICAZIONI INDUSTRIALI

ACETILENE DISCIOLTO

Chiedere listini ed istruzioni alla
Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" MILANO
VIA VIVAIO, 8 - TELEF. 20-937

« che a mala pena si è potuto passare rasen-
« tando l'orlo del precipizio. Non dico poi dei
« manufatti! Molti sono in grave disordine.
« ed altri in vero sfacelo. E' stato per pura
« avvedutezza di mio figlio che guidava se si
« è schivato un grande foro aperto sul vôlto
« di un ponte. Guai se una ruota della mac-
« china vi fosse entrata; il ribaltamento a
« valle sarebbe stato inevitabile. Voltare l'au-
« tomobile per ritornare era impossibile; così
« preferii, con mille stenti e con l'animo con-
« tinuamente in apprensione, proseguire sino
« a Grigno, dove arrivammo finalmente con
« un tal senso di sollievo, che lascio imma-
« ginare a cotesta Spett. Direzione. Se poi
« fosse stato di notte forse non sarei più qui
« a scrivere questa mia ».

Il Socio che ci scrive chiude il racconto della sua odissea con una quantità di domande, tutte fondatissime e sconcertanti per la loro perentorietà. Per esempio: è permesso lasciar libero il transito a strade in tale condizione di mancata manutenzione da renderle addirittura pericolose per chi vi transita? Domanda che previene l'obiezione della mancanza di mezzi per riparare le strade: poichè, se questo non si può fare, almeno si provveda a impedire che le automobili possano avventurarvisi.

Noi confidiamo che l'opinione pubblica, giustamente allarmata da tali condizioni di fatto, possa influire energicamente in favore di un regime di maggiore avvedutezza nel segnalare le strade praticabili, e specialmente in favore di una doverosa intensificazione nei lavori di riattamento delle strade, in proporzione alla loro importanza.

Targa benefica e patriottica per automobili.

E' stata messa in commercio da due opere benefiche fraternamente riunite (l'*Associazione Orfani di Guerra*, di Padre Semeria e Don Minozzi e la *Cesare Beccaria*) una targa nazionale, di invenzione e di fabbrica, col suo bravo S. Cristoforo (il protettore ormai tradizionale dell'auto), inquadrato con eleganza in una larga cornice smaltata. Italico anche il motto, il famoso grido di Cesare allo spaurito nocchiero, leggermente modificato. *Quid times! Christum vehis*, « perchè temere! Tu porti il Cristo ». Tutto questo, associato ad un'opera di carità, è il migliore augurio e il miglior usbergo per tutti, credenti o no. Il prezzo è di L. 50; la diffusione più larga della nuova targa, ammirata dal Papa, gradita ai Reali d'Italia, può essere anche maggiormente intensificata dai fabbricanti di auto o di carrozzerie, dagli agenti e rappresentanti, dai tenitori di garages.

Rivolgersi alla Sede delle Opere Riunite, Via S. Barnaba N. 38, Milano (14).

Giustizia automobilistica.

E' il titolo di una nuova Rivista mensile, che esce dall'agosto scorso, a cura dell'Ufficio di Consulenza dell'A. C. d'Italia, e che si ripromette di facilitare e curare la conoscenza dei principî giuridici nei loro rapporti coll'attività automobilistica.

Riviste del genere mancavano completamente in Italia e bene ha fatto l'Ufficio di Consulenza dell'A. C. I. a farsi iniziatore di un periodico sul quale si potranno liberamente dibattere tutte le questioni inerenti all'automobilismo e dove si potranno esporre e vagliare con una critica onesta, le proposte di logiche innovazioni e riforme alle disposizioni legislative che, nei riguardi dell'automobilismo, sono piuttosto frutto di incomprensione che di un attento esame della materia.

Una parte non piccola di questa nuova Rivista è dedicata alla giurisprudenza automobilistica ed in essa trovano posto molte sentenze interessanti, pronunciate da varî Pretori, specialmente in materia di rottura di filo delle targhe, d'uso di claxon, di eccesso di velocità, ecc.



Per salvare la più bella strada del mondo.

Si suole definire come « la più bella strada del mondo » (anche se i paragoni sono odiosi ed i giudizi assoluti pericolosi) quella che da Vietri sul Mare, presso Salerno, corre lungo la costa Amalfitana, toccando Maiori, Minori, Atrani, Amalfi, Positano e poi tagliando alla base la penisola Sorrentina scende nel Piano di Sorrento, tocca Meta e lungo la riviera del Golfo di Napoli per Vico Equense raggiunge Castellammare di Stabia. Non è certo facile immaginare un percorso più interessante, sia dal punto di vista paesistico, come artistico e più emozionante per gli ardimenti felicemente attuati dai tecnici che costruirono quella mirabile opera d'arte.

Ma, ahimè, a tanto splendore di natura, a tanta abilità tecnica dei nostri padri e nonni fa riscontro la più vergognosa incuria di coloro cui oggi spetta la conservazione di quella strada. Essa, crediamo, potrebbe essere dichiarata per intero una bellezza naturale degna d'essere protetta dalla legge del 1922, ma se a poco a poco si farà sì che non sia possibile avventurarsi per quella strada, a che varrebbe la protezione?

Lo stato del fondo stradale è buono; la strada è in gran parte scavata nella viva roccia, gli attraversamenti di paesi non sono numerosissimi; ma con tutto questo per effetto evidentemente di pessima manutenzione lo stato della strada è, in alcuni punti, orribile e, sempre, più che mediocre. Vi sono buche d'una profondità... abissale, polvere in quantità enorme durante l'estate e fango insidiosissimo (poichè riempie le buche) d'inverno. Le biciclette non possono transitare;

IL PAVIMENTO

PIÙ INDICATO PER AMBIENTI
MODERNI È IL

LINOLEUM

UNITO INLAID
STRIATO SUGHERO
GRANITO INTARSIO

CHIEDETECI

L'OPUSCOLO "C. 6" E SAPRETE PERCHÈ
I PAVIMENTI DI LINOLEUM RENDONO
LA CASA PIÙ CONFORTEVOLE, PIÙ
IGIENICA, PIÙ ELEGANTE

Il nostro ufficio di consulenza gratuita
per l'arredamento della casa è
a vostra disposizione.

PREVENTIVI PER
MERCE IN OPERA
OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
VIA MELLONI N. 28
MILANO (21)

le automobili rompon le balestre con la stessa facilità con cui si può forare una gomma. Unico mezzo di trasporto la carrozzella, che per la diamantina durezza delle molle riesce a traballare senza sfasciarsi, mentre la destrezza del cocchiere consente con qualche successo il pilotaggio fra le buche.

Stradini non se ne vedono: o meglio ne vedemmo un giorno uno sul tratto fra Positano ed Amalfi (là dove la strada è tagliata nella roccia che cade a picco sul mare), il quale grattava il modesto muretto di riparo per trarne delle pietre al fine di riempire le buche della strada!

Non parliamo poi dell'arrivo a Castellammare. Qui le buche sono così frequenti e profonde che — unica àncora di salvezza — tutti (automobili, vetture, pedoni) infilano le rotaie del tram elettrico che corre in sede propria ma a fianco della strada. Agli altri pericoli s'aggiunge quello di un investimento.

Fin quando dovrà durare un simile stato di cose? E' stato nominato dal Governo un Alto Commissario per la Provincia di Napoli. A lui segnaliamo la cosa e lo invitiamo a voler compiere in automobile quel percorso: si può essere certi che, al ritorno, se non le balestre della macchina, certo le ossa della sua persona saranno rotte. Se non vi si porrà riparo fra qualche anno la più bella strada del mondo sarà divenuta per davvero la più brutta, senza timore di smentite.

Se si pensi quale traffico turistico potrebbe svilupparsi su quella strada, qualora fosse bene mantenuta, c'è da vergognarsi. Chi ha percorso la strada delle Dolomiti in uno di quei comodi torpedoni aperti che l'*Atesina* vi mantiene in funzione, pensa alla delizia di un viaggio compiuto in eguali condizioni lungo l'itinerario dei due golfi, oggi percorso da carrozzoni automobili chiusi, pesantissimi, traballanti, i cui orari si preoccupano unicamente degli interessi dei buoni villici che vanno al mercato. Sapete quanto tempo occorre per recarsi con l'auto-reclusorio da Meta (stazione della ferrovia Castellammare-Sorrento) ad Amalfi, con un percorso di 29 chilometri? Ben 4 ore e venti minuti con una velocità media di poco più di 6 chilometri all'ora! E v'è una sola corsa al giorno, che parte alle 18 e quindi compie gran parte del magnifico tragitto in piena oscurità. Più turistici di così...

l. r.

Da Capri ad Anacapri.

Lamentavamo nel fascicolo di settembre de *Le Vie d'Italia* (pag. 1079) la incredibile ingordigia dei vetturini dell'isola di Capri, i quali richiedono somme enormi per trasportare i forestieri da Capri ad Anacapri. L'ingordigia ci è confermata da una lettera del Sindaco di Anacapri il quale ci dà però anche notizia della avvenuta istituzione di un servizio pubblico automobilistico su quel percorso (uguale notizia ci comunica anche il Sottoprefetto di Castellammare di Stabia). L'auto parte ogni ora in coincidenza con gli arrivi del convoglio della funicolare alla stazione superiore di Capri. Il prezzo è di L. 3 da Capri ad Anacapri e L. 2,50 in discesa. Si spera di istituire dei biglietti comulativi con la funicolare. Intanto i turisti sono avvertiti e potranno fare a meno degli esosissimi vetturini. (Così fosse possibile ovunque poter ricorrere a questi persuasivi mezzi di calmieramento!).



Concessione del servizio telefonico ad uso pubblico all'industria privata.

Dal 1° luglio u. s., gli impianti telefonici urbani dello Stato ed alcuni impianti interurbani ad uso pubblico, sono stati ceduti, in proprietà ed esercizio, all'industria privata.

Delle cinque zone, in cui sono stati ripartiti gli impianti telefonici urbani, la prima: *Piemonte e Lombardia*, comprendente le provincie di: Alessandria, Cuneo, Novara, Torino, Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Mantova, Pavia, Sondrio e Milano, è stata concessa alla *Società Telefonica Piemontese* (Società Telefonica Interregionale Piemontese e Lombarda), con sede in Torino.

La seconda zona: *Tre Venezie, Fiume e Zara*, comprendente le provincie di: Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza, Pola, Trento, Trieste, Fiume e Zara; alla *Società Telefonica delle Venezie*, con sede in Venezia.

La terza zona: *Emilia, Marche, Umbria* (meno il circondario di Orvieto), *Abruzzi e Molise* comprendente le provincie di: Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Ancona, Ascoli Piceno, Macerata, Pesaro e Urbino, Perugia (meno Orvieto), Aquila, Chieti, Teramo e Campobasso; alla *Società Telefoni Italia Medio-Orientale*, con sede in Roma.

La quarta zona: *Liguria, Toscana, Lazio, circondario di Orvieto, Sardegna*, comprendente le provincie di: Imperia, Genova, Spezia, Massa, Lucca, Livorno, Pisa, Firenze, Arezzo, Siena, Grosseto, Roma, Cagliari, Sassari ed il circondario di Orvieto; alla *Società Telefonica Tirrena*, con sede in Livorno.

E la quinta zona, infine: *Italia Meridionale e Sicilia*, comprendente le provincie di: Avellino, Benevento, Caserta, Napoli, Salerno, Bari, Foggia, Lecce, Potenza, Taranto, Catanzaro, Cosenza, Reggio Calabria, Caltanissetta, Catania, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani; è stata concessa alla *Società Esercizi Telefonici*, con sede in Roma.

Delle linee telefoniche interurbane, meno le grandi linee e cioè le internazionali, le interregionali e le interprovinciali più importanti che sono rimaste allo Stato, tutte le altre linee interurbane, comprese alcune

Tutti i più celebri Artisti affidano esclusivamente al vero "Grammofono,,

"LA VOCE DEL PADRONE"

il compito di eternare la loro Arte, perchè riproduce al naturale la loro Musica e il loro Canto.



Mod. 0 (mogano) L. 725.



Mod. 57 (quercia) L. 875.



Mod. 210 (mogano) L. 3800.

ARTISTI SOMMI

RIPRODUZIONE PERFETTA

CARUSO BENIAMINO GIGLI G. MARTINELLI M. FLETA B. DE MURO TITO SCHIPA	Tenori
M. BATTISTINI TITTA RUFFO G. DE LUCA P. AMATO	Baritoni
SCHALIAPIN JOURNET	Bassi
L. TETRAZZINI A GALLI CURCI TOTI DAL MONTE POLI-RANDACIO LA MELBA	Soprani
HEIFETZ KREISLER KUBELIK	Violinisti
CORTOT PADEREWSKI	Pianisti
TOSCANINI MENGELBERG	Orchestre

Tutti i mesi vengono pubblicati **nuovi dischi** di:

OPERE
OPERETTE
DANZE
ROMANZE
CANZONI

MUSICA SINFONICA
DISCHI per SCUOLE
MUSICA SACRA, ecc.

Chiedere i Listini e Cataloghi.



Mod. 107 (quercia) L. 1275.
» (mogano) » 1375.



Mod. 125 (quercia) L. 2075.
» (mogano) » 2425.



Mod. 160 (mogano) L. 3450.
» (quercia) » 3350.

SCRIVETECI E VI MANDEREMO I NOSTRI CATALOGHI — VISITATE I NOSTRI REPARTI E VI CONVINCERETE DELLA MERAVIGLIOSA BONTA' DEI NOSTRI PRODOTTI

SOCIETÀ NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO"

MILANO — Galleria Vittorio Emanuele, 39 (lato T. Grossi)
ROMA — Via del Tritone, 89
TORINO — Via Pietro Micca, 1

VI È UN "GRAMMOFONO" SOLO; IMITATO MOLTO, UGUALIATO MAI



internazionali colleganti piccoli centri di confine, sono passate all'industria privata.

Nella *1ª zona*, le tariffe massime da applicare dalla Concessionaria, con decorrenza 1° luglio, ai telefoni urbani e nel primo triennio di esercizio, sono quelle in vigore, alla data suddetta, per le reti e linee statali, con le seguenti riduzioni nelle tariffe di abbonamento relative sia agli apparecchi principali siti *nel raggio di tre chilometri dall'ufficio centrale*, sia agli apparecchi supplementari installati dalla Società concessionaria: del 5% per il primo anno di esercizio, del 7% per il secondo anno di esercizio, del 10 % per il terzo anno di esercizio.

Son rimaste invariate le tariffe per gli apparecchi principali siti oltre il raggio di 3 Km., alle quali va aggiunta la tassa annua di L. 20 per ogni 200 metri o frazione di 200 metri, oltre il suddetto raggio.

Le *tasse di impianto* sono uguali alla metà del canone di abbonamento annuo fino a Km. 2 dalla centrale o sottocentrale. Oltre tale raggio è dovuto un supplemento di L. 10 ogni 20 metri o frazione.

Le riduzioni come sopra, si applicano, anche: alle tariffe per *derivazioni esterne aeree con apparecchi supplementari*, per i primi cento metri di derivazione dall'apparecchio principale, oltre i quali si applica la tassa di L. 20 per ogni 200 metri o frazione; alle tariffe per *derivazioni esterne con apparecchi supplementari, richiedenti l'occupazione di 2 coppie in cavo nel raggio di Km. 3 dall'apparecchio principale* e per i primi 2 Km. di derivazione, oltre i quali si applica la tassa di L. 20 per ogni 200 metri o frazione; alle tariffe per *derivazioni interne* ed a quelle per *derivazioni da portineria*, sempre però purchè le derivazioni siano da apparecchi principali siti nel raggio di tre chilometri dall'ufficio telefonico centrale.

Nella *2ª zona*, le tariffe massime da applicare nel primo triennio sono quelle in vigore per le reti e linee statali, anteriormente al primo luglio, con le seguenti riduzioni:

Per la rete urbana di Venezia (oltre 3000 abbonati):

Categoria speciale:	da	.....	L.	1200	a L.	1000
» A	»	.....	»	900	»	700
» B	»	.....	»	675	»	560
» C	»	.....	»	450	»	400

Per le reti con meno di 100 abbonati:

Categoria speciale:	da	.....	L.	625	a L.	450
» A	»	.....	»	440	a »	400
» B	»	.....	»	350	a »	300
» C	»	.....	»	250	a »	220

Nella *3ª zona*, le tariffe massime che la Società concessionaria può applicare per il primo triennio di esercizio, sono quelle in vigore per le reti statali con le seguenti riduzioni:

Reti urbane da 1 a 500 abbonati: riduzione del 25 % per le reti da 1 a 100 abbonati; riduzione del 20 % per le reti da 101 a 300 abbonati; riduzione del 5 % per le reti da 301 a 500 abbonati.

Reti urbane da 501 a 3000 abbonati: riduzione del 15 % per le reti da 501 a 1000 abbonati, riduzione del 5 % per le reti da 1001 a 3000 abbonati.

Reti urbane da 3000 a 10.000 abbonati: riduzione del 10 %. Le tariffe, quindi, risultano così ridotte:

Reti da 1 a 500 abbonati:

		Cat. spec.	Cat. A	Cat. B	Cat. C
da 1 a 100 abb.	L.	470	330	260	235
» 101 a 300 »	»	560	350	280	250
» 301 a 500 »	»	590	420	330	250

Reti da 501 a 3000 abbonati:

da 501 a 1000 abb. L.	660	500	385	325
» 1001 » 3000 » »	740	555	430	325

Reti da 3001 a 10.000 abbonati:

1100	800	600	450

Nella *4ª zona*, le tariffe massime da applicare nel primo triennio di esercizio sono quelle in vigore per le reti e linee statali, con le seguenti riduzioni:

Per le reti con meno di 100 abbonati:

Categoria speciale:	da	.....	L.	625	a L.	562,50
» A	»	.....	»	440	a »	396 —
» B	»	.....	»	350	a »	315 —
» C	»	.....	»	250	a »	225 —

Nella *5ª zona*, le tariffe massime da applicare, nel primo triennio di esercizio, sono quelle in vigore per le reti e linee statali, anteriormente al 1° luglio, con le seguenti riduzioni:

Per le reti urbane aventi sino a 100 abbonati:

Categoria B	.....	L. 250
» C	.....	» 150

Per le reti urbane aventi da 100 a 300 abbonati:

Categoria A	.....	L. 350
» B	.....	» 300
» C	.....	» 170

Per il *servizio interurbano*, le tariffe sono rimaste invariate, tanto per le linee rimaste allo Stato, quanto per quelle concesse alle Società private, e pur concorrendovi in una stessa comunicazione parte di linea statale e parte di linea sociale.

Durante l'ultimo anno del triennio di esercizio, il Ministero delle Comunicazioni elaborerà, d'accordo colle singole Società concessionarie, interpellando, ove lo ritenga opportuno un rappresentante degli abbonati, le nuove tariffe tenendo conto di tutte le spese e di tutti gli oneri delle Società, nonchè di tutti gli elementi comparativi di costo e di rendimento, sia all'interno che all'estero, e stabilendo per le comunicazioni interurbane, tariffe commisurate alle distanze indipendentemente dal numero delle diverse linee sociali impegnate nelle comunicazioni medesime, anche se appartenenti a più concessionari.

Le tariffe potranno essere soggette a revisione a richiesta, sia del Ministero delle Comunicazioni, sia della Società concessionaria.

BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

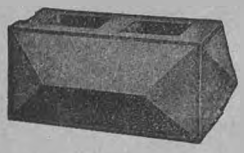
a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA MACHIAVELLI, 12
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



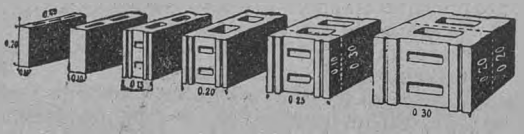


100 stampi
per blocchi paramano

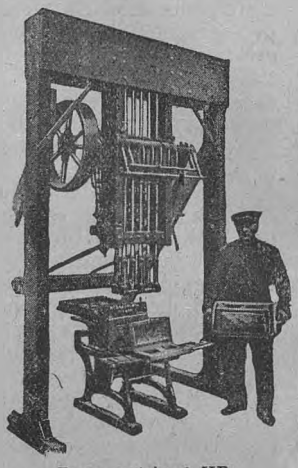


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30% di economia su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

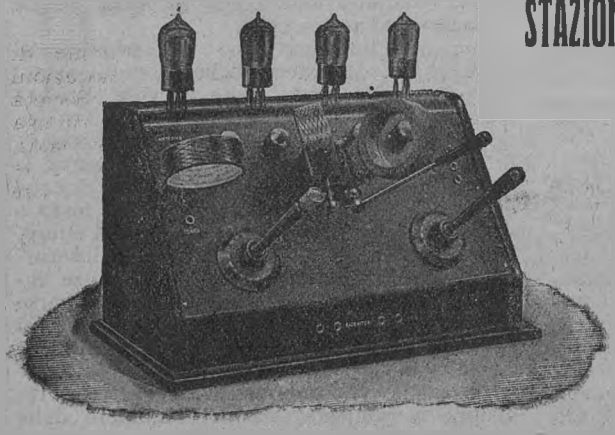
VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: "SCIENTIA" - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
„ C 5 1 - a cinque „
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

L'invio di un avviso telefonico, destinato a prefissare una conversazione interurbana con un abbonato della rete urbana corrispondente, è gratuito. Se la persona, con cui si intende prefissare la conversazione, non è un abbonato di quella rete, l'avviso stesso, è inviato *per espresso*, al domicilio indicato, pagando la tassa di cent. 50. (Si aggiunge cent. 60 per ogni Km. o frazione di Km., se il recapito avvenga fuori del raggio di distribuzione gratuita dei telegrammi).

Fra gli obblighi delle Società concessionarie, nelle convenzioni stipulate con lo Stato, vi è quello della sistemazione e sviluppo degli impianti, in modo che, per la 1ª zona, i collegamenti urbani di nuovi abbonati debbono essere soddisfatti entro 30 giorni dalla data della domanda, nel termine di un anno per la rete telefonica urbana di Torino (Siemens), di due anni per quella restante di Torino, Pinerolo, Alessandria, Biella, Como e reti minori, di due anni e mezzo per la rete di Milano.

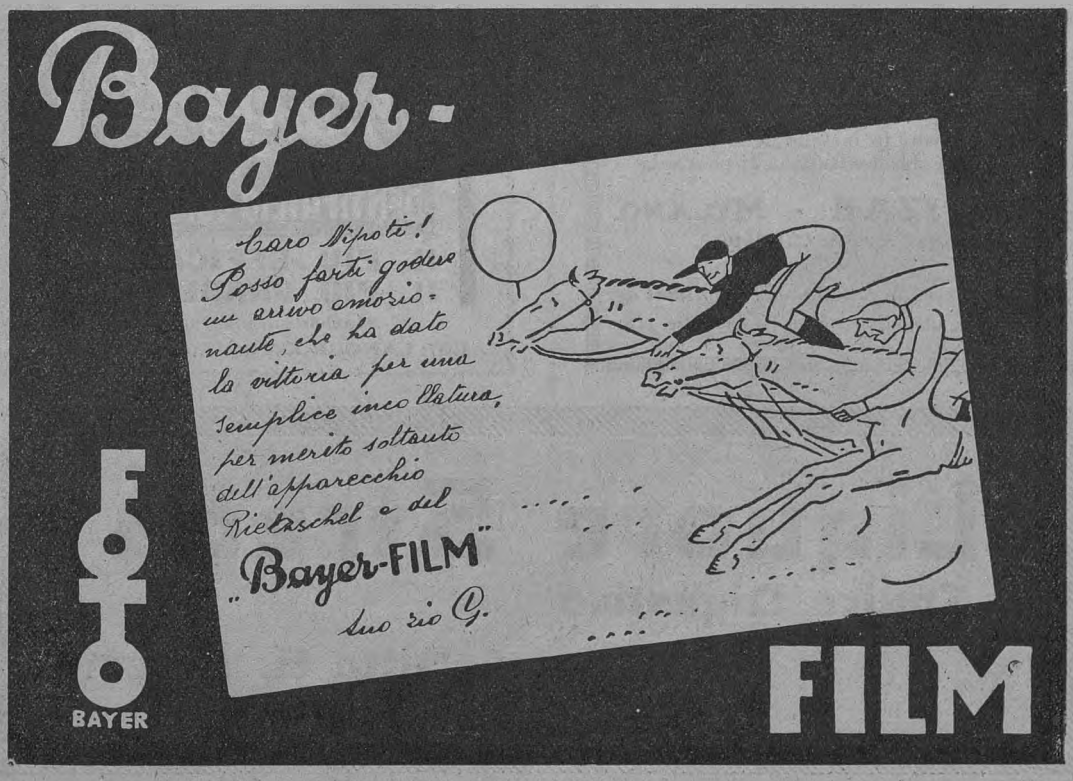
Per le altre zone, i collegamenti urbani di nuovi abbonati debbono nel termine di un anno essere eseguiti con la massima sollecitudine compatibile con le condizioni tecniche degli impianti, ed entro 30 giorni dalla richiesta, nel periodo posteriore al detto termine.

f. s.

FERROVIE

Prenotazioni di posti sui treni.

E' noto per chi abbia per poco viaggiato all'estero che molte amministrazioni ferroviarie usano concedere, mediante il pagamento di una tenue tassa, la prenotazione dei posti nei principali treni. Tale sistema è quasi obbligatorio in America e in Inghilterra, ed è molto diffuso sulle linee delle amministrazioni ferroviarie del continente europeo: così in Francia, in Germania, in Svizzera, in Austria, ecc. La prenotazione del posto è indubbiamente un vantaggio per il viaggiatore, il quale può fissare il suo posto ventiquattro ore prima della partenza, scegliendo, in base alle disponibilità, il posto d'angolo o il posto presso il corridoio, il posto secondo la marcia del treno e così via e recarsi poi alla stazione con un certo comodo. Si evita così l'inconveniente dell'assalto alle vetture anche un'ora prima della partenza. Come si può ben immaginare, la prenotazione dei posti non può essere estesa



AMARO FELSINA RAMAZZOTTI

IL SOVRANO DEGLI APERITIVI

CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA

F.lli RAMAZZOTTI S. A. - **MILANO** - Casa fondata nel 1815

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

Salvate i denti dalla carie!



MARCA DEPOSITATA

MARCA DEPOSITATA

IL PIÙ EFFICACE = IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L. I. M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)

Liquore Strega

Tonico Digestivo

Ditta G. Alberti
Benevento

a tutti i posti del treno, occorrendo tenerne disponibili alcuni per il pubblico che non abbia preveduto in tempo di partire col treno stesso e così ancora la prenotazione deve essere limitata alle stazioni iniziali dei percorsi, alle vetture dirette e a quelle in servizio internazionale.

Più volte è stato chiesto per il passato che il sistema delle prenotazioni venisse adottato anche in Italia, in prima linea dall'Enit, ma poi la proposta è stata scartata dubitandosi che non potesse incontrare il favore del pubblico italiano. Di recente però gli studî sono stati ripresi e con fermo intendimento di attuare il provvedimento per il primo gennaio del prossimo anno, limitatamente ai principali treni delle principali linee. Non si può che plaudire: il pubblico e il servizio se ne avvantaggeranno.

Metropolitana Napoli-Pozzuoli.

L'inaugurazione della metropolitana ha incontrato largo favore nel pubblico partenopeo. La media dei biglietti venduti nei primi giorni di esercizio raggiunge i trentamila. Sono in studio facilitazioni per gli operai e facilitazioni per le persone che frequentemente vi hanno bisogno di servirsi della ferrovia; a questo ultimo scopo saranno istituiti speciali biglietti di abbonamento.

Relazioni ferroviarie con la Germania.

Una conferenza ferroviaria italo-germanica con l'intervento anche dei delegati svizzeri, ha avuto luogo di recente a Monaco, per studiare e concretare miglioramenti da apportarsi nelle tariffe dirette per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra le due nazioni intermedie: saranno aumentate notevolmente le corrispondenze.

Relazioni ferroviarie con l'Inghilterra.

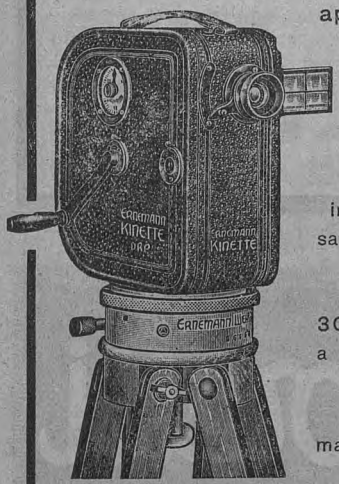
Fra poco andranno in vigore speciali biglietti per comitive aventi lo scopo precipuo di favorire i viaggi delle comitive inglesi in Italia. I biglietti saranno venduti dalle ferrovie e dalle agenzie di viaggio inglesi.

Treno giornaliero di lusso fra Milano e Cannes.

Si dice che la Compagnia Internazionale delle carrozze con letti e dei grandi espressi europei abbia avanzato proposta al Ministero delle Comunicazioni per l'istituzione col prossimo anno, durante la stagione primaverile ed autunnale, di un treno composto esclusivamente di vetture *pulmann* o *belvedere* fra Milano e Cannes. Il tragitto sulla nostra riviera sarebbe fatto interamente di giorno allo scopo di porre in evidenza le bellezze della riviera italiana. Nel treno sarà fatto anche servizio di restaurant.

LE GRANDI NOVITÀ **ERNEMANN** LE GRANDI NOVITÀ

"KINETTE"



apparecchio da presa per dilettanti

Con obbiettivo Ernostar 1:2

(Cinematografie di interni, teatri, ritrovi, salotti, con la comune luce elettrica)

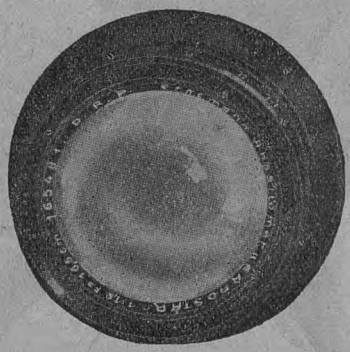
30 metri di pellicola a perforatura normale

Leggera, semplice, maneggevole come una comune macchina fotografica

ERNOSTAR 1:1,8

L'obbiettivo più luminoso del mondo

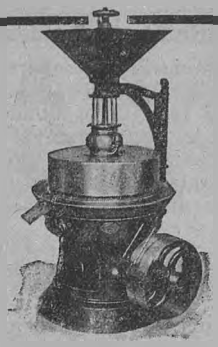
Fotografie di notte, con la comune luce elettrica in interni, teatri, salotti, ritrovi



Si forniscono apparecchi a tendina coperta, i famosi apparecchi a tendina Ernemann, 4,5 × 6, 6,5 × 9, 9 × 12, con detto obbiettivo ERNOSTAR 1:1,8

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:

EZIO & GUIDO KÜHN - MILANO (21), Via Melloni N. 16 — Telegrammi: Kühn-Milano — Telefono 20-040



Molino per cacao.

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 — **TORINO** — VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANTI
PER
OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI



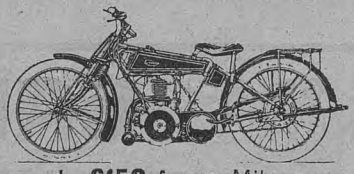
DESIDERA una motocicletta per ogni uso e per qualsiasi strada?

UNA MOTO per occorrenze professionali, per sport o per dilettevoli gite?

Prescelga senz'altro la

Zündapp

pneus Hutchinson



L. **6150** franco Milano

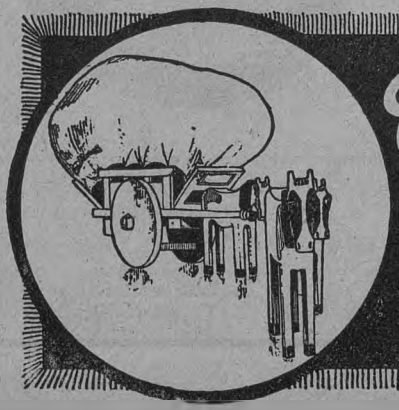
Pagamenti facilitati in **10 rate mensili** col solo aumento degli interessi scalari.

Per informazioni e cataloghi, rivolgersi subito a uno qualunque dei

200 Agenti autorizzati nel Regno

NAGAS & RAY

MILANO Via Legnano N. 32 — TORINO Corso S. Maurizio, 57



Ettore Moretti

MILANO / FORO BONAPARTE 12

COPERTONI IMPERMEABILI

Nuovi servizi di vetture-letti.

Il servizio delle vetture-letti si va estendendo in Italia. Fino a ieri costituiva un vero e proprio servizio di lusso, oggi si democratizza perchè abbiamo servizi anche di seconda classe. Come si sa in molti stati esteri, in America e nel Nord dell'Europa il servizio con vetture-letti è una cosa abituale, normale. Esistono servizi anche di 3ª classe.

Intanto in Italia col 1° ottobre è stato istituito un treno composto esclusivamente di vetture letti fra Roma e Torino, con posti di 1ª e 2ª classe. Col 1° novembre altro treno, ugualmente con posti delle due classi, sarà istituito fra Roma e Trieste. Col 15 ottobre sarà inaugurato un servizio sempre delle due classi fra Milano e Brindisi coi treni 27 - 157 e 158 - 38.

Posti di seconda classe sono stati stabiliti coi seguenti servizi ordinarî: Roma-Milano treno 36-37; Genova-Roma treno 5; Roma-Berlino con un servizio di nuova istituzione; Basilea-Zurigo-Genova; Vienna-Bolzano-Merano; Vienna-Roma (relativamente al percorso da Torino a Venezia).

Servizi di comitive per il prossimo anno 1926.

Crediamo sapere essere intendimento delle agenzie di viaggio italiane di continuare nel prossimo anno su vasta scala l'organizzazione delle comitive estere verso l'Italia, giovandosi delle particolari facilitazioni e riduzioni che offrono le tariffe italiane in confronto delle tariffe estere e dell'impianto d'organizzazione che rimarrà ancora a chiusura dell'Anno Santo. D'altra parte il pubblico degli stranieri che si è recato quest'anno in Italia in quantità superiore alle previsioni, ha dimostrato appunto con tale quantità di prediligere ad ogni altro il nostro Paese come meta di escursioni turistiche. Le condizioni di perfetta tranquillità e di perfetta organizzazione raggiunte ormai dal Paese hanno contribuito in prima linea come efficace propaganda.

Servizi diretti con la Russia.

In seguito al riallacciamento delle relazioni ferroviarie in via normale fra la Polonia e la Russia, le nostre autorità diplomatiche in quei due paesi hanno interessato il Ministero degli affari esteri, e questo a sua volta ha interessato il Ministero delle comunicazioni, per l'istituzione di un servizio diretto pel trasporto di viaggiatori e bagagli, limitatamente da una parte alle principalissime località della Russia e dall'altra a Roma, Milano e Genova. Secondo i tecnici l'istituzione di un tale servizio presenta qualche difficoltà a causa della differenza di valuta dei Paesi interessati sul percorso e delle fre-

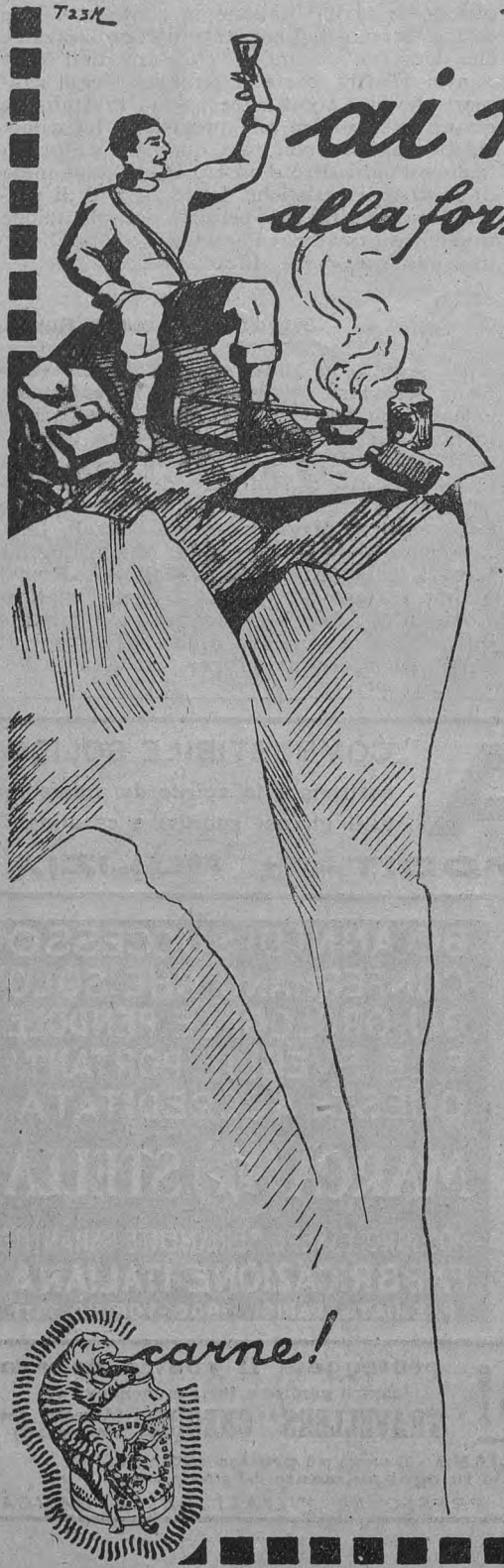
META
COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi
SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA



OLIO D'OLIVA
SUBLIME
FERRARI
AGOSTINO FERRARI-PORTOMAURIZIO
(IMPERIA)

60 ANNI DI SUCCESSO CONFERMANO CHE SOLO GLI OROLOGI, LE PENDOLE E LE SVEGLIE PORTANTI QUESTA ACCREDITATA
MARCA STELLA
POSSONO ESSERE SERIAMENTE GARANTITE
FABBRICAZIONE ITALIANA
PREMIATA PARIGI 1900-TORINO 1911

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



ai monti!

alla forza! alla salute!

Il fascino dell'altezza vi vince alpinisti! E l'entusiasmo vi conquide, quando avete raggiunta la meta.

Pensate però, anche alla vostra salute. L'alpinismo è uno sport faticoso e il vostro corpo ha bisogno di alimenti non voluminosi ma molto nutrienti

L'estratto di carne Arrigoni è il vostro alimento.

L'Arrigoni vi nutre e vi rinforza.

ARRIGONI

VERO ESTRATTO CARNE

quenti oscillazioni dei cambi. Però la riduzione della tariffa, dato che si possa arrivare ad essa negli accordi internazionali fra le amministrazioni ferroviarie, riuscirà, a quanto si prevede, molto laboriosa.

Attualmente esistono già servizî diretti di vetture e di tariffe fra l'Italia e la Polonia. E' evidente che il servizio diretto con la Russia sarà limitato solo alla tariffa e non alle vetture, data la diversità di scartamento delle rotaie.

Elettrificazione della linea del Brennero.

Per l'elettrificazione della linea del Brennero, precisamente del tratto Bolzano-Brennero, l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha ricevuto autorizzazione ad assumere impegni per l'importo di 60.000.000. La somma verrà stanziata per 30.000.000 in ciascuno degli esercizi finanziari 1925-26 e 1926-27. Il Ministero delle Finanze provvederà, mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che crederà più opportuni, i fondi occorrenti relativi agli impegni della somma.

Come si sa la Svizzera ha già provveduto alla elettrificazione della linea del Gottardo. E' sommo interesse dell'Italia che la concorrente linea del Brennero sia messa anche tecnicamente in condizioni da competere con quella del Gottardo, in previsione anche che col tempo parificandosi il valore della moneta la situazione di vantaggio dell'Italia attualmente mantenuta in base principalmente al minor prezzo del trasporto, abbia a mantenersi.

a. l.

AERONAUTICA

Il raid di De Pinedo.

Il Comandante De Pinedo sta compiendo il più lungo fra tutti i raids eseguiti. Il percorso è di 55.000 Km., ossia più di 360 ore di volo e supera così di molto i 44.000 Km. compiuti dagli americani nel giro del mondo. Decisa a conquistarsi questo primato aeronautico, l'America coadiuvò con ogni mezzo, collocando navi e magazzini di materiale lungo le rotte precedentemente percorse dai componenti la spedizione. La potenza finanziaria fu perciò la base del successo aereo. I due italiani partirono con un solo apparecchio attraversando

Agfa

CHIEDERE CATALOGO G, PREZZI, CHIARIMENTI
ALLA
Società Anonima Prodotti Fotografici "AGFA,,
TORINO - Via Carlo Alberto. 28

in
Ogni casa
adottate i praticissimi
LETTI DI OTTONE
DALMONTE ACME MILANO
Brevetto CARDINI
signorili, luminosi, inalterabili.
OCCASIONE
CON SOLE LIRE
LETTO ottone tipo RECLAM formato cm. 90×200
205+135
Elastico cm. 90×200 ORIGINALE a rete metallica rinforzata
della Rinomata produzione di OMEGNA
DAL PIÙ RICCO AL PIÙ ECONOMICO
ASSORTIMENTO
letti, lettini, culle, toilettes, comodini ed accessori di ottone in stile
CATALOGO GRATIS.
ALFREDO CARDINI
OMEGNA

A.R.A.4

A RIEMPIMENTO AVTOMATICO



QUANDO LA PENNA NON COSTRINGE A INTERRUZIONI, LA FANTASIA CREA CON MAGGIOR FACILITA'

PENNA "AURORA"

VIA BASILICA 9 TORINO

le regioni ed i climi più svariati, senza che nè navi nè persone li seguissero lungo la rotta.

Il Governo Americano dichiarò d'aver speso oltre 5.000.000 di lire per soli rifornimenti (di olio, benzina, ecc.) ed indennità al personale. Forse la spesa totale non è lontana dai 100 milioni di lire, ma anche con soli 5 milioni si ha già un costo di oltre *L. 115* per Km.

Il raid Roma-Melbourne-Tokio-Roma, preventivato in L. 700.000, darebbe al Km. una spesa di *L. 13*, quindi anche se il costo effettivo fosse il doppio si avrebbe sempre una spesa eccezionalmente minima, di molto inferiore a tutti gli altri raids.

Da solo, il Comandante De Pinedo, studiando pubblicazioni, carte ed opere voluminose, ha potuto stabilire l'itinerario del raid fissando esattamente i punti di tappa, le rotte, la distribuzione dei rifornimenti, ecc., tenendo conto, per ogni regione e località, delle caratteristiche geografiche, delle condizioni politiche e meteorologiche, delle risorse del paese, dei servizi di comunicazione, ecc.

Il difficilissimo compito fu un poco agevolato dal fatto che, usufruendo d'idrovolante, nello studio dell'amarraggio in mare e la relativa scelta dei luoghi costieri di tappa, fu aiutato dalle carte dettagliate già esistenti ad uso della navigazione marittima. Non così l'amarraggio sui fiumi dei quali nessun geografo si è finora interessato per questa possibilità.

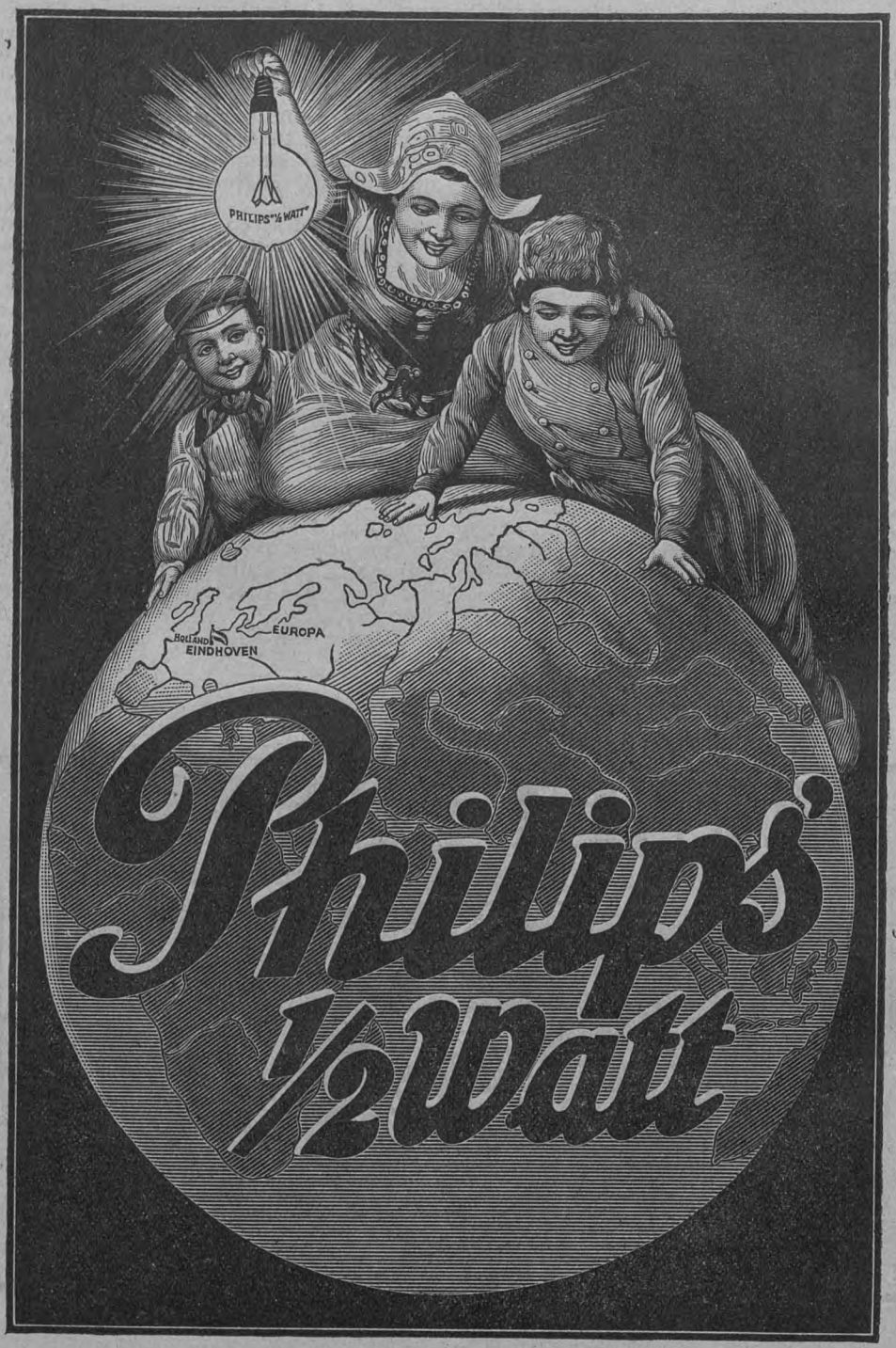
Profondo motivo di studio fu la scelta dell'apparecchio, poichè necessitavano massime doti di resistenza, di velocità, da carico, di consumo, ecc. L'idroplano prescelto fu l'*S 16* con motore 450 HP, al quale vennero fatti diversi perfezionamenti in modo da renderlo atto a sostenere le più dure prove contro vento, acqua e sole.

L'attrezzatura marinaresca che dà il modo, al velivolo di De Pinedo, di tenere il mare nel caso si trovi lontano dalla costa e nessuna nave possa dargli aiuto, non si basa che sulla vela.

Le aste del fiocco e la pennola sono state costruite in duralluminio e così pure il timone in tutto simile a quello d'un cutter. Il fiocco viene messo all'estremità della prua, il timone lateralmente allo scafo il più possibile verso poppa, con sistemazione da ambo i lati, dato che deve trovarsi sottovento affinchè funzioni efficacemente sia come timone che come deriva.

Per l'ancoraggio dell'apparecchio vi è un ancorotto di 15 Kg. appositamente fabbricato. Oltre alla cassetta dei viveri di riserva sufficiente per 4 o 5 giorni, il Comandante De Pinedo ha con sè una piccola macchina cinematografica ed una macchina fotografica panoramica nonchè il bagaglio personale, medicinali, e, coi varî pezzi di ricambio, un'intera elica. Per preservare l'apparecchio durante le soste




PHILIPS "½ WATT"
HOLLAND
EINDHOVEN
EUROPA
Philips'
½ Watt

lo si ricopre nei suoi punti più importanti (motore, serbatoi, ecc.) con delle speciali cappe. Tutto il materiale di necessità e di riserva è racchiuso in cassette apposite costruite in legno compensato o in alluminio e sistemate nello scafo su mensolette e fissate con cinghie.

Il rifornimento della benzina è stato affidato alla potentissima Società Inglese «Shell-Wese» che ha agenzie in tutto il mondo, la quale si è impegnata a far trovare la benzina nelle varie località richieste dal Comandante De Pinedo. Lo stesso impegno ha preso la « Società Wakefield » pel rifornimento dell'olio.

Per non dover inviare personale apposito, anche i pezzi di ricambio sono stati spediti in cassa ai Consolati Italiani. Un apparecchio completo è stato inviato ad Hong-Kong, sebbene ormai possiamo prevedere che i due italiani ritorneranno trionfalmente sul medesimo *S 16* col quale sono partiti e che ha portato attraverso tre continenti il nome di « Savoia » sventolando nei porti, sulla sua sistemazione velica, la bandiera d'Italia.

Un Istituto di diritto aeronautico in Germania. — E' stato eretto a Koenigsberg un Istituto di diritto aeronautico il cui scopo è di collaborare con tutti gli enti aeronautici esteri per promuovere e sviluppare il diritto aeronautico internazionale.

Aereotrasporti in Albania. — Dato il successo e l'entusiasmo albanese per il traffico aereo, organizzato dai Tedeschi fin dall'aprile scorso, è stato deciso di prolungare la linea Scutari-Tirana-Valona e d'includervi la città di Korka. Recentemente è stato anche inaugurato il servizio aereo postale.

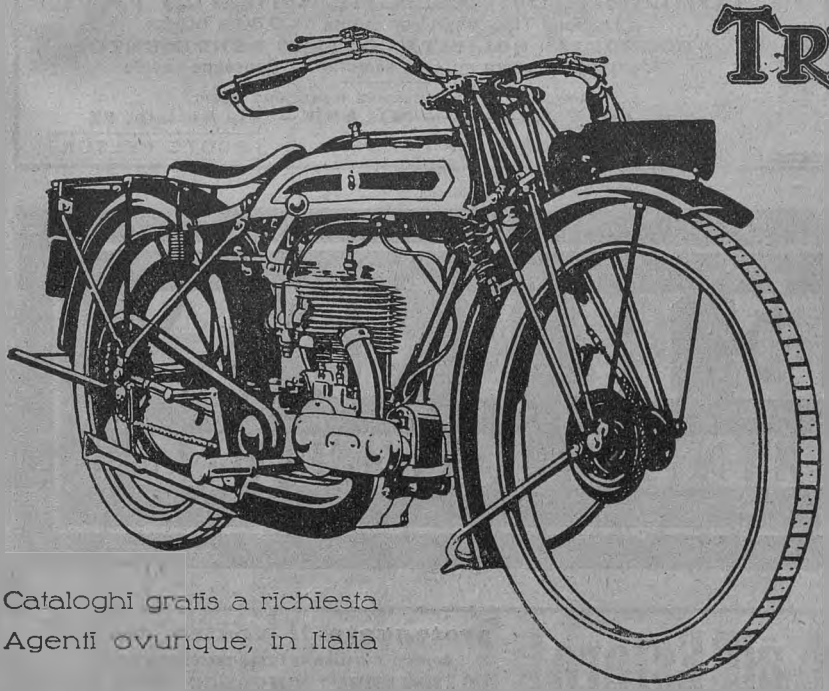
Malgrado la montuosità della regione ed il tempo sfavorevole, i servizi si svolgono regolarmente e senza il minimo incidente.

Protezione aerea di raccolti. — La Compagnia Aerea Commerciale sorta negli Stati Uniti, con sede a Macon in Georgia, ha per scopo la protezione dei raccolti. Con l'aiuto dell'aviazione militare ha iniziato delle esperienze.

È stato creato un tipo di velivolo speciale e 18 di questi apparecchi sono quest'anno in servizio nei campi di cotone del Sud.

Posta aerea. — Il Ministro delle Poste Inglesi fa rilevare i vantaggi dei servizi postali aerei. Ad esempio: lettere impostate di sera nelle varie Provincie del centro dell'Inghilterra, giungono a destinazione a Zurigo ed a Milano con la prima consegna della posta della seconda mattina dopo la data di impostazione, con un vantaggio di mezza giornata e più sull'ordinario servizio postale.

Inviando la posta a Basilea e prendendo la coincidenza dei treni espressi notturni per l'Italia, si risparmiano almeno 12 ore sul



TRIUMPH

Voi potrete cercare in tutto il mondo, ma non troverete una MOTO migliore della 494 c. c. Triumph. È questa una macchina eccezionale che può portarvi ovunque senza aver bisogno di nulla.

Ogni nostro agente in Italia, avrà il piacere di potervelo dimostrare.

Cataloghi gratis a richiesta
Agenti ovunque, in Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (England)

tempo di trasmissione delle lettere per le principali città italiane.

Un record di velocità. — L'aviatore Köhler con aeroplano « Junkers » ha compiuto il percorso Berlino-Warnemünde (224 Km.) in 65 minuti. Un treno diretto vi impiega quattro ore.

Corno esponenziale. — E' il nome d'un nuovo tipo di apparecchio acustico per l'individuazione di aeroplani che il War Departement ha ordinato all'Arsenale di Frankford.

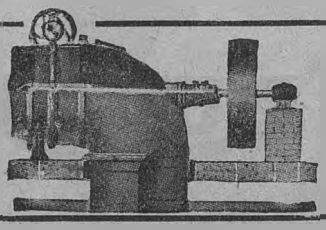
Il nuovo apparecchio dovrebbe superare gli attuali (detti Telesitometri) dando risultati con maggiore accuratezza e funzionando a distanze molto forti, coadiuvando così efficacemente i tiri antiaerei.

Il servizio di trasporto di bagagli per i passeggeri delle linee aeree tedesche. — Per un accordo intervenuto fra le Società di Navigazione tedesche e fra le ferrovie tedesche e svedesi, i viaggiatori delle linee aeree Berlino-Warnemünde-Stoccolma, Dresda-Berlino-Malmö, Amburgo-Malmö, avranno diritto a spedire i proprî bagagli per ferrovia dietro presentazione del biglietto di viaggio sulle linee aeree predette.

Corso di agenti specializzati per la navigazione aerea. — Presso lo stabilimento di prove aeronautiche di Berlino si terrà prossimamente un corso di agenti di polizia specializzati per la navigazione aerea. Vi prenderanno parte più di 50 agenti di polizia che verranno riuniti a Berlino da tutte le parti della Germania. Il corso ha lo scopo di mettere al corrente gli agenti destinati ai campi di tutte le prescrizioni sulla navigazione aerea.

Il più grande faro aereo. — Il più grande faro aereo del mondo emettente un raggio luminoso della potenza di un miliardo di candele sorge sul monte Afrique, vicino a Digione. Lo scopo di questo faro è di servire di punto di riferimento per i piloti che battono la rotta Parigi-Algeri; è visibile ad una altezza di 152 metri dalle coste inglesi a Bruxelles, da Francoforte sul Meno a Milano, da una distanza cioè di circa 483 chilometri. Questo faro è il primo di una serie che dovrà essere costruita per illuminare le rotte aeree europee. La sua costruzione era stata iniziata dallo Stato Maggiore Generale Francese nel 1918 per assicurare alle squadriglie di bombardamento notturno il ritorno alle loro basi; l'armistizio ne aveva ritardato l'ultimazione. I proiettori sono messi in modo tale che la luce può vedersi sotto qualunque angolo.

Nuovo record mondiale di velocità. — A Montecelio il 6 maggio u. s. il Comandante di Gruppo De Bernardi ha battuto il record mondiale di velocità con 250 kg. di carico.



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA · SOLIDITÀ · OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE

Viaggiatori all'Estero!
proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)
della BANCA COMMERCIALE ITALIANA - Il mezzo più pratico e sicuro, durante i viaggi, per disporre in ogni paese ed in ogni momento del proprio denaro.
OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

Il valoroso pilota aveva già da tempo opportunamente preparato un apparecchio *Fiat C. R.* 300 HP ed aveva eseguito numerose prove di volo per avere la sicurezza di battere il record mondiale di velocità su un percorso di 500 km., record già detenuto dalla Francia e precisamente dal pilota Doret su monoplano *Devoitine*.

Il record è stato tentato sul percorso Montecelio-Cerveteri-Ostia-Montecelio. I Commissari dell'Aero Club d'Italia, Ing. Pedace e Danesi, Ing. Dandolo e signor Solari hanno controllato la prova.

Il volo si è svolto regolarissimo e veloce ed i passaggi hanno confermato che il valoroso De Bernardi doveva distanziare il record francese. Infatti i 500 km. venivano terminati brillantemente in meno di due ore di volo alla rilevante velocità media di 254 km. orari superando di 30 km. circa il precedente record.

Effetto delle radiazioni ad alta frequenza sui piccioni viaggiatori. — Avendo lanciati parecchi piccioni viaggiatori in vicinanza di una antenna nel momento in cui si trasmettevano dei messaggi radiotelegrafici, si osservò che gli uccelli, sotto l'influenza delle onde elettriche, perdevano il senso di direzione e giravano in circoli, completamente disorientati: ciò dimostra che le onde elettriche hanno una sensibile influenza sugli esseri viventi. Giorgio Lakhovsky presenta (in *Radio Revue*, n. 31) una teoria, secondo la quale gli esseri viventi sono capaci di emettere delle radiazioni e di ricevere e segnalare delle onde. Egli spiega così le migrazioni di certi uccelli: gli esseri volanti possiederebbero infatti una grandissima capacità di emissione e di ricezione delle onde, perchè essi sono capaci di allontanarsi dal suolo.

f. p.



Gli apprendisti negli alberghi.

Abbiamo nel numero di luglio della Rivista (pag. 809) lamentato che nel nuovo contratto nazionale del personale d'albergo stipulato in Roma nel maggio scorso non si fosse tenuto in sufficiente conto la necessità di spronare gli apprendisti a frequentare le Scuole Alberghiere e gli albergatori all'obbligo di farle frequentare. Ora con piacere rileviamo che la Sezione romana dell'Associazione Italiana Al-

ESTINTORI



AUTO-MINIMAX

MINIMAX - SOC. ANON VIA XX SETTEMBRE 37 - GENOVA

PNEUMATICI MICHELIN CABLE



PER AUTO-MOTO-CICLO

bergatori nel contratto di lavoro locale ha incluso un articolo che riguarda l'apprendistato e che ci sembra meritevole di essere segnalato, giacchè risponde ai desideri da noi espressi.

Apprendistato. — Art. 5. Ogni albergatore assumerà un numero di apprendisti corrispondente all'importanza e possibilità dell'Azienda.

L'apprendista dovrà avere i requisiti che saranno fissati dalla costituenda scuola per gli apprendisti d'Albergo del Comune di Roma.

L'apprendistato avrà la durata di due anni.

Il primo anno sarà di prestazione gratuita salvo la quota parte di percentuale fissata in punti uno. Il secondo anno sarà retribuito con salario.

Gli apprendisti hanno l'obbligo di frequentare la scuola istituita dal Comune di Roma.

Agli apprendisti non verrà rilasciato il libretto di lavoro finchè non abbiano compiuto il tirocinio e corso scolastico di cui sopra.

Un'altra buona notizia ci è comunicata e cioè che nello Statuto dell'Ufficio di collocamento nazionale per il personale alberghiero recentemente istituito in Roma è stato previsto un contributo alle Scuole Alberghiere. Accogliamo questa notizia se non altro come un sintomo di un più vivo interessamento (per alcuni centri si dovrebbe dire di una meno impressionante apatia) degli albergatori italiani verso le scuole che preparano gli addetti alla loro professione.



Nel fascicolo luglio-ottobre 1925 de *L'Arte*, *Adolfo Venturi* prosegue nella rivelazione di opere leonardesche finora misconosciute o ignorate, la maggior parte però esposte nei Musei e nelle raccolte private straniere. Tra le opere rimaste in patria, oltre ad alcuni prodigiosi disegni del Gabinetto delle Stampe agli Uffizi di Firenze, è da ricordare un **paliotto** per funzione di defunti, prezioso oggetto del **Museo Poldi Pezzoli** di Milano, che l'A. ritiene abbia fatto parte con ogni probabilità dei paramenti sacri che il 22 agosto 1497 Lodovico il Moro donò alla chiesa delle Grazie a ricordo della moglie Beatrice d'Este, e i cui ricami (Cristo uscente dal sarcofago nel retto e, nel verso, il pellicano e un fregio di efebi fra tralci vitinei) furono condotti su disegno di Leonardo.

Crediamo che susciterà vivaci discussioni l'attribuzione che *Georg Gronau* fa nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1925, dei noti **ritratti di Guidobaldo da Montefeltro** alla Galleria Pitti **e di Elisabetta Gonzaga** agli Uffizi, i quali, dopo disparate attribuzioni (Mantegna e Giacomo Francia, Bonsignori, Francesco Caroto), sono assegnati dal Venturi ad uno scolaro del Francia. Il Gronau, stabilito che i due ritratti sono di una sola mano e che si dovevano fare *pendant*, riprende e fa propria l'opinione manifestata fin dal 1905 dal francese Durand-Gréville, che cioè essi sono opera di Raffaello. Non ci è possibile seguire l'A. nelle sue sottili argomentazioni, solo osserviamo che, se l'attribuzione riuscirà accetta alla critica, cadrà senz'altro l'accusa già mossa ai Montefeltro di non aver apprezzato e aiutato il genio del figlio di Giovanni Santi.

Un'affermazione d'italianità e un'opera di bellezza è la nuova chiesa di **S. Giovanni dei Cavalieri** che il 24 giugno di quest'anno è stata consacrata e che sta per essere compiuta nella piazza del Mandrachio **a Rodi.** L'architetto Florestano di Fausto che l'ha progettata in forme romanico-ogivali si è ispirato allo stile maschio e fiero dei monumenti medioevali della bell'isola. Si slancia accanto una salda torre campanaria, per la quale la marina d'Italia ha offerto la campana maggiore. Ornamento del tempio sarà una *Via Crucis* in pietra, alla quale sta lavorando quel nobile artista che è Antonio Maraini. Da *L'Illustrazione Italiana*, 5 luglio 1925.

Nel *Bollettino d'Arte del Ministero della Pubblica Istruzione*, giugno 1925, G. B. Mannucci rende conto del contenuto della Sala archeologica che si è testè aggiunta al **Museo di Pienza**, mercè il dono della nobil donna signora Caterina Landi Newton, provocato dall'interessamento dello stesso Mannucci, il valoroso direttore del detto Museo e sagace illustratore della sua patria. La raccolta Newton consta di più di 500 oggetti di scavo eseguito fortuitamente nel 1860 circa al Borghetto, località del Comune di Pienza; essi starebbero a provare che ivi fu probabilmente il maggior centro etrusco poi romano della Val d'Orcia. Nella raccolta figurano aribalti, unguentari, oinochoe, anfore in terra gialla o in bucchero e di forme rozze; vengono poi anelli, fibule, specchi, graffiti, vasi bronzei, strigili, vasi di tipo campano del III-II sec. a. C. ed anche frammenti di vasi aretini.

Un contributo nuovo e notevole porta *A. Kinsley Porter* in *Dedalo*, luglio 1925, allo studio del **portale romanico della cattedrale di Ancona,** giungendo alla conclusione che il protiro è più antico del vero portale, che il primo (in marmo di Verona), per evidenti rapporti con quello della cattedrale di Verona (opera di maestro Nicolò, 1139), è a questo posteriore di qualche poco (probabilmente tra il 1156 e il 1178) ed opera di un seguace di Nicolò, e che il portale fu rifatto nel XIII secolo.

Nella quaresima di quest'anno è stata scoperta la **decorazione pittorica dell'abside della basilica del Santo a Padova,** dovuta ad Achille Casanova. E' un'opera di vastissime proporzioni, condotta con nobiltà di arte ma che non raggiunge l'unità di altre decorazioni, ad esempio di quelle dell'abside e della cupola lauretane. Il pittore bolognese vi ha rappresentato in figure maestose o doloranti i libri dell'Antico Testamento, degli Angeli

che portano i reliquiari del Santo, i Santi francescani, i patroni della città, i fanciulli che muovono incontro alla salma di Antonio e la traslazione del suo corpo. (Da articolo di *Cesare Michelotto* ne *L'Arte Cristiana*, giugno-luglio 1925).

Un raro cimelio è stato donato al **Museo Nazionale di Firenze** dal nobile Giuseppe Vai Geppi. Si tratta di un *busto* in profilo *di Francesco dei Medici*, eseguito in cera colorata — come fu di moda nella seconda metà del Cinquecento — da Benvenuto Cellini in Pisa verso il 1570 o poco prima e dal granduca inviato in dono alla famigerata Bianca Cappello. (Dal *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1925).

Nella lombarda Cattedrale di **Casale Monferrato** sorge, come una chiesa a sè — per la disposizione topografica e per lo stile — la *Cappella di S. Evasio*, armonico progetto di Benedetto Alfieri e che è la miglior opera che il Settecento abbia creato nella città. I marmi che la decorano sono dovuti in parte a Stefano Bettinelli da Viggiù, in parte (i bassorilievi ellittici con episodi della vita del Santo e quelli dell'altare) a Giovanni Battista Bernier torinese; l'affresco della vôlta a Giovan Battista Ronchelli da Varese. (Da articolo di L. Mina in *Rivista di Storia, Arte, Archeologia per la provincia di Alessandria*, gennaio-marzo 1925).

TRA I LIBRI

GUSTAVO BRIGANTE COLONNA. – *Roma Papale* – Firenze, F. Le Monnier, 1925: L. 10

E' un'accolta di articoli bricsi, di piacevolissima lettura, graziose *causeries* nello sterminato campo della storia e della cronaca dell'Urbe medioevale e moderna, cui aggiungono interesse delle rare documentazioni fotografiche. Citiamo, fra i più interessanti capitoli, quelli dedicati al triregno, alla bandiera del Papa, alle catene di S. Pietro, a Tivoli, a Villa Borghese, alle molte macchiette della Roma di ieri e d'oggi.

GRASSI G. – *Il dialetto di Martina Franca. Parte prima: fonetica* – Stab. Tip. Aquaro e Dragonetti, Martina Franca, 1925, pag. 92.

Si tratta di un dotto ed accurato studio, frutto di lunghe, faticose e diligenti ricerche intorno al dialetto di Martina Franca, che, differenziandosi per peculiarità fonetiche e morfologiche sia dai dialetti baresi come dai salentini, è ritenuto comunemente difficilissimo. Certo esso è quanto mai caratteristico.

Cartoline illustrate „BRUNNER"

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

le preferite

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

Ferrovie, Telegrafi e Telefoni dello Stato Egiziano

BOLLETTINO DEGLI ANNUNCI DELLE FERROVIE DELLO STATO EGIZIANO

Pubblicazione che esce tutte le settimane in Arabo, Inglese e Francese

Abbonamento annuale: 50 Piastre Egiziane (circa 50 scellini)

Contiene le informazioni interessanti gli Imprenditori di lavori e i Fornitori di materiali impiegati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato Egiziano.

Per informazioni:

Servizio Pubblicità: FERROVIE DELLO STATO CAIRO (Egitto)

FABBRICA D'ARMI

Ditta NAPOLEONE & VITTORIO CASTELLI - Brescia

DI NAPOLEONE CASTELLI

Fucili da caccia, da tiro e da guerra
Pistole - Revolvers - Armi bianche
Reparto riparazioni

Direzione e Stabilimento FRAZIONE STOCCHETTA (Brescia)

Chiedete Catalogo e Preventivi.

BILLIARD SELECT BALLS IVORINE

PALLE DA BIGLIARDO

"SELECT IVORINE"

Le uniche biglie perfette - Garanzia 1 anno

Chiedere Listino a ENRICO KNAPPWORST - MILANO (26) Via Canova, 19 - Telefono 13-006

BILLIARD SELECT BALLS IVORINE

BERGNA P. C. – *La Missione Francescana in Libia* – Stab. « Nuove Arti Grafiche », Tripoli, 1924, pag. 190, 3 ill. fuori testo: L. 10.

PELLEGRINI F. M. – *In Val di Serchio: Borgo a Mozzano e Pescaglia nella storia e nell'arte* – Tipogr. Editr. G. Giusti, Lucca, 1925, pag. 296, numerose ill.: L. 25.

E' uno studio monografico assai interessante che illustra le memorie d'interesse storico-artistico del Comune di Borgo a Mozzano e di quello di Pescaglia, unitamente alle vicende storiche di quelle terre ed al loro interesse turistico ed economico attuale. Nella frazione di Puticiano v'è un trittico di Andrea da Pistoia della prima metà del secolo XV, assai interessante; ivi è pure un ciborio dei Della Robbia; a Portigliano delle interessanti statue in legno colorato del secolo XIV; non meno interessante la rocca di Mozzano e il castello di Anchiano. Ma queste non sono se non alcune fra le più notevoli opere d'arte di quella terra così pittoresca e degna d'essere visitata. Il volume del Pellegrini vi contribuirà indubbiamente, adornato com'è da molte fotografie non tutte purtroppo nitidamente riprodotte.

BONIFACIO G. – *La metropoli del mondo: Great New York.* – Ed. Licinio Cappelli, Trieste, 1925, pag. 55: L. 5

E' un interessante e brillante studio sulle caratteristiche della grande metropoli americana con numerosi dati statistici interessanti anche dal punto di vista urbanistico.

Catalogo della Gipsoteca Canoviana di Possagno (con prefazione di U. Ojetti e note biografiche di G. Fogolari) – Milano, Casa Editrice Bestetti e Tumminelli, 1925; 48 tav. e 62 pag. di testo.

Il volumetto edito con eleganza di tipi contiene l'accurata descrizione dei monumenti e dei gessi esposti nel ben noto tempio del Canova di Possagno. Gino Fogolari scrisse per questo catalogo un bel cenno biografico sul Canova, mentre Ugo Ojetti in una vibrante prefazione sottolinea quale sia l'importanza della raccolta canoviana di Possagno.

Statistica dei Soci al 30 settembre 1925.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 settembre 1925	**N. 192.447**
Nuovi Soci per il 1925 inscritti alla stessa data	**» 70.098**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . . .	**N. 56.794**
Soci Vitalizi inscritti al 30 settembre 1925 . . .	**» 7.228**
	64.022
Totale Soci	**N. 326.567**

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

OLIO PURO D'OLIVA



Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . L. 12. — al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . » 290. — la cassa
» » 25 » » » . . » 145. — »

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare* ***Lire Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

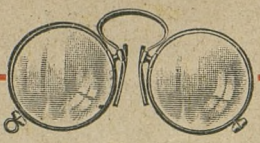


SOTTO UN IMPERMEABILE

AQUILA
HUTCHINSON

SIETE AL SICURO
dalla PIOGGIA e dall'UMIDITÀ

SOCIETÀ ITALIANA INDUSTRIA GOMMA HUTCHINSON
MILANO – Via Solari, 27



LENTI A BULBO PER OCCHIALI



PRESSO I MIGLIORI OTTICI

"La Filotecnica" Ing. A. Salmoiraghi
S. A. - Ufficio 19 - MILANO

SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**
(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti
se volete dare ai vostri salotti l'impronta della

suprema finezza
ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta

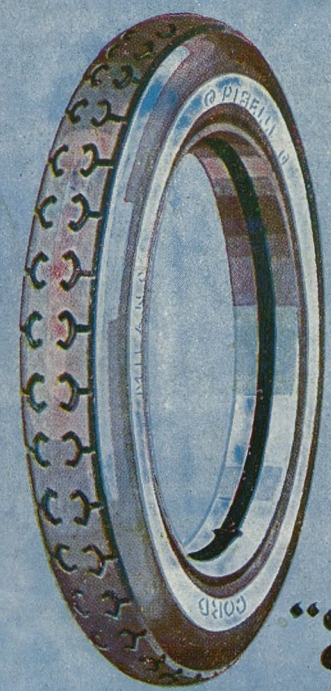
Belfiore S. A.
Cernobbio
(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

TOURING OIL

S. A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER
GENOVA

VAL.



PIRELLI
CORD

"Il Pneumatico delle Vittorie,,

MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1.80

ANNO XXXI - N. 12 COPIE 180.000 DICEMBRE 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

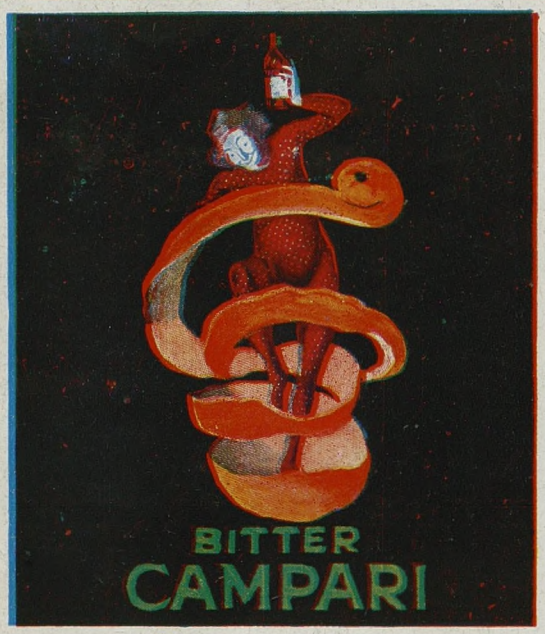
LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE

"CAMPARI"



l'aperitivo



liquor

DAVIDE CAMPARI & C. MILANO

PER LA

CONSERVAZIONE

E LO **SVILUPPO**

DEI

CAPELLI

E DELLA

BARBA

USATE SOLO



L'acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

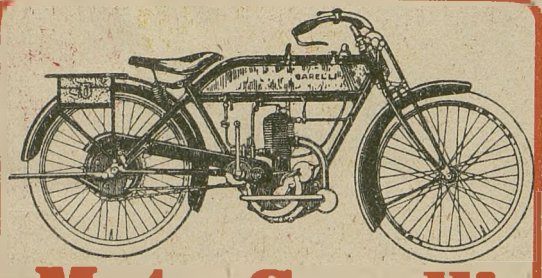
Essa ha dato risultati immediati e soddisfacentissimi anche quando la caduta giornaliera dei capelli era fortissima. Tutti coloro che hanno i capelli sani e robusti dovrebbero pure usare l'acqua **CHININA-MIGONE**, e così evitare il pericolo della eventuale caduta di essi o di vederli imbianchire.

Una sola applicazione rimuove la forfora e dà ai capelli una morbidezza speciale.

Riassumendo: l'acqua **CHININA-MIGONE** toglie la forfora, ripulisce i capelli, dà loro forza e vigore, ed infine loro imparte una fragranza deliziosa.

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

Deposito generale da **MIGONE & C. - MILANO** - Via Orefici



Moto Garelli

Pirelli Cord

quanto di meglio potete possedere

Tipi "Turismo„ - "Nord Sud„
"Comfort„ e "Cremona„

A richiesta vendita a rate

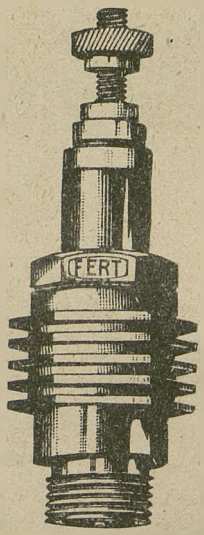
Rivolgersi alla

Soc. An. MOTO GARELLI - Milano

e ai suoi Agenti

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI



IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

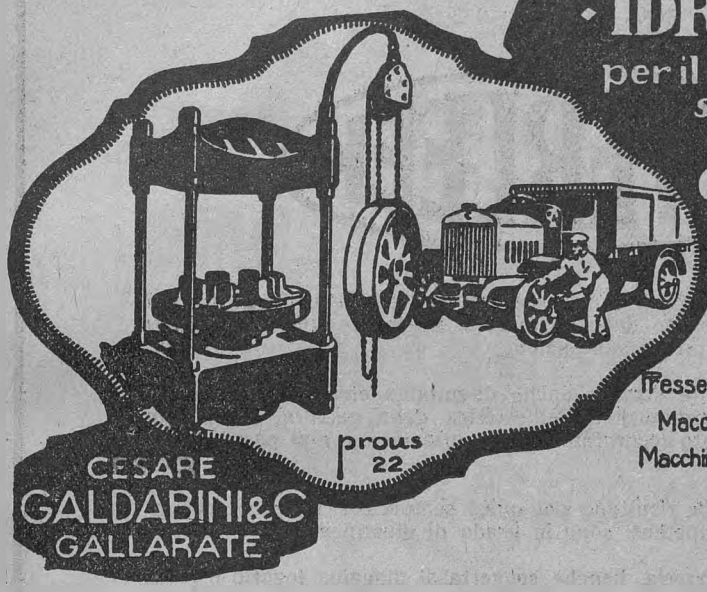
con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT **GENOVA** Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112



PRESSE IDRAULICHE

per il montaggio e lo smontaggio delle

GOMME PIENE

PRODVZIONI

Presse idrauliche applicate a qualsiasi industria
Macchine per la lavorazione della lamiera
Macchine di preparazione per l'industria tessile
Organi di trasmissione
Materiale stampato

prous 22

CESARE GALDABINI & C
GALLARATE



2-25-23

AUTOMOBILISTI!

Nel fare acquisto di coperture per auto non mancate di far cadere la vostra scelta su quelle

"BALLOON"

GOODYEAR

ed otterrete così robustezza, estetica e qualità ottima, tutte doti queste che hanno i pneumatici a ***Bassa Pressione GOODYEAR.*** *Vibrazioni minime, guida leggera e forte velocità sono assicurate adottando questi pneumatici.*

La speciale costruzione della carcassa con corde speciali a ***Filo Super-Ritorto*** *assicurano una grande elasticità ed una lunga durata.*

Agenzia Generale Italiana Pneumatici GOODYEAR

ORLANDI LANDUCCI & LUPORI

LUCCA Piazza Stazione ♣ **MILANO** Via Principe Umberto, N. 14 ♣ **ROMA** Via Nizza, N. 11

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

SOLI FABBRICANTI

TRADE **NEVERLEEK** MARK

Il sole, la polvere, la pioggia, il fango, sono gli elementi che contribuiscono ad affrettare il deterioramento della carrozzeria anche se questa è oggetto di ogni cura e di un'accurata manutenzione.

Gli eventuali incidenti della strada, anche di minima entità, apportano in ogni caso una sensibile diminuzione dell'estetica della vettura, poichè con una riparazione, per quanto accuratamente eseguita, non è mai possibile rag giungere la perfezione.

Le spese per queste ultime risultano poi quasi sempre così rilevanti che ge neralmente soltanto i competenti sono in grado di giustificare.

La sola parte della carrozzeria, benchè soggetta al maggior logorio e consi derevolmente esposta agli incidenti, la quale rimane inalterabile e può essere con una spesa irrisoria riparata senza la minima traccia dell'avaria sofferta, è la capote in tessuto NEVERLEEK.

Essa è infatti la capote di facile manutenzione, costantemente estetica ed efficiente anche in seguito ad eventuali riparazioni; l'ultima parte della car- rozzeria che risentirà il logorio che comporta l'uso della vettura.

TRADE **PERMAFLEX** MARK

È UN PRODOTTO DELLA NATURA E DELLA CLASSE DEL NEVERLEEK.

È la copertura più conveniente, resistente, leggera e silenziosa per il tetto della vettura chiusa.

I marchi di fabbrica " NEVERLEEK „ e " PERMAFLEX „ che garanti- scono al compratore l'autenticità del prodotto, sono distintamente impressi a colore oro antico, su ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA **PAOLO CASALOTTO** VIA GIOVANNI CAMERANA, 14

Telefono N. 42-974 **TORINO** Ind. Telegr. "Carcocloth„ Torino

"TOURING OIL"

Soc. Anon. Lubrificanti

EMILIO FOLTZER - GENOVA

L'OLIO CLASSICO PER AUTO





RIPRODUZIONE

DELLE

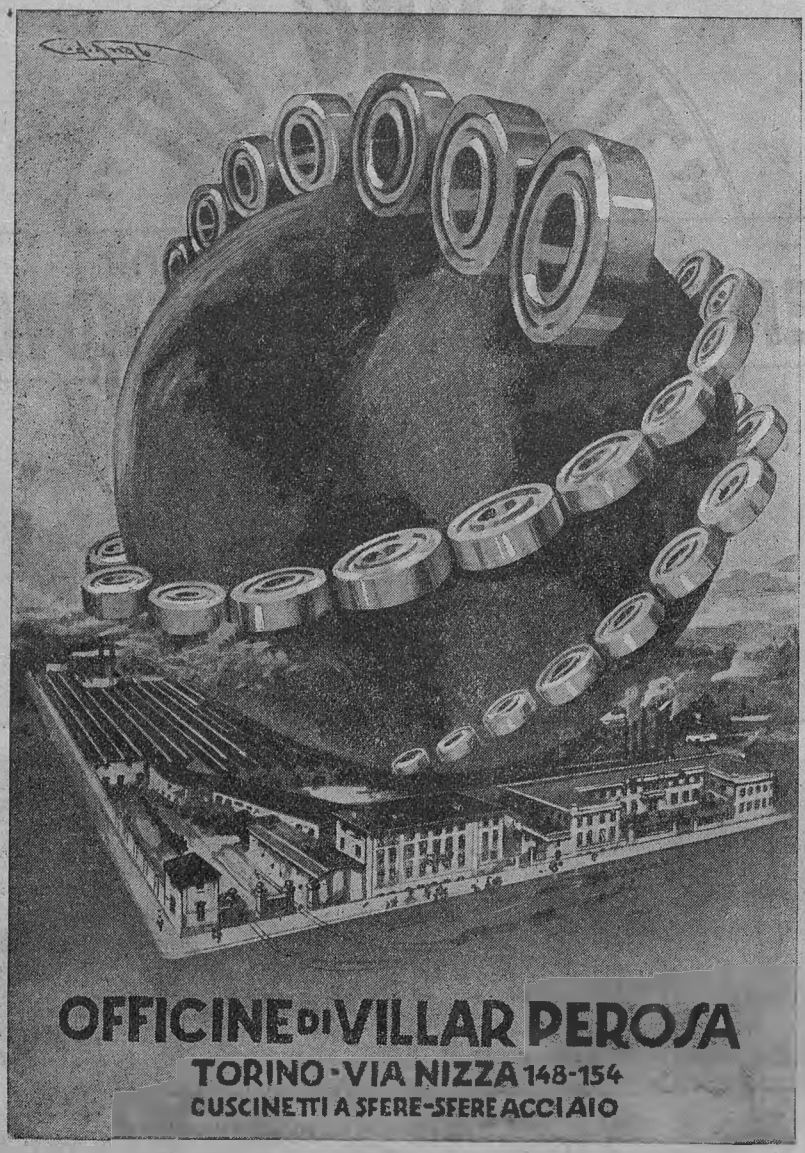
TARGHE E DEI CARTELLI

che contraddistinguono

IN TUTTA ITALIA I DEPOSITI E POSTI DI RIFORNIMENTO

dei Prodotti della

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI



Rappresentanze e Depositi:

Alessandria. - ATTILIO ZOCCOLA - Via Legnano, 7, angolo Corso Roma, 33.
Biella..... - GIOVANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15.
Bologna.... - ALDO MARCHESINI - Via Carbonesi, 4.
Cagliari.... - «SATAS» Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi.
Catania .... - FRATELLI ZUCO - Via Umberto I, 108-110.
Cuneo ..... - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vittorio Emanuele II.
Firenze .... - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis.
Genova .... - CARLO CAIRE - Via Granello, 20.
Milano ..... - Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15 - Negozio di vendita: Via Principe Umberto, 25.
Napoli ..... - Ing. A. MIGLIACCIO & PEDERSOLI - Via Guglielmo Sanfelice, 24.
Padova .... - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.
Palermo ... - Auto Rifornimenti - DABBENE & TERRASI - Via Libertà, 1.
Roma ..... - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola da Rienzo, 309-311.
Trieste .... - «SACAMA» GIO. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.

Confrontate tra loro l' effettiva bontà dei lubrificanti che vi propongono, con questo apparecchio,

ATLANTIC OIL

SIATE VOI STESSI I GIUDICI DEL VOSTRO OLIO!

Prima di comperare un olio giudicatelo da Voi stessi usando questo apparecchio che l'Atlantic Refining Co., of Italy offre in omaggio, con il quale Vi renderete conto che:

Gli **Atlantic Oils** sono i più puri!
Gli **Atlantic Oils** sono i più viscosi a caldo!
Gli **Atlantic Oils** sono scorrevoli sotto zero!

I.) **Mettete in uno dei flaconcini l'ATLANTIC OIL** prelevato dalle ns/ latte sigillate e nell'altro qualcuno degli oli che Voi reputate buono, riempiendoli esattamente sino al segno rosso.

II.) **Rimettete i due flaconcini a posto sulla lamina e guardate contro luce.** Vedrete come l'**ATLANTIC OIL** sia più chiaro, cioè più puro.

III.) **Capovolgete ed osservate come la bolla d'aria salga più lentamente nell'ATLANTIC OIL** che nell'altro, perchè più viscoso.

IV.) **Ripetete l'esperimento immergendo per alcuni minuti la lamina nell'acqua gelata. L'ATLANTIC OIL** rimane liquido mentre l'altro non scorre più.

V.) **Immergete ancora la lamina nell'acqua bollente.** Capovolgete ed osservate come la bolla d'aria si elevi sempre più lentamente nel flaconcino dell'**ATLANTIC OIL** che nell'altro. Ciò significa che conserva la sua viscosità a caldo.

ATLANTIC REFINING Co. OF ITALY

GENOVA - Via Assarotti N. 42 — Via Assarotti N. 42 - GENOVA

ATLANTIC MOTOR OIL

Più chiaro significa:

Maggior raffinazione e nessun deposito carbonioso sugli stantuffi, nè gommosi fra i segmenti.

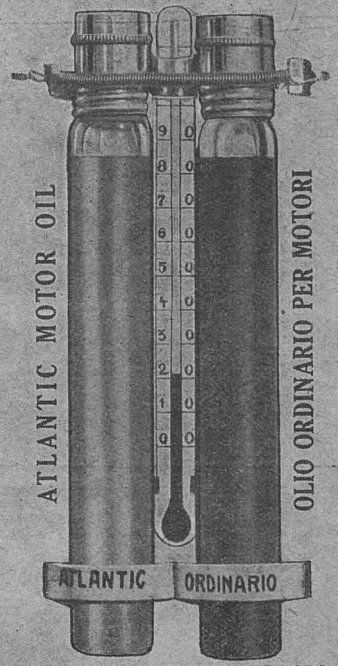
Scorrevole a freddo significa:

Olio ben deparaffinato, quindi viscoso a freddo ed a caldo.

Lubrificazione immediata del motore all'avviamento durante la stagione fredda.

Viscoso a caldo significa:

Minor consumo ed ottima lubrificazione perchè aderisce tenacemente alle pareti dei cilindri e dei cuscinetti anche quando il motore lavora a pieno carico.



OLIO ORDINARIO

Più scuro significa:

Minor raffinazione e depositi carboniosi sugli stantuffi e gommosi sui segmenti.

Non scorrevole a freddo significa:

Olio contenente paraffina (la paraffina è solida fin verso i 50° e poi fonde e diventa fluidissima). Perciò gli oli pastosi a freddo, non sono viscosi a caldo.

Mancanza di lubrificazione all'avviamento durante l'inverno.

Poco viscoso a caldo significa:

Lubrificazione imperfetta e forte consumo perchè, espulso dalle pareti dei cilindri, e dai cuscinetti durante il lavoro, arrivando in notevole quantità nella camera di combustione.

GLI ATLANTIC OILS COSTANO MENO MALGRADO LE LORO QUALITÀ INARRIVABILI
IL PERCHÈ RISULTA CHIARO DALL'ILLUSTRAZIONE



apparecchio che

l'ATLANTIC REFINING COMPANY OF ITALY - GENOVA

offre in omaggio ai suoi clienti, dietro richiesta.

IL PNEUMATICO CABLE CONFORT



MICHELIN
MIGLIORA LA STRADA

SMALTO
EXCELSIOR
Vernici finissime per Carrozzerie
Lacca per modelli
ATTILIO SALVADÈ & FIGLI - GENOVA
Fabbrica Smalti e Vernici

RALEIGH
LA "MEDAGLIA D'ORO" DELLE MOTOCICLETTE

Trasmissione a catena, lubrificazione automatica, volante esterno,

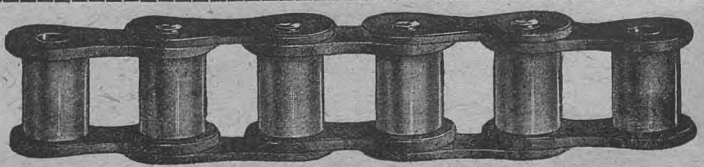
Cambio Sturmey Archer a tre velocità, pneumatici Dunlop.

Munita di motore della massima elasticità e resistenza, può percorrere qualunque strada e superare qualsiasi salita.



Rappr. per l'Italia e Colonie:
DITTA ETTORE VEZZONI
DI A. VEZZONI & C.
Via Orti, 4-6 — MILANO

WAY-ASSAUTO - ASTI
CATENE
per AUTOCARRI FIAT e SPA



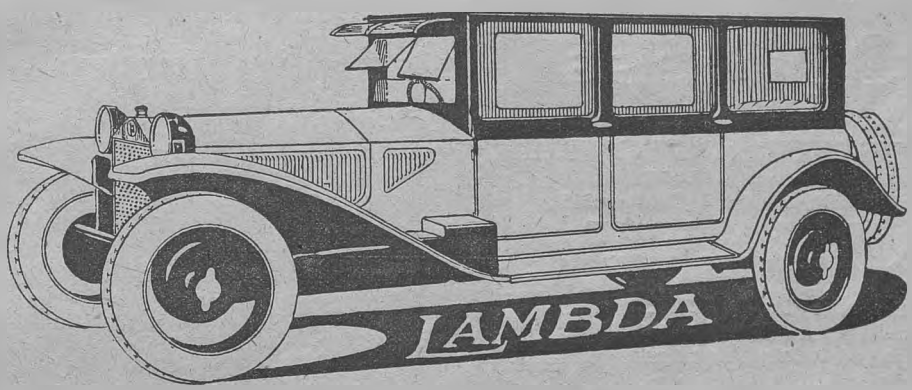
in distribuzione

LANCIA

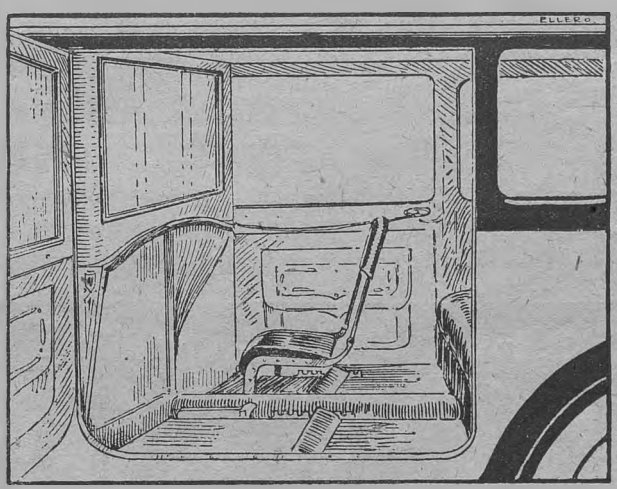
"LAMBDA"

VI SERIE — **1926** — 4 e 6 POSTI

LA VETTURA DI MEDIA POTENZA CHE MEGLIO
SODDISFA OGGIDÌ ALLE ESIGENZE DEL TURISTA



BALLON SMONTABILE 6 POSTI



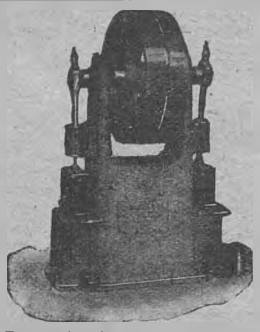
INTERNO VETTURA 6 POSTI

CARROZZATA DALLA LANCIA nei seguenti tipi:

— TORPEDO NORMALE
— BALLON SMONTABILE con o senza divisorio
— GUIDA INTERNA FISSA DI LUSSO con o senza divisorio
— COUPÉ - LIMOUSINE FISSO DI LUSSO

AGENZIE, FILIALI O CONCESSIONARI DI VENDITA IN OGNI PROVINCIA

PNEU MICHELIN CONFORT



Pompa doppia ad alta pressione.

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 **TORINO** VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANTI
PER
OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO,
CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

in Ogni casa
adottate i praticissimi

LETTI DI OTTONE
Brevetto CARDINI
signorili, luminosi, inalterabili.

DALMONTE ACME MILANO

OCCASIONE
CON SOLE LIRE

LETTO ottone tipo RECLAM formato cm. 90×200 — 205+135 — Elastico cm. 90×200 ORIGINALE a rete metallica rinforzata

della Rinomata produzione di OMEGNA

DAL PIÙ RICCO AL PIÙ ECONOMICO
ASSORTIMENTO
letti, lettini, culle, toilettes, comodini ed accessori di ottone in stile
CATALOGO GRATIS.

ALFREDO CARDINI
OMEGNA

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria

G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

BOTTIGLIE E APPARECCHI



MAGONDEAUX

ACETILENE DISCIOLTO

PER ILLUMINAZIONE
DI AUTOVEICOLI, MOTOSCAFI
MOTOCICLI E PER APPLICAZIONI INDUSTRIALI

Chiedere listini ed istruzioni alla
Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" MILANO
VIA VIVAIO, 8 - TELEF. 20-987

ANSALDO

LA VETTURA CHE CORSE
= 6 GIORNI E 6 NOTTI =

« ... A Miramas dal 31 Agosto al 6 Settembre 1925 una torpedo "Ansaldo,, di serie, di litri 1,850 di cilindrata ha battuto tutti i "records,, del mondo della durata e della distanza, alla velocità di 72,461 Km. l'ora, coprendo Km. 10.434,470 ».

SOCIETÀ ANONIMA AUTOMOBILI ANSALDO — TORINO

N.A.R.

RADIO

APPARECCHI a Cristallo ed a Valvole

ACCESSORI

CUFFIE =



Cercansi Agenti e Depositari ≡

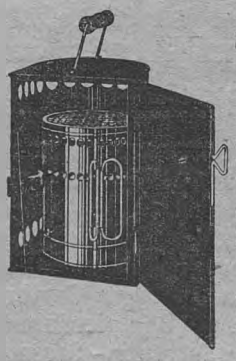
Ing. R. EINSTEIN

ROMA (25) - Via Piave, 66 - ROMA (25)

Automobilisti, Aviatori, Garages, Officine

Ricordatevi che l'inverno si approssima e il freddo rischia di gelare l'acqua dei vostri radiatori.

Munitevi dell'UNICO apparecchio pratico, sicuro ed economico:



THERM'X

sopprime l'inverno per l'Automobilista

Adottato da tutti gli enti automobilistici e d'aviazione. Garanzie, certificati e referenze a disposizione.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA E COLONIE:
D.co FILOGAMO - TORINO - VIA MASSENA, 42.

M. GANZINI

Società Anonima

MILANO (11) Via Solferino, 25

Apparecchi fotografici

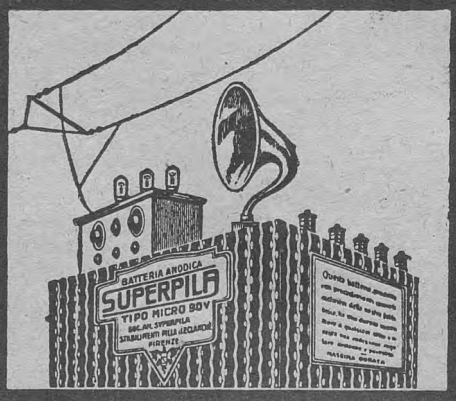
Certo - Contessa - Ernemann
Ica - Kodak - Bentzin - Murer
ecc.

OCCASIONI FAVOREVOLI

FORNITURE GENERALI
Pellicole — Lastre — Carte
delle migliori marche

BINOCCOLI ZEISS - GOERZ, ecc.

Lavori di sviluppo e stampa
Listini contro francobollo da cent. 30



SVPERPILA

"LA BASE DI OGNI RADIOSTAZIONE,,

BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI

SOC. AN. SUPERPILA

FIRENZE

CASELLA POSTALE 254

LISTINO GRATIS

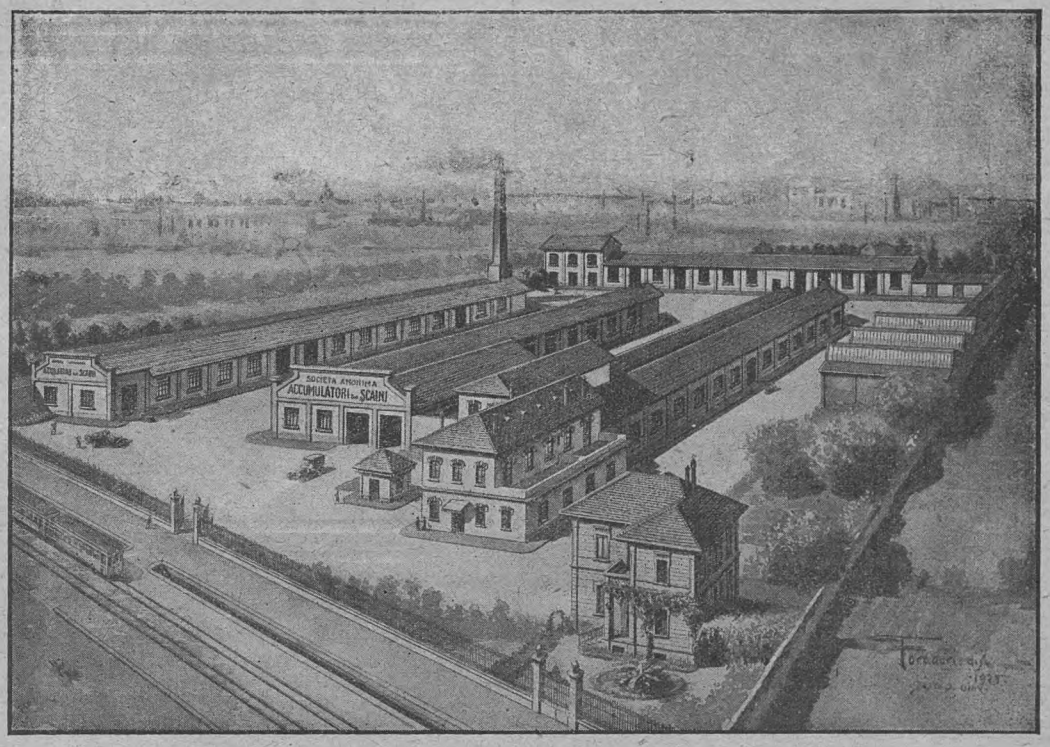
BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima con Sede in MILANO
Capitale Sociale L. 500.000.000 — Versato L. 410.000.000 — Riserve L. 300.000.000

Direzione Centrale MILANO - Piazza Scala, 4-6
Filiali all'Estero: COSTANTINOPOLI - LONDRA - NEW YORK

Filiali in Italia: Acireale - Alessandria - Ancona - Aosta - Asti - Avellino - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia - Brindisi - Busto Arsizio - Cagliari - Caltanissetta - Canelli - Carloforte - Carrara - Castellammare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Foligno - Genova - Iglesias - Imperia - Ivrea - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Macomer - Mantova - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Giovanni a Teduccio - San Remo - Sant'Agnello di Sorrento - Sassari - Savona - Schio - Secondigliano - Sestri Ponente - Siracusa - Spezia - Taranto - Torino - Torre Annunziata - Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia - Verona - Vicenza.

Tutte le operazioni di Banca - Servizio Cassette di Sicurezza



Veduta generale dei nuovi grandiosi stabilimenti della

Soc. An. ACCUMULATORI Dott. SCAINI

Telefono: 21-336 · · · ·
Telegrammi: SCAINFAX

MILANO - Viale Monza N. 340

· · Corrispondenza: · ·
Casella Postale N. 1017



Coi Pneumatici **BALLOON**

adottate l'AMMORTIZZATORE a olio **"DERIHON"**

Il migliore perchè

NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUÒ SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE

Agenzia esclusiva per l'Italia:
Corte & Cosso - Torino (12)
Via Roero di Cortanze, 2 (già Cavallerizza)

AUTOMOBILISTI!

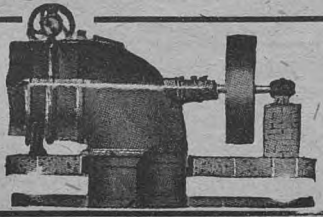
RIPARAZIONI · APPLICAZIONI · MAGNETI · CANDELE · DEPOSITO · EQUIPAGGIAMENTI · BSM

Per acquisto, applicazione e riparazione garantita di

Magneti
Dinamo - Luce
Im ianti Elettrici
Candele "B S M - Beru"
Gasificatori a Nafta
Tachimetri

ricorrete alla Casa specializzata **"B S M"**

Ditta SIMONIS & C. - MILANO - Casella Postale 421
(con officina di precisione in Via Monteverde, 1)



TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.

ECONOMIA · SOLIDITÀ · OTTIMO RENDIMENTO

Montaggio e opere murarie semplici — Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto

RUOTE PELTON





CHIEDERE CATALOGO G. PREZZI, CHIARIMENTI
ALLA
Società Anonima Prodotti Fotografici "AGFA,,
TORINO - Via Carlo Alberto. 28



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO (8)** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1924 L. 98,370.603,15

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 185.855.362,87

Ferrovie, Telegrafi e Telefoni
dello Stato Egiziano

BOLLETTINO DEGLI ANNUNCI DELLE FERROVIE DELLO STATO EGIZIANO

Pubblicazione che esce tutte le settimane in Arabo, Inglese e Francese

Abbonamento annuale: 50 Piastre Egiziane
(circa 50 scellini)

Contiene le informazioni interessanti gli Imprenditori di lavori e i Fornitori di materiali impiegati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato Egiziano.

Per informazioni:

Servizio Pubblicità: FERROVIE DELLO STATO
CAIRO (Egitto)

PROMÉTHÉE
ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — TIPO IN CARTUCCIE SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TIPO IN GRANA CON TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO, DA USARSI SENZA CAPSULA.

Viaggia anche a Grande Velocità a tariffa normale.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE
Galleria Mazzini, 1 - GENOVA - Telefono 13-28

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

BETONIERA



FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
Via Domodossola, 11

META

COMBUSTIBILE SOLIDO
sostituisce lo spirito da ardere in tutti gli usi sportivi e casalinghi

SICUREZZA - COMODITÀ - PULIZIA

QUARZO FUSO
opaco e trasparente

Il miglior materiale per industrie e laboratorii chimici, per industrie elettriche, per industrie termiche

Canne pirometriche, Muffole per temperatura di metalli, coppellazioni, ecc.

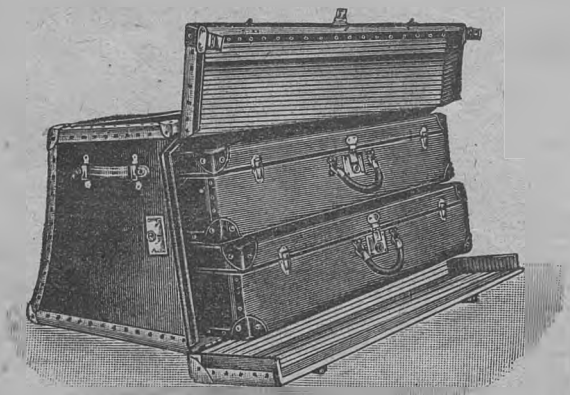
Storte per distillazione. Impianti di concentrazione di acidi, ecc. ecc.

Chiedere opuscolo illustrativo a:
Dott. GIANANTONIO CERUTTI
Via Boccaccio, 43 - Telefono 40-968

FLORIO
IL MIGLIOR MARSALA
RACCOMANDATO DAI MEDICI

SOCIETÀ ANONIMA "LA FIBRA VULCANIZZATA"

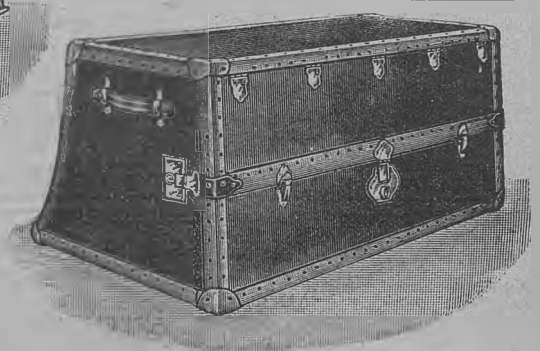
CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO



Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - ASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali



Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**
Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

Cartoline illustrate „BRUNNER"

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

le preferite

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

BLOCCHIERA

a mano 250 blocchi
o 1500 mattoni al giorno, garantiti

Brevettata e diffusa in tutto il mondo

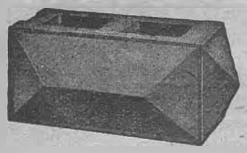
a motore 750 blocchi
o 3500 mattoni al giorno, garantiti

ROSACOMETTA - MILANO

VIA MACHIAVELLI, 12
TEL. ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta



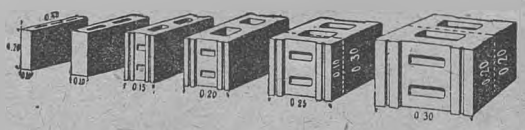


100 stampi
per blocchi paramano

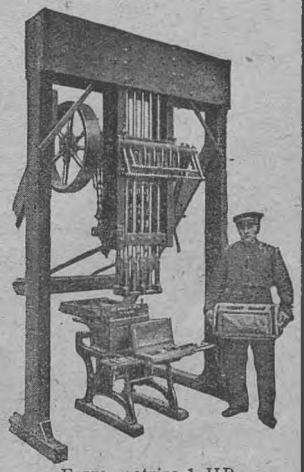


L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30% di economia su qualunque opera muraria



Oltre frazioni



Forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO



Il successo della propaganda diretta è dovuto unicamente all'invio di lettere, circolari, opuscoli, ecc., con indirizzi esatti e scritti bene.

Questo può ottenersi unicamente con l'uso della macchina che scrive gli indirizzi.

La macchina migliore per questo lavoro è la ADDRESSOGRAPH.

Con una Addressograph anche un ragazzo può trascrivere in poche ore molte migliaia di indirizzi.

Chiedere informazioni e preventivi al Concessionario Esclusivo per l'Italia:

Ditta ENRICO DE GIOVANNI
Via Meravigli, 12 MILANO (9)

Poltrona Frau

Torino
VIA PALAZZO DI CITTÀ 6. BIS



un cuore, una capanna
ed... una poltrona Frau!

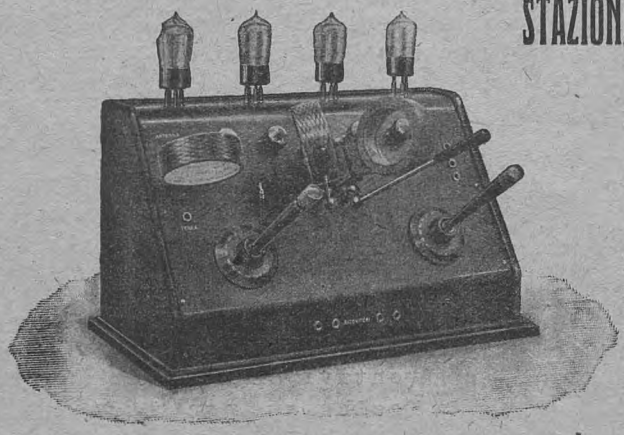
CHIEDERE CATALOGHI E PREZZI

Soc. An. GIULIO CARDOLLE

CAPITALE L. 1.600.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO (16) UFFICI: Corso Massimo D'Azeglio, 120
OFFICINE: Via Menabrea, 19

TELEFONO N. 42590 - TELEGRAMMI: "SCIENTIA" - TORINO



STAZIONI RICEVENTI RADIO-TELEFONICHE

INSTALLATE CON LICENZA GOVERNATIVA ED ABBONAMENTO ALLE AUDIZIONI (U. R. I.)

Altoparlanti - Accessori e materiali per la costruzione

L'apparecchio C 4 1 - a quattro valvole e
„ C 5 1 - a cinque „
sono gli apparecchi veramente sicuri coi quali si riceve da qualsiasi Stazione Diffonditrice Europea - Massima facilità di manovra.

RICHIEDERE LISTINO N. 80 DETTAGLIATO COI PREZZI

IL CINEMATOGRAFO ALLA PORTATA DI TUTTI !!

MODELLO
da 10 metri
L. 600



MODELLO
da 20 metri
L. 700

Il proiettore **Pathé-Baby** offre il diletto di rivedere in casa con minima spesa i più grandi artisti dell'arte muta come MAX LINDER HAROLD LLOYD, PRINCE ecc..e tutte le più belle stelle dello schermo

Il Pathé-Baby dilettando istruisce ed educa.

Istituti convitti e scuole lo usano come complemento didattico
Migliaio di soggetti scentifici, storici, religiosi, romantici ecc.... costituiscono la ricca Cinemateca **Pathé-Baby**
ogni film **Pathé-Baby** *costa 11 Lire*

SOCIETÀ ITALIANA Pathé-Baby (ANONIMA) ROMA
Via Parlamento-28

Agenzia per la Lombardia ed il Veneto: MILANO (1) – Via Brera N. 16 – Telefono 82-572

Vittoria
S.I.M.S



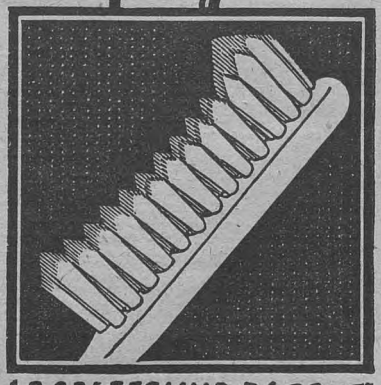
LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

SOCIETÀ ITALIANA
MACCHINE DA SCRIVERE "VITTORIA"
MILANO
VIA BROLETTO, 13



VALVOLE TERMOIONICHE
SOC. AN. ING. A. DEL VECCHIO.
VIA VARESE 12 - MILANO (10)

Pro-phy-lac-tic



LO SPAZZOLINO DA DENTI
nella scatola gialla





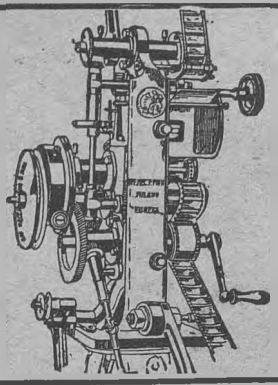
Voigtländer & Sohn.

Braunschweig

FONDATA - 1756

RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA

RONZONI CARLO · MILANO - PIAZZA S. AMBROGIO · 2



Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) nuova serie 1925 in BRONZO e ACCIAIO
Nuova lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni - ESPORTAZIONE
Cataloghi e Listini - gratis

Esposizione Cinematografica TORINO 1923 - GRAND PRIX



il contenuto di Arrigoni,
l'estratto che rende.

ARRIGONI
VERO ESTRATTO CARNE

VINO DI CHINA
FERRUGINOSO
Serravallo



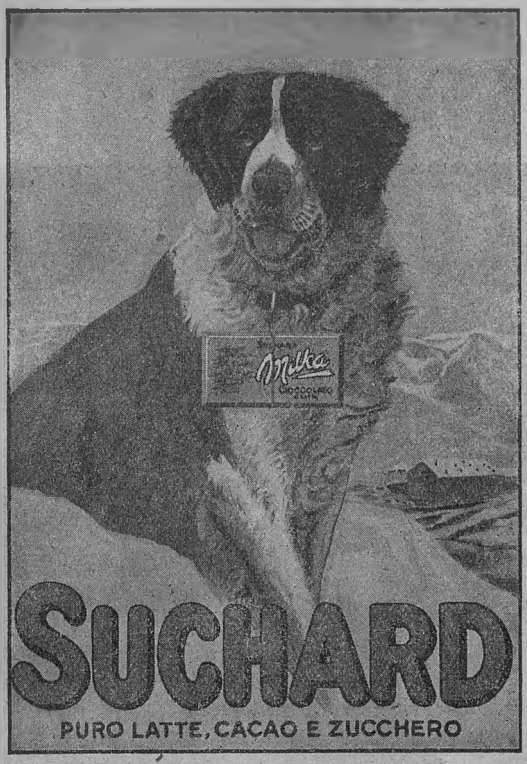
Indicato a quanti si dedicano allo SPORT

Rinvigorisce
Ristora le forze
Eccita l'appetito
Sapore squisito

In vendita nelle Farmacie

FARMACIA SERRAVALLO - Trieste

HÉRION
MAGLIERIE IGIENICHE



CHOCOLAT

CACAO

Suchard

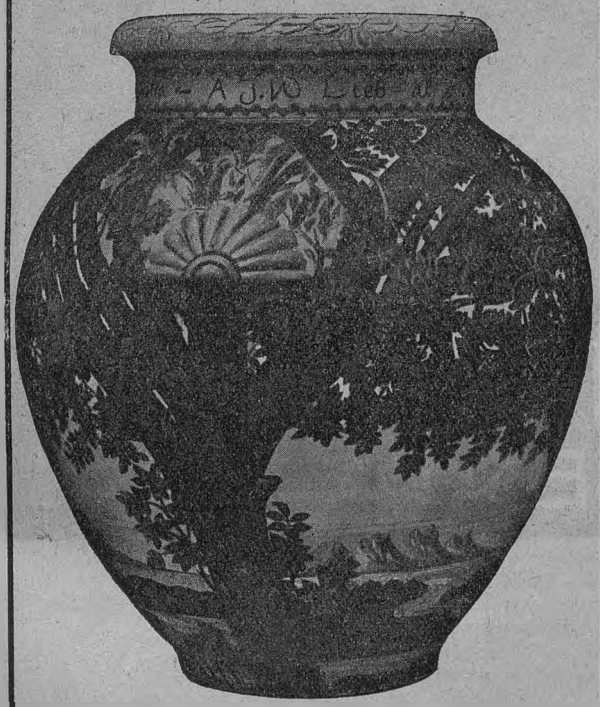
SPECIALITÀ

MILKA - VELMA

BITTRA - CAFOLA

Agente Generale per l'Italia:

SILVIO ANTI - VERONA



SOCIETÀ CERAMICA

RICHARD - GINORI

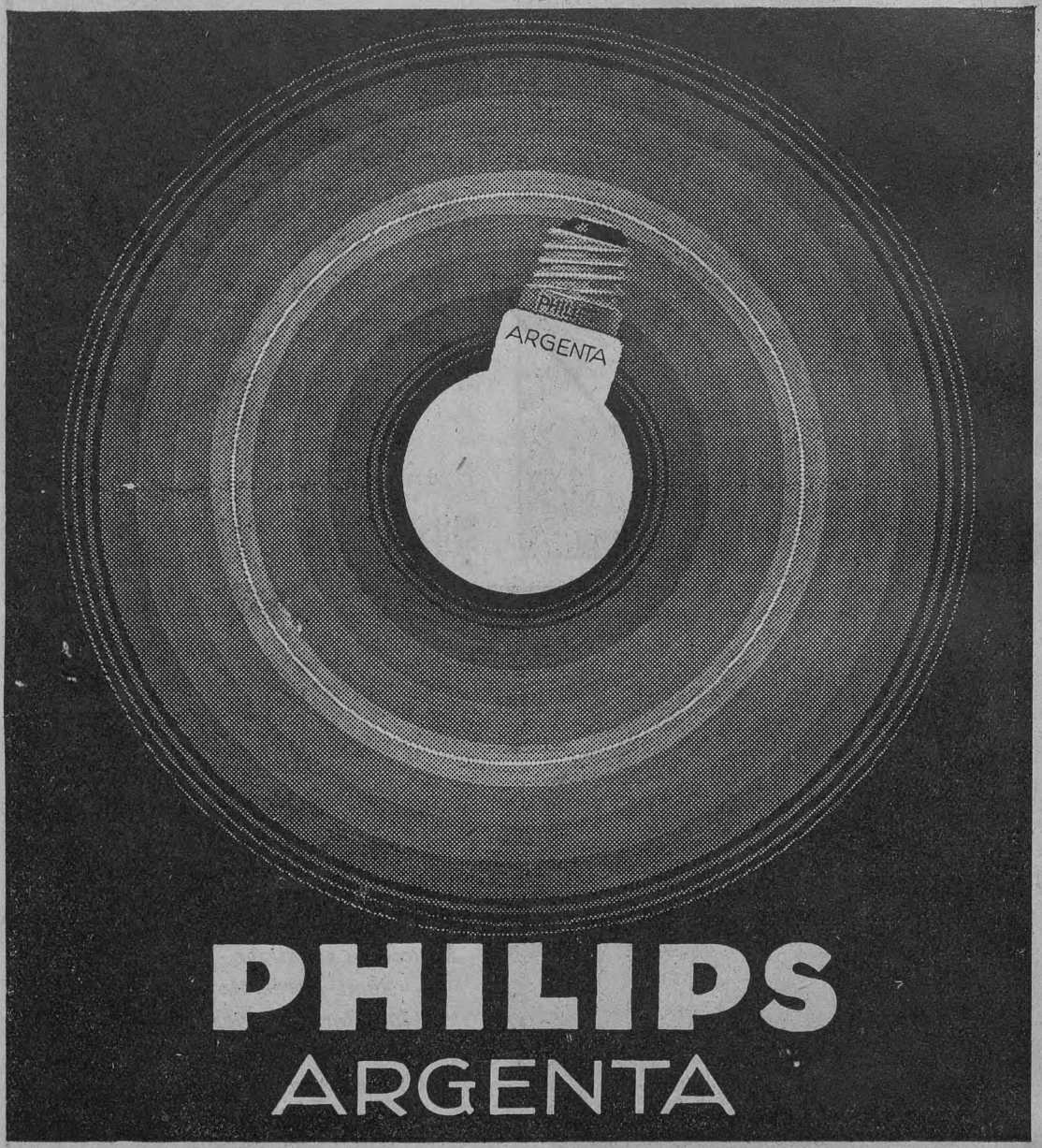
MILANO

CAPITALE SOCIALE L. 21.000.000

Porcellane bianche e decorate
Porcellane artistiche
Maioliche artistiche - Terraglie Stone
Semi-Porcelain - Pirofila
Isolatori elettrici - Abrasivi
Piastrelle per rivestimento pareti
Cristallerie - Articoli d'igiene
Argenterie «Christofle»

NEGOZIO DI VENDITA: MILANO - VIA DANTE, 5

STABILIMENTI	DEPOSITI
MILANO (San Cristoforo)	MILANO - ROMA
DOCCIA (Sesto Fiorentino)	NAPOLI - FIRENZE
PISA	BOLOGNA - TORINO
MONDOVÍ	GENOVA - LIVORNO
RIFREDI (Firenze)	S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)


PHILIPS
ARGENTA
PHILIPS
ARGENTA

IL SUPER-GIOCATTOLO CARDINI

L'AEROPLANO CHE COMPIE IMPRESSIONANTI "VIRAGES" IN ALTO ATTORNO ALL'HANGAR

La grande fabbrica di giocattoli:

E. CARDINI - OMEGNA (Italia)

raccomanda inoltre i seguenti giocattoli:

Torpedo 50 HP con Garage . L. 12,90
Tram N. 12 con Rimessa . . L. 13,50
Limousine 501 con Garage . L. 14 —
Locomotiva G.R. 690 con Tunnel L. 16 —
Camion 18 BL con Garage . . L. 15 —
Aeroplano con Hangar . . . L. 18,20

Franco di porto e imballo nel regno. Per spedizioni all'estero, franco dogana, aggiungere L. **2** in più ogni esemplare. Acquistando la serie dei 6 tipi

sconto 10 %

Indirizzare cartolina vaglia agli stabilimenti

E. CARDINI
OMEGNA
(prov. di Novara)

L'Aeroplano S 13

con HANGAR

L. 18,20

franco domicilio



Ai Signori
RIVENDITORI
che ne faranno richiesta su carta intestata, inviamo gratis il listino illustrato con prezzi speciali.

Ai Signori
Esportatori Monopolisti
con mezzi finanziari per acquisto in proprio offriamo vantaggiosi affari.

DESCRIZIONE

AEROPLANO - È il super–giocattolo che per la sua genialità di meccanica scientifica, per la perfezione di linea e bellezza di forme, eccelle su ogni altro tipo ed ha l'accettazione universale. È costruito in alluminio e acciaio finemente verniciato a fuoco ed imita alla perfezione i grandi Transaerei per il servizio viaggiatori.

HANGAR - Consta questo di una scatola brevettata che aperta si trasforma in sontuoso Hangar dipinto a colori smaglianti con personaggi fissi e mobili. È dotato di intelaiature metalliche, di una antenna ribaltabile, di un bilancere con stendardo scomponibile e di un Mappamondo, sarà quindi di somma istruzione per i bambini che avranno così modo di addestrarsi nelle operazioni di montaggio. Effettuata questa operazione e caricata la molla l'Aeroplano descriverà in alto dei giri intorno all'Hangar e quando avrà raggiunta la sua velocità si noterà un bellissimo effetto di «virages».

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Dicembre — N. 12

——— *Mete immediate*, pag. 1343.
O. Marinelli. — *Ville e Castelli, borghi e città viste attraverso la Carta d'Italia del T. C. I.*, pag. 1345.
——— *Per la tutela del Nome del Touring*, pag. 1354.
F. Tajani. — *Il Centenario della ferrovia*, pag. 1359.
——— *Piazza Armerina*, pag. 1368.
M. Marchini. — *Il Museo Bardini*, pag. 1369.
R. Biasutti. — *Architettura rustica nella Campania*, pag. 1379.
G. Coból. — *Come si fabbrica una catena*, pag. 1388.
E. Berti. — *Il San Nicolò di Prato*, pag. 1395.
G. B. — *L'isola degli Stambecchi*, pag. 1402.
A. Ceriani. — *L'opera dell'Enit nel 1924*, pag. 1409.
G. Silvestri. — *Una tipica opera di irrigazione nell'alto Veronese*, pag. 1415.
——— *L'Albergo Touring*, pag. 1422.
——— Vita del Touring, pag. 1423. — Notizie ed Echi, pag. 1429. — Statistica dei Soci, pag. 1448. — Indice dell'annata, pag. 1449.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca
NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Riassociazione!

Per evitare ritardi, disguidi, errori, ecc., per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri delle *Vie d'Italia* del 1926 ed avere l'**Annuario Generale del T. C. I.** (Edizione 1925-26) occorre provvedere subito alla riassociazione al Touring per il 1926 inviando al più presto cartolina vaglia all'**Amministrazione del T. C. I. - Corso Italia, 10 - Milano (5)**, servendosi del tagliando in calce.

Soci annuali: versando L. 10.10 (Estero L. 15.10) quale quota sociale 1926 i soci acquistano diritto ai vantaggi sottospecificati, ma *non ricevono* la *Rivista Mensile "Le Vie d'Italia„*. Essa è data in abbonamento a chi (oltre la quota d'associazione al Touring) verserà l'importo dell'abbonamento alla *Rivista* per il 1926: L. 20.20 (Estero L. 28.20), e cioè in totale:

L. 30,30 (Estero L. 43,30)

Soci Vitalizi e quinquennali: I Vitalizi ed i quinquennali in regola con l'amministrazione Sociale

non devono pagare alcuna quota sociale

ma se desiderano ricevere la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia„* debbono versare il relativo importo di abbonamento e cioè:

L. 20,20 (Estero L. 28,20)

L'associazione al T. C. I. nel 1926 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 7° fascicolo dell'*Atlante Stradale;*

2° a ricevere **gratuitamente** il 1° volume della *Guida dell'Italia Meridionale* (Abruzzo, Molise e Puglie);

3° a ricevere **gratuitamente** la edizione 1925-26 (arricchita, aggiornata, rinnovata) dell'*Annuario Generale T. C. I.*: un volume di 1600 pagine;

4° ad effettuare l'abbonamento di favore al più diffuso e interessante periodico d'Italia: la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia„* (Italia L. 20,20; Estero L. 28,20);

5° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riserbati ai soci del T. C. I.

IMPORTANTE. Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e, per evitare perdite di tempo ed errori, **ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta** con la quale si riceve la *Rivista* o le altre pubblicazioni, ed **incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.**

Chi

VI-
tà,

Dovete consigliare ai vostri amici di iscriversi subito a Socio Annuale per il 1925 (per avere il 4° vol. della **Guida d'Italia Centrale** *(Roma e dintorni)* ed il 6° fascicolo dell'**Atlante Stradale**) e contemporaneamente versare anche la quota di Associazione al Touring per il 1926 e l'abbonamento a **Le Vie d'Italia** per detto anno. E cioè in totale si deve inviare L. 42,40 (Estero L. 60,40). **Dopo il 31 Dicembre 1925 non verranno più accettate associazioni per il 1925.**

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa* L. 12,10 *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale „ „ 52,10 *(„ 77,10 „)*
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di* L. 150,20 *(L. 250,20 all'Estero) (1).*
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. 10 *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e* L. 20,20 *(Estero L. 28,20) per* **quota di abbonamento** *per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome (leggibili) .....

.....

paternità .....

di anni .....

Professione .....

Indirizzo esatto: Comune di ..... Provincia di ..... Via ..... N. .....

Firma del richiedente .....

„ del padre o tutore .....

„ del Socio presentatore .....

Da ..... *il* ..... *19*....

Dopo il 31 Dicembre 1925 non si ricevono più associazioni al T. C. I. per il 1925.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa* L. 12,10 *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale „ „ 52,10 *(„ 77,10 „)*
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di* L. 150,20 *(L. 250,20 all'Estero) (1).*
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. 10 *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e* L. 20,20 *(Estero L. 28,20) per* **quota di abbonamento** *per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome (leggibili) .....

.....

paternità .....

di anni .....

Professione .....

Indirizzo esatto: Comune di ..... Provincia di ..... Via ..... N. .....

Firma del richiedente .....

„ del padre o tutore .....

„ del Socio presentatore .....

Da ..... *il* ..... *19*....

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA-ALBERGHI-PRODOTTO ITALIANO-SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXXI - N. 12

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA
RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Dicembre 1925

Abbonamenti per il 1926: L. 20,20 (Estero L. 28,20)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20), *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. L. 350,20).

METE IMMEDIATE

Eravamo, al 31 ottobre 1925, *trecentotrentasettemilatrecentoquattordici.* Dobbiamo giungere, prima che l'anno si chiuda, vicino ai *trecentocinquantamila.* È una meta che può apparire sbalorditiva a chi ricordi che da un anno appena si è celebrato il primo trentennio di vita del Touring, da soli quattro mesi si raggiunsero i 300.000 Soci, che tre anni fa eravamo 200.000 ed i primi 100.000 venivano noverati nel 1911.

Eppure questa nostra meta è modesta se si pensa alle vie di espansione che ancora stanno aperte dinnanzi a noi. Vi sono moltissime persone che conoscono il Touring, ne approvano ed ammirano l'opera ma... non ne sono ancora Soci; è agevole tradurre questa simpatia astratta in tangibile adesione.

Vi sono migliaia e migliaia di individui che furono già Soci del Touring ma poi — per pigrizia, per sbadataggine o per cent'altre ragioni — si scordarono di versare le modestissime dieci lire della quota sociale. « Ripescarli » non è difficile, pur che si dica loro che anche le pecorelle smarrite che tornano all'ovile sono bene accette nella nostra famiglia.

Vi sono i giovani che s'accostano ora alla vita, imparano ad ammirare le bellezze della Patria ed apprezzano l'opera del grande Ente che tanto ha fatto e fa perchè quelle bellezze siano conosciute ed appresta gli strumenti per lo sviluppo di quella modernissima attività che si chiama turismo. Parlare del Touring ai giovani vuol dire infiammarne i cuori; diffondere nelle scuole la conoscenza del Touring significa contribuire potentemente all'opera di istruzione e di educazione che in quelle si persegue.

Vi sono infine, sparsi in ogni parte del mondo, italiani e stranieri che seguono con simpatia la nostra attività. Quanti Soci inglesi non ha il Touring fra i moltissimi abitanti della Granbrettagna, dell'Irlanda, dei Dominions che si interessano alla nostra civiltà, che conobbero od anelano a conoscere il nostro paese ed attendono con impazienza di consultare le carte, le guide, le riviste che il

Touring diffonde fra i propri Soci? E così dicasi per gli svizzeri, i francesi, i tedeschi, i figli delle repubbliche dell'America Latina. Così dicasi soprattutto per i milioni di Italiani che vivono lungi dalla Patria e benedicono il Touring che tien viva dinnanzi agli occhi loro l'imagine del caro paese lontano.

Fra tutti costoro noi potremo trovare, rapidamente, le poche migliaia di Soci che ancor mancano per raggiungere i 350.000. Ma questa non è se non la prima delle nostre mete. Ve n'è un'altra, di importanza non meno vitale per lo sviluppo dell'organizzazione, anche se può apparire meno radiosa. Noi dobbiamo cioè far sì che **entro il 1925 tutti i Soci ci inviino la quota per il 1926.**

Lo Statuto prescrive che il versamento sia fatto entro il 15 novembre. Moltissimi Soci hanno ascoltato il richiamo, hanno compiuto il loro dovere. Ma ve ne sono ancora molti che si mostrano sordi agli appelli lanciati a mezzo di questa Rivista, di apposite circolari ed in molt'altre forme lor fatti pervenire.

Che è per il singolo Socio il puntuale versamento della quota sociale? Un sacrificio ben minimo. Eppure per il Sodalizio che deve provvedere ora ad acquistare la carta necessaria a quelle pubblicazioni, che poi vengon gratuitamente date ai Soci, il sapere tempestivamente quanti essi siano, quanti volumi si debban predisporre, significa sgravare il bilancio di un sensibilissimo carico. E se si riescono ad evitare queste maggiori spese e le altre che la « morosità » dei Soci impone all'amministrazione del Touring, il vantaggio su chi ridonda se non sui componenti la grande famiglia e cioè sui singoli?

All'opera, dunque; aiutateci a scuotere i pigri, a richiamare all'ordine gli sbadati, a rinfrancare i dubbiosi!

Ed eccoci a proporre una terza meta. **Bisogna far sì che in ogni famiglia ove esistono dei Soci del Touring vi sia almeno un abbonato a "Le Vie d'Italia".** Essere Socio del Touring e non leggere *Le Vie d'Italia* è un po' come... comperare un violino e risparmiar la spesa dell'archetto. Oramai la nostra Rivista si è imposta all'attenzione di tutti. Essa svolge il proprio programma — far conoscere l'Italia agli Italiani ed agli stranieri — con una agilità e vivacità, con una cura e una signorilità che scongiurano la comparsa del più temibile nemico di un periodico: il tedio. Non è solo l'Italia monumentale o quella paesistica, non è solo questa o quella regione che *Le Vie d'Italia* vengono illustrando, bensì ogni angolo del continente, delle isole, delle colonie viene rivelato e la valorizzazione delle moderne attività si unisce allo studio delle ricchezze che il suolo ed il mare ancor offrono alla alacrità di nostra gente.

Il prezzo di abbonamento è ben modico: fino al 15 di novembre esso fu di 16 lire e 20 centesimi: dopo di lire 20,20 (per l'estero, rispettivamente, di L. 24,20 e L. 28,20). Se si pensa che l'annata del 1925 forma un volume di 1454 pagine di testo con oltre 1200 illustrazioni e che quella del 1926 non sarà inferiore per mole, si deve concludere che nessun libro può essere oggi acquistato a quel prezzo.

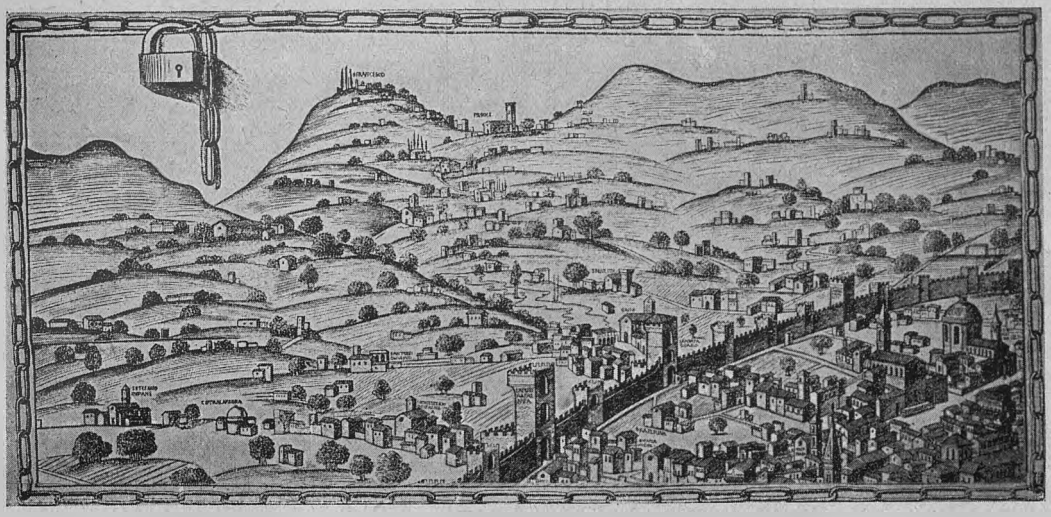
Versate dunque, subito, **L. 30,30** (Estero **L. 43,30**) importo del rinnovo della vostra quota e dell'abbonamento per il 1926 a *Le Vie d'Italia*. A meno che non siate Vitalizi... (1).

Ed eccoci alla quarta ed ultima meta. Il Touring ha bisogno di rafforzare la schiera dei propri Soci vitalizi. Sono essi che conferiscono all'Associazione quel carattere di granitica solidità che le consente di esercitare funzioni sempre più importanti e complesse a vantaggio della economia nazionale. I Soci annuali costituiscono delle schiere troppo mobili, troppo costose perchè si possa con esse vincere la quotidiana battaglia in pro del turismo. Il Vitalizio invece, come la falange ai macedoni, consente al Touring di osare tutti gli ardimenti, di operare miracoli come quello di donare ai propri Soci... assai più di quanto da essi non riceva.

Dal primo gennaio al 31 ottobre del 1925 ben 9868 furono i Vitalizi che si iscrissero al Touring o gli annuali che divennero Vitalizi (di fronte a 6701 nel medesimo periodo dell'anno precedente). Non basta forse questa cifra a dimostrare che il divenire Vitalizio è — oltre tutto — un buon affare? Ma se questa considerazione non vi sembrasse sufficiente, ricordatevi (e ricordate ai vostri amici) che per coloro che — entro il 31 dicembre 1925 — procurano almeno tre nuovi Vitalizi o passaggi a Vitalizio, compreso il proprio, sono stabiliti premi vistosi che vanno dal blocco di 59 fogli della « Carta del T. C. I. al 250.000 », a premi in denaro per 30.000 lire, a quattro automobili « Citroën »... un complesso da far venire l'acquolina in bocca a tutti!

---

(1) I Vitalizi — come pure i quinquennali con il quinquennio in corso — debbono versare solamente l'importo dell'abbonamento alla Rivista per il 1926 e cioè **L. 20,20** (Estero **L. 28,20**).



VILLE E CASTELLI, BORGHI E CITTÀ VISTE ATTRAVERSO LA CARTA D'ITALIA DEL T. C. I.

Le seicento ville d'Italia.

« .... I' fui nato e cresciuto
sopra 'l bel fiume d'Arno a la
[gran *villa* »

così, notoriamente, Dante, nella *Divina Commedia,* allude alla città natale, e altrove chiama Atene:

. . . . . la *villa*
del cui nome ne' Dei fu tanta lite
e onde ogni scienza disfavilla ».

Non so se il sommo poeta sia stato accusato di usare la parola, come direbbe il Fanfani, alla maniera francese, certo si è però che per noi, come per i romani, *villa* è la casa di campagna, se non addirittura la campagna in contrapposto alla città



LE 600 VILLE D'ITALIA.



I VICHI D'ITALIA
◉ VICHI - ◎ VIGHI - ● VICOLI - ○ VIGOLI.

e villico si dice un contadino, e villano chi è incivile, inurbano. Ma che almeno in passato villa anche in Italia significasse pure città o centro abitato in genere, se non ce lo insegnasse Dante, ce lo additerebbe la Carta d'Italia del Touring Club o, meglio, il relativo indice. Vi si leggono infatti quasi 600 località che prendono il nome di *Villa* senz'altro, ovvero con l'aggiunta o la premessa di qualche qualifica, come « nuova », « vecchia », « franca », « alta », « bassa », « grande », « piccola »; e di queste ville, se la parte maggiore è costituita da piccole borgate, una parte non trascurabile è formata di vere città. Nè è a pensare che nella maggior parte fossero in origine singole case di campagna e che come tali prendessero allora il nome, il quale conservarono anche dopo che il nome stesso è divenuto inadeguato alle condizioni reali. Basterà ricordare al riguardo la quindicina di Villafranche e il numero altrettanto grande di Francaville, le quali, come i Castelfranchi e Borgofranchi, di solito erano, almeno nella mente dei fondatori, feudatari o comuni che fossero, terre murate di una certa importanza che si cercava di popolare appunto facendole libero asilo di quanti avevano da temere persecuzioni e condanne, o almeno concedendo ai loro cittadini particolari « franchigie ».

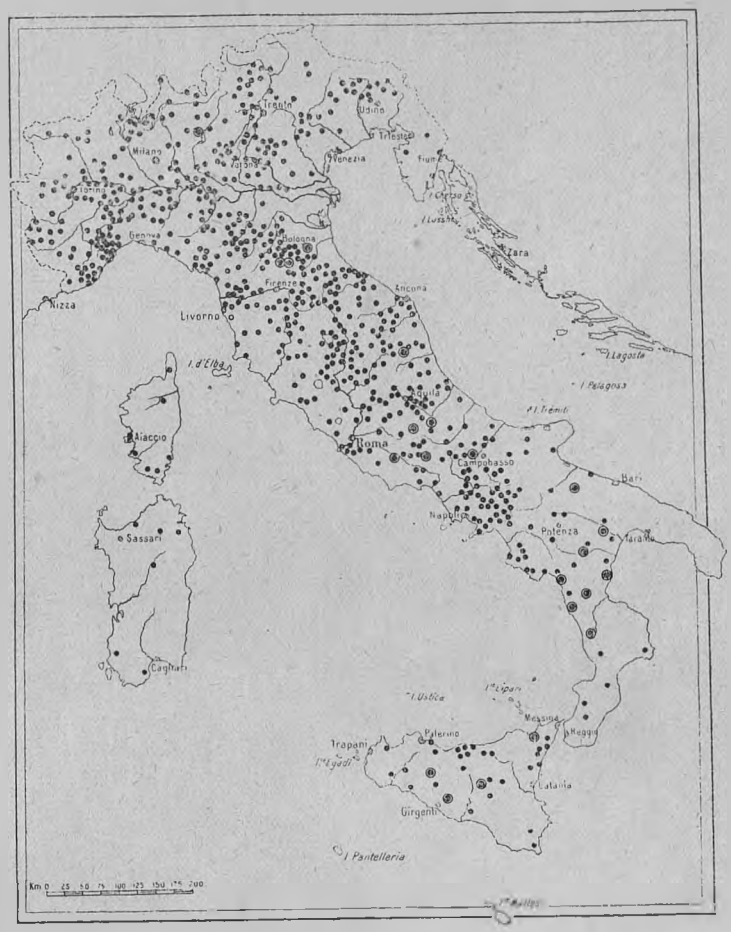
Proprio attraverso l'esempio qui riferito la voce « villa » mostra un certo pregio, raro in parole italiane, quello di prestarsi a quei composti per i quali si deve tanto spesso ricorrere, anche nel campo della toponimia, al greco e che pure sono tanto espressivi. Così si spiega come anche in recenti o recentissimi mutamenti di nomi di comuni compaiano nomi come Villabella (già Lazzarone), Lungavilla (già Calcababbio), Villabassa (Niederdorf), Villapietra (Villpeder).

Che poi la voce villa nel senso di località abitata sia una voce di tutta Italia, non di una sola sua parte, può essere mostrato appunto dalla sua diffusione quale si ricava dalla carta del Touring. Che se appare più frequente nell'Italia settentrionale e fino all'Abruzzo marittimo, ciò indica soltanto una circostanza: che in queste regioni sono più frequenti i centri abitati in genere; siamo infatti nella zona a popolazione dispersa, non in quella a popolazione accentrata; siamo cioè nell'Italia dei villaggi.

Villenuove e Castelvecchi.

Una ottantina delle nostre ville sono Villenuove di contro ad appena due Villevec-

chie. Ciò ci ricorda un fatto ben caratteristico relativo al significato della parola ed anche alla storia d'Italia. Il nuovo evidentemente si contrappone al vecchio, e nel caso di località abitate dove di regola non è da ritenere che la recente creazione di una porti necessariamente alla scomparsa di altra precedente, è da pensare che la vecchia non avesse bisogno o non meritasse la qualifica di villa: che non avesse bisogno nel senso che possedesse già un nome proprio nel quale si fosse perduta o non fosse più riconoscibile la qualifica generica che ne è il consueto accompagnamento, ovvero questa suonasse castello, o città, oppure anche chiesa, basilica. In alcune parti d'Italia infatti la voce *villa* è usata appunto in contrapposto al centro rappresentato dal castello o dalla parrocchia ed è quindi spesso la parte di una sede umana di sviluppo più recente.



I 600 CASTRI E CASTELLI D'ITALIA
◉ CASTRI - ● CASTELLI.

In contrapposto al castello o alla chiesa si trova talora fissata nella toponomastica la voce *vico* o, in forma dialettale veneta e lombarda, *vigo* (diminutivo *vigolo*): qualche volta con l'epiteto di nuovo, mai con quello di vecchio. *Vicus* notoriamente è la voce latina indicante villaggio e da cui deriva anche la voce diminutiva villa. I vici sono più frequenti nell'Italia settentrionale, forse soltanto perchè più frequenti vi sono i villaggi.

La Castiglia d'Italia.

Al rovescio avviene dei castelli. Un geografo italiano un bel giorno tirò fuori la espressione di *Castiglia Italiana* intendendo con ciò di designare, se mal non ricordo, la Umbria. Dico se mal non ricordo, perchè il nome di Castiglia, come andrebbe a proposito per quasi tutte le provincie spagnole, andrebbe a pelo anche per la maggior parte delle regioni italiane. Tutta l'Italia fu in altri secoli coperta di castelli, che oggi stesso in vario stato di conservazione o di rovina contribuiscono a dar risalto al paesaggio subalpino come a quello subappenninico, e talora a qualche parte della stessa pianura. Lasciamo quindi la Castiglia alla Spagna e accontentiamoci del... vino *delli castelli*. I castelli per antonomasia sono, come tutti sanno, quelli dei colli Laziali e sono castelli in un senso estensivo della parola, la quale in questo caso non indica pertanto il maniero, il palazzo fortificato che isolato domina la campagna sottostante o protegge i contadini che abitano tutt'attorno, è la vera città fortificata.

Il *castro* e il *castello*, nella toponomasti-



I 100 CASTIGLIONI E CASTIGLIONCELLI D'ITALIA
● CASTIGLIONI - O CASTIGLIONCELLI - △ CASTIONI - ⊤ CASTIONS.

ca di alcune parti d'Italia, sono la città e la cittadella di altre. Se noi vogliamo usare la parola castello nel senso appunto in cui si usa per antica tradizione in una parte della Italia centrale, allora sì che noi possiamo contrapporre l'Italia delle « ville », o dei « villaggi » che dir si voglia, all'Italia dei « castelli », l'Italia della popolazione sparsa all'Italia della popolazione accentrata, l'Italia meridionale all'Italia settentrionale. Il Mezzogiorno in questo caso comincia, verso il Tirreno già con la Maremma toscana, sull'Adriatico invece solo col Molise.

L'Italia borghese.

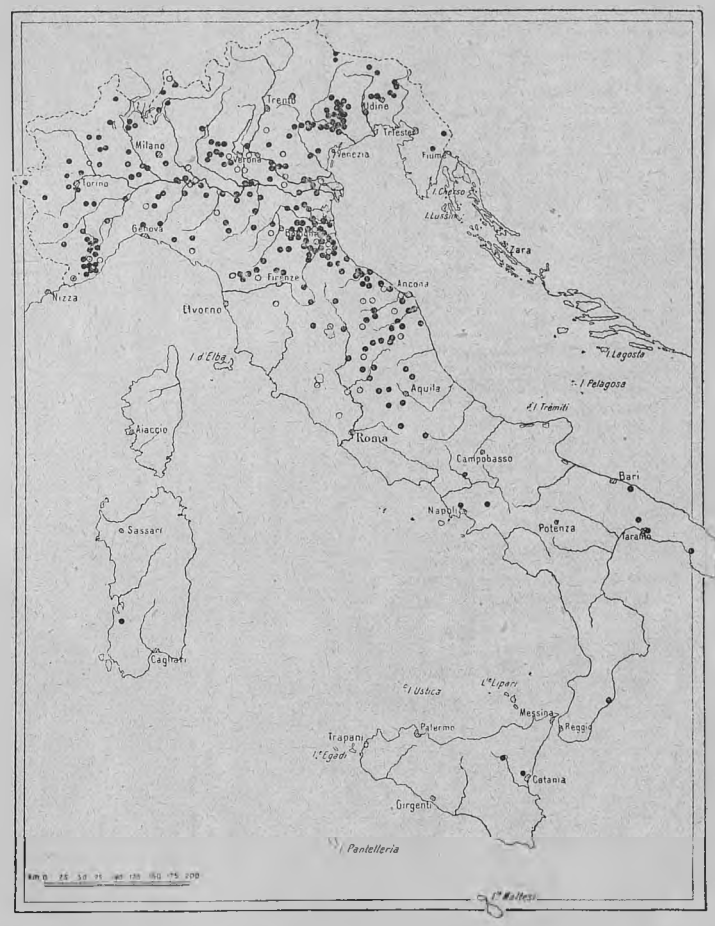
La villa è talora contrapposta a castello, tal altra lo è a borgo, nel qual caso spesso *borgo* non equivale a terra fortificata come vorrebbe l'uso originario e straniero della parola e nemmeno a centro commerciale, quasi piccola città, come vorrebbe il miglior suo uso corrente, ma piuttosto corrisponde a borgata o a sobborgo in contrapposto al centro principale. Così a Dervio, sul lago di Como, si hanno un Castello, una Villa ed un Borgo. L'Italia dei borghi, come mostra un estratto della carta del Touring, è quindi l'Italia stessa delle « ville », se mai un po' meno estesa di questa e quasi integrativa, nel senso che le plaghe che hanno una frequenza relativamente maggiore di borghi sono spesso quelle che hanno una densità minore di ville, e viceversa.

Che la parola borgo, come quella villa abbia avuto ed abbia vari significati, basterebbe a provarlo il differente senso dei due derivati « borghese » e « borghigiano ». Del resto è un po' così di tutte le parole, che con l'estendersi del loro uso nel tempo e nello spazio si deformano fino a rendersi irriconoscibili; ma anche mutano il loro significato fino talora a capovolgerlo.

Città e cittadelle.

Nel mare delle ville, dei castelli e dei borghi come isole rare e disperse sono le *città*, cioè, per meglio dire, i centri abitati il cui nome corrisponda a tale voce o sia un composto di essa. Le « città » italiane si contano proprio sulle dita e quasi tutte sono d'origine o di denominazione medioevale o moderna. Ad esempio Cittaducale fu fondata da Carlo II di Napoli nel 1309, Città della Pieve ebbe il titolo ed il nome nel 1602 da Clemente VIII e Cittanuova di Calabria appena nel 1892 mutò in questa la precedente denominazione di Casalnuovo. Agli abitanti

di Castelnuovo parve evidentemente di nobilitare la loro terra, e quindi in fondo anche sè stessi, facendola promuovere al grado di città, e la stessa cosa è con probabilità successa altre volte. Del resto, indipendentemente dalle promozioni ufficiali che si possono chiedere ed ottenere tuttora dalla Consulta Araldica, vi sono quelle spontanee, naturali per cui a poco a poco un centro insignificante può divenire un grosso borgo ed anche una cospicua città. I saggi non si vergognano, anzi si gloriano piuttosto, delle umili origini e quindi non trovano ragione di mutare il proprio cognome per plebea che sembri la sua origine. Lo stesso è dei luoghi abitati. Molti di questi si dicono ancora non solo casali, ma ancora più umilmente case o cascine. Vi sono oggi pertanto in Italia delle «case» e delle «cascine» che contano migliaia di abitanti.



I 300 BORGHI E BORGHETTI D'ITALIA
● BORGHI - O BORGHETTI.

In quanto poi a *casale*, è da notare che la voce non indica in ogni parte d'Italia un insieme di case meno accentrate che non siano i veri villaggi, ma talora anche, come nella campagna romana, un casamento, spesso fortificato, con un cortile centrale, il quale, piuttosto che ad una borgatella dispersa, somiglia ad una «corte» lombarda ovvero ad una «cassina» piemontese. In ogni caso la carta del Touring c'insegna che casali di una od altra foggia e casalini e casaletti e casaleti (Piacentino) e casalotti e casalecchi (Emilia) e casalicchi (Italia meridionale) e casalacci (Lazio) e casaloni (Lazio) ve ne sono numerosi in tutta Italia (esclusa la Sardegna); laddove, come si accennava precedentemente, rare vi sono le città. Si arricchisce bensì un po' il numero di queste se vi si aggiungono le *cittadelle* le quali si trovano quasi tutte nell'Italia settentrionale ed in Corsica, ma queste sono, in origine, vere fortezze: la voce cittadella infatti ha assunto fin dal medio evo proprio codesto particolare significato.

Di fronte alla scarsezza dei centri che si chiamano città nella forma italiana sta però la relativa abbondanza di quelli che conservano lo stesso nome nella forma latina: cioè che si dicono *Civita* ovvero *Civitella*.

Non è strano però che tutte, si può dire, le civite e le civitelle si trovino nell'Italia centrale o meglio in quella che si può dire zona di irradiazione di Roma. Se si vuole trovare qualche più lontana traccia della voce va cercata nei pochi *Cividali* della regione veneta (o adiacente) e nei *Civitati* della Lombardia orientale.



LE POCHE CITTÀ E CITTADELLE D'ITALIA
◉ CITTÀ - ★ CITTADELLE.

Nomi geografici un po' prolissi.

È interessante notare che di Cividali nella Venezia ve ne erano due, Cividale di Belluno e Cividale d'Austria (dell'Austria longobarda, non di quella degli Asburgo), nell'un caso però si è perduta la prima parte, nell'altro la seconda ed oggi abbiamo semplicemente Belluno e Cividale. Questo esempio ci ricorda come gli uomini tutti, non solo gli uomini moderni d'affari, hanno una spiccata tendenza a semplificare le designazioni complicate, senza anche parlare di tendenza ad accorciare le parole giungendo perfino — spesso si dimentica che l'abitudine risale all'antichità — a ridurle alle semplici iniziali. Si comprende facilmente perchè il *Pueblo de Nuestra Señora la Reyna de los Angeles* sembrasse denominazione un po' prolissa per designare una sola località, ed altrettanto lunga sembrasse l'altra di *Cidade do San Salvador da Bahia de Todos os Santos* e che l'una si riducesse semplicemente a Los Angelos (California) e l'altra a Bahia, ovvero San Salvador (Brasile), ma si comprende meno che il Padus (per non richiamarci alla precedente forma ligure Bodincus) si riducesse al semplice Po, per cui il fiume più lungo d'Italia ha il nome più breve. Ma qui convien pensare ad una delle tante spontanee trasformazioni delle parole avvenute nei tempi di mezzo, nei quali la lingua dotta era rifugiata nei conventi e regnavano sovrane le locali parlate volgari e queste in bocca di analfabeti si evolvevano secondo modalità fonetiche loro proprie.

L'Italia monosillabica.

Rimanendo anche nel campo dei nomi di luoghi abitati, noi vediamo registrati dall'indice della Carta del Touring non pochi comuni e frazioni d'Italia che gareggiano in brevità col Po: tali sono By, Gù, Lù, Mù, Nè, Re, Ri, Ru, Rho, Ro, Tu, Vhò, Vò. Poco più lunghi sono nomi come: Bar, Bal, Brà, Brè, Can, Cet, Cles, Col, Gad, Gus, Luc, Mas, Mel, Nus, Ols, Pers, Pez, Prà, Prè, Res, Ron, Tel, Tet, Tos, Val, Vas ed altri che mi saranno sfuggiti. Acca ed accenti non li ho aggiunti io, ma ve li ho trovati; non sono stati certo posti per dare un po' più di vigore a nomi così poveri di lettere, ma sono invece segni di pronuncia o di origine. Rhò ad esempio è l'antica Rhaude, Vhò e Vò e Guà sono vadi o guadi, Lù è un luco (bosco), Ri un rivo, Val una valle, Prà un prato, Brà e Brè una braida, Tet un tetto; Ne era in latino Nea. Disponendo questi monosillabi presso a poco al loro posto sulla carta geografica se ne rica-

va quella che sotto l'aspetto toponomastico si potrebbe dire la *Cina d'Italia*. Essa corrisponde alla regione che i glottologi chiamano dei dialetti gallo-italici con in più la Venezia, in meno l'Emilia. Si racconta della sorpresa di quello straniero cui mentre viaggiava in quella parte del Bel Paese parve di udire la parola latina *vinus* pronunciata in osterie successivamente da lui visitate: *vino, vin, vi, hi, i, h,* onde la sua ammirazione per la intelligenza di coloro che impiegavano nel bere il tempo che così risparmiavano nel parlare!

Checchè ne sia della osservazione e dell'entusiasmo di codesto straniero, sta di fatto che se i nomi dei luoghi abitati fossero tutti entrati nell'uso ufficiale nella loro forma dialettale, la carta dell'Italia monosillabica non mostrerebbe lacune nelle parti del piano più civili e che (Romagna) più sentirono l'influenza della lingua (dominio Pontificio), nè mostrerebbero le più dense macchie in corrispondenza alle regioni montuose delle Alpi e dell'Appennino, ovvero in genere a quelle più appartate e dove meglio si sono conservati i parlari rustici (1).



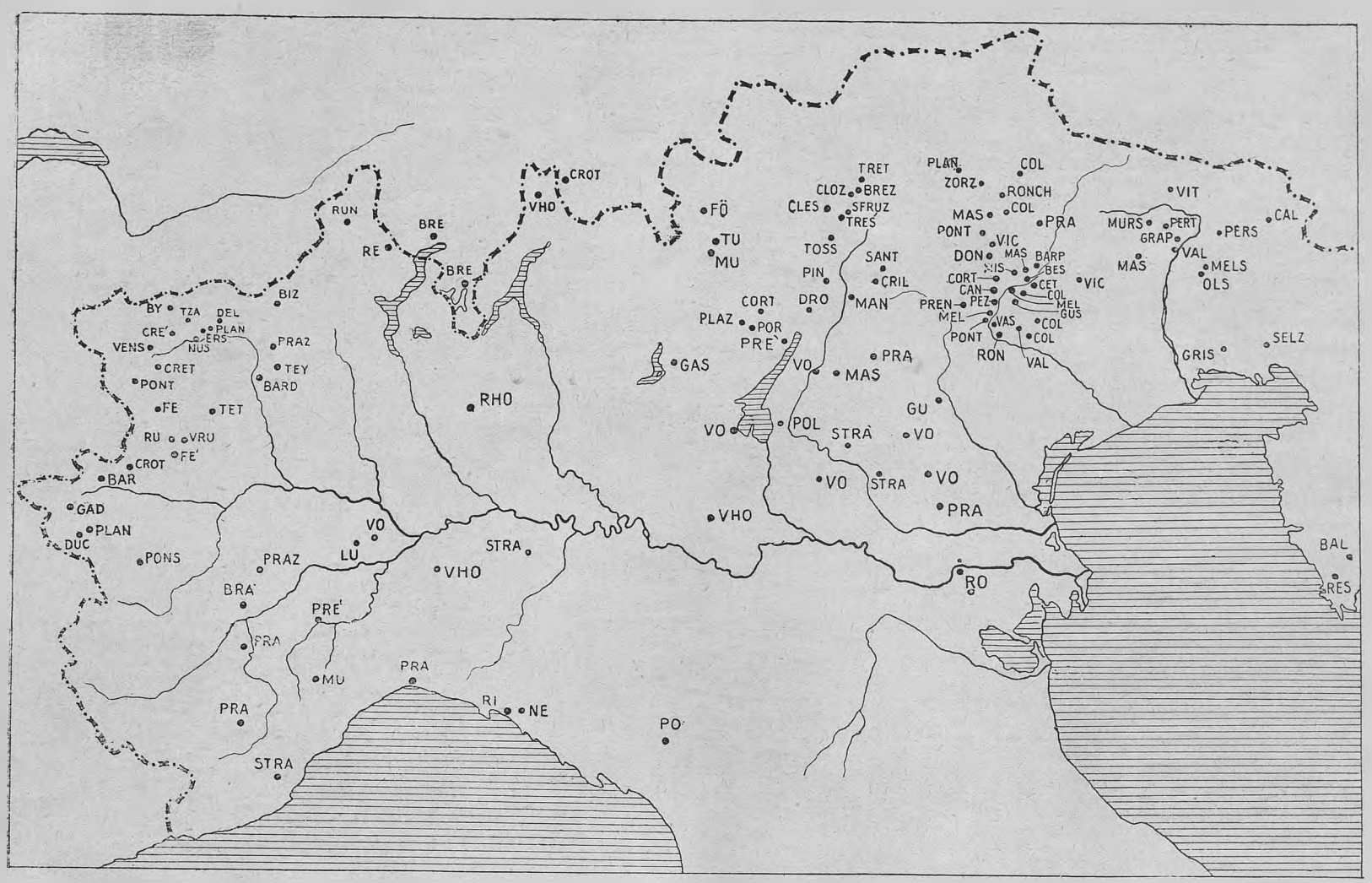
I CASALI, CASALINI, CASALETTI, ECC. D'ITALIA
● CASALI - O CASALINI, CASALETTI, CASALICCHI, CASALETI, CASALOTTI, CASALOTTELLI, CASALACCHI, CASALEGGI, CASALIGGI.

Le cento città d'Italia.

Ma lasciamo ai glottologi lamentare che si siano troppo e male italianizzati i nomi volgari e lasciamo anche ad essi spiegare il problema dell'Italia monosillabica e tanti altri problemi di geografia linguistica; torniamo invece alla questione della scarsezza di città proprio nel *paese delle cento città*. Che questo appellativo di «città» possa essere caduto, come in un caso italiano ed in uno portoghese già menzionati, è fuor di dubbio, ma questa non può essere stata la regola. Di solito sembra che il nome non sia stato nemmeno dato.

Conviene infatti considerare la circostanza che quando si tratti di luoghi, o di persone, molto familiari non si sente alcun bisogno di aggiungere al nome proprio quello comune. Nessuno può certo meravigliarsi che cognomi come Omoboni o Omboni, Bonomi, Bellomo, Begliomini, Belladonna sieno più rari di cognomi come Bono, Boni, Bonini, Bonetti, Biondi e simili. Delle cento città d'Italia con maggiore popolazione, soltanto sei conservano nello stesso loro nome un appellativo generico che ne ricorda la qualità e queste sono Napoli, Castellammare, Caltanissetta, Cal-

(1) Nella carta non vennero segnati i nomi monosillabici tedeschi dell'Alto Adige, e nemmeno quelli slavi della Venezia Giulia. Furono pure omessi nomi come Coi, Pai, Roè, Roj, Tai, Fai, ecc. per il dubbio che sieno bisillabi.



L'ITALIA MONOSILLABICA.

tagirone, Casale (Monferrato), Castrogiovanni, e questo appellativo è in un caso la voce greca polis, in tre quella di castro nella forma genuina, in uno quella arabizzata (calat) ed in una la voce casale; in nessuno si riscontra la voce città o il suo corrispondente latino.

Al qual proposito non è inutile ricordare come in fondo la parola *civitas* indicasse più la cittadinanza che la città materiale, la quale era invece detta *urbs* od *oppidum*. Ma quella voce si riconosce di rado nei nomi di città italiane, pochi potendosi probabilmente aggiungere ai noti esempi di Urbisaglia, di Orvieto (Urbs Vetus) e di Viterbo (Vetus Urbs) e la ultima si ritrova solo in Oppido Mamertino in Calabria ed è da non molto scomparsa in Oppido di Basilicata, oggi Palmira.



CIVITE E CIVITELLE D' ITALIA
◉ CIVITE - ● CIVITELLE - O CIVIDALE, ECC.

Italia bella, Italia ricca, Italia gloriosa.

I termini con i quali nel corso dei secoli furono designati villaggi e città sono già molti in Italia, ed ognuno, attraverso diminutivi, accrescitivi, vezzeggiativi e peggiorativi, ovvero, attraverso le pronuncie regionali, ha dato luogo ad una non piccola schiera di varianti. Ma la estrema varietà e spesso anche la bellezza dei nomi di luogo d'Italia deriva soprattutto dal fatto che di questi termini generici di solito se ne è fatto a meno, ovvero, se furono momentaneamente dati, caddero presto in disuso come qualcosa di inutile ed ingombrante. Non è forse più semplice e più simpatico ed anche più conforme al vecchio uso italiano, chiamare le persone care col solo nome di battesimo, che è quello individuale, lasciando da parte il cognome, che indica il casato, la discendenza? E quando questo nome di battesimo è un po' lungo, non si cerca forse di accorciarlo, non si ricorre cioè a quei diminutivi di cui sono così ricchi tutti i dialetti italiani e che alla snellezza accoppiano spesso tanta grazia? E i diminutivi stessi non assumono spesso una individualità lor propria, tanto da rendere talvolta difficile riconoscere le forme da cui derivano?

La storia dei nomi di persona è molto simile a quella dei nomi di luogo, i quali, del resto, anche quando non siano in se stessi bene auguranti, ovvero non commemorino avvenimenti storici e uomini illust', anche quando nessun significato sia possibile riconoscere in essi, ci cantano la gloria della nostra bella lingua. Fanno parte anch'essi, assieme ai nomi di persone ed alle voci comuni del lessico, di quel patrimonio di civiltà del quale sovrattutto l'Italia è ricca.

OLINTO MARINELLI.

PER LA TUTELA DEL NOME DEL TOURING

LA SERIETÀ DI CERTE MANIFESTAZIONI

Il Touring Club Italiano si è opposto giudiziariamente all'adozione del nome del Touring Club Italo-Tedesco per difendere il patrimonio del proprio nome sotto l'aspetto morale del diritto acquisito in trent'anni di disinteressato lavoro per il Paese e sotto quello del diritto che l'azione sua non venga confusa con quella che il Touring Club Italo-Tedesco possa spiegare sotto un nome così simile al nostro.

Indipendentemente dal responso dei tribunali, vi è l'opinione pubblica che, a ragione veduta, ha avuto espressioni plebiscitarie per la nostra Associazione, di cui un saggio è dato dall'articolo: « Il plebiscito degli amici del Touring per la difesa del nome del Sodalizio » in *Le Vie d'Italia* del settembre, espressioni che hanno continuato, continuano e continueranno in misura tale da persuadere del senso di repulsione che ha destato l'atto degli iniziatori del Touring Club Italo-Tedesco.

Che una privata piccola agenzia di viaggi di Napoli, del cui consiglio è presidente il principe Nicola Caracciolo di Forino e Consigliere Delegato il signor Liporace, siano in Napoli l'appoggio del Touring Club Italo-Tedesco, di cui è presidente lo stesso principe Nicola Caracciolo di Forino e direttore per venti anni, secondo lo statuto suo, il signor Liporace stesso, e che un'altra piccola agenzia di viaggi privata di Monaco di Baviera appoggi colà lo stesso Touring Club Italo-Tedesco, il quale pel momento sviluppa la sua attività coll'offrire viaggi a *forfait* d'agenzia, questo è legittimo e non ci riguarda.

Ma ci riguarda la confusione creata nei nomi presso chi non conosce a fondo i fatti, massime quando, in un modo che stiamo per qui denunciare, si aggiungono confusione e annuncio di cose insussistenti (1).

Ci riferiamo qui alla pubblicazione fatta dal T. C. I. T. di una settantina di nomi di alberghi da esso affiliati, con sconto ai suoi ipotetici soci, alberghi che sono pure già affiliati al nostro Touring.

Noi, ben prevedendo che cos'erano in realtà questi pretesi affiliamenti, abbiamo interpellato i nostri affiliati chiedendo loro della realtà dell'affiliamento al Touring Club Italo-Tedesco e qualora effettivamente esso fosse avvenuto, li avvertivamo che ritenevamo incompatibile il duplice affiliamento e chiedevamo optassero per l'uno o per l'altro.

Il risultato di questa corrispondenza è stupefacente. Moltissimi dei pretesi affiliati non lo sono affatto; essi dichiarano che non hanno avuto alcuna corrispondenza col T.C.I.T.; molti altri hanno scritto di aver acceduto solo alla richiesta di ribasso ma senza affiliarsi; altri infine avvertono che ignoravano la reale situazione delle cose e fanno al nostro Touring attestazioni di sentimenti che ci rendono orgogliosi.

Ecco, per esempio, il signor Colombo, dell'« Hôtel Manin » di Milano che ci asserisce: « Non sono affiliato al T.C.I.T. e se la rivista porta tra gli affiliati il nome del mio Albergo, questo è stato messo abusivamente perchè io ho rifiutato, tanto è vero che non ho pagato. Continuo invece come per il passato ad essere affiliato al vostro magnifico Istituto ».

Il caso si ripete per il proprietario dell'« Albergo dei Tre Re » di Pavia, il quale si ritiene vittima di un malinteso, non avendo versato quota alcuna, nè rilasciato nes-

(1) A proposito di gravi confusioni causate dall'abuso del nostro nome ecco quanto ci scrive il nostro Console di San Buono (Chieti) sig. Vincenzo Mastrofrancesco: « Pur trovandomi in una piccolissima zona montuosa, non manco di esercitare tra amici e conoscenti una tenace e appassionata propaganda a beneficio del nostro Sodalizio. Non perdo occasione poi per divulgare, con schiarimenti persuasivi, la diversità delle due associazioni..., facendo comprendere che il nome artificiosamente dato al T.C.I.T. altro non è che una geniale trovata per trarre in inganno le persone a danno del nostro Sodalizio. I nuovi Consoci, che ho il piacere di presentare, i sigg. Antonucci e Delle Donne, tornati da poco dalle Americhe, per una vera combinazione non sono caduti nell'inganno con l'altra associazione. Dalle mie delucidazioni ne sono rimasti pienamente convinti e con ardente passione si sono inscritti a far parte della vecchia e sempre onorata Associazione ».

Infine per convincersi come l'abuso del nostro nome possa portare a gravi confusioni ecco quanto ci scrive il sig. F. Orlandi proprietario dell'*Hôtel Belle Vue et de l'Ange* di Narni: « Da alcuni giorni ebbi il piacere di conferire con il sig. Giulio Corradi a proposito del T.C.I.T. In realtà quando mi hanno mandato i programmi io scrissi in proposito credendo però in mia buona fede che fosse sempre il Touring Club Italiano affiliato al Touring Tedesco; ma quando lessi ne *Le Vie d'Italia* la diffida per l'appropriato nome non ne feci più nulla perchè ho sempre tenuto alla nostra Associazione pura italiana. Ebbi dalla detta associazione l'invito di pagamento per entrare quale socio ma, ripeto, dopo aver letto la diffida non ne feci più nulla. Con ciò tengo a portarle a conoscenza che sono e voglio essere un buon socio della nostra benemerita Società ».

suno scritto al Touring Club Italo-Tedesco. Il cav. Nicola Farace, proprietario dell'« Albergo Paradiso » di Anacapri, ci dichiara: « Non sono affiliato, nè ho mai fatto domanda per esserlo ». A loro volta i fratelli Illario, proprietarî dell'« Hôtel Royal » di Asti, ci assicurano che « tale ente — cioè il Touring Club Italo-Tedesco — non ha nulla a che vedere con noi ». Non così succintamente, ma non meno esplicitamente, ci risponde il signor Ferrario, proprietario dell'« Hôtel Parigi » di Varallo Sesia, che così si esprime: « Vi faccio noto che il Touring Club Italo-Tedesco un anno fa mi mandò un modulo gratuito per affiliamento. Io, non conoscendo la divergenza esistente, restituii il modulo riempito. Con altra lettera mi si aggiungeva che per essere affiliato bisognava pagare una quota, oltre la targa, al che io mi rifiutai e per ciò non credevo di essere iscritto come affiliato. Dati i grandi servizî resi dal Touring Club Italiano al paese, io intendo di continuare l'affiliamento con esso ». Pure istruttiva è la lettera del signor Giuseppe Mayer dell'« Hôtel Royal Mayer et Splendide » di Desenzano sul lago. Egli dice: « È con piacere che io affermo di volere appartenere come affiliato al vecchio Touring Club, del quale conosco le benemerenze. La mia apparizione sull'elenco del Touring Club Tedesco è dipesa forse dal fatto che esso mi mandò una circolare chiedendo le solite informazioni sull'albergo e sui suoi prezzi, come chiedono tutti. Avendo poi con altra lettera domandato l'adesione con relativo pagamento per diventare socio, noi nè abbiamo risposto, nè abbiamo pagato ».

Una bella ed esauriente lettera è quella che ci indirizza il signor Luigi Galanti dell'« Hôtel Roma » di Bologna: « In merito all'affiliamento al Touring Club Italo-Tedesco sono lieto di poter affermare che il mio Albergo non è affiliato — come non lo sarà mai — alla suddetta istituzione. Alla richiesta di associazione risposi, il 16 aprile del c. a., con un rifiuto, appunto perchè mi parve incompatibile la contemporanea affiliazione a due sodalizi. Accettai soltanto — ed ora mi rincresce moltissimo — di accordare uno sconto ai soci. La pubblicazione del nome della mia casa tra gli affiliati è arbitraria. Oggi stesso ho scritto al Touring Club Italo-Tedesco perchè il nome del mio Albergo non abbia più a comparire nella sua pubblicazione. In pari tempo ho comunicato che alla scadenza non intendo che sia rinnovato il mio impegno per lo sconto. Così, con mio compiacimento, sarà rotto ogni impegno col Touring Club Italo-Tedesco. Il suddetto impegno — limitato, come dissi, allo sconto e al periodo di un anno — fu preso in aprile, cioè assai prima che il Touring Club Italiano si fosse occupato pubblicamente della cosa nella Rivista *Le Vie d'Italia* e avesse così efficacemente messo in luce il carattere della nuova associazione e la grave inopportunità del nome. Ritengo inutile aggiungere che come socio vitalizio e come appassionato ammiratore della poderosa opera del Touring Club Italiano, non avrei mancato di dare in tempo la disdetta da qualunque impegno alla nuova associazione. Spero di ricevere la conferma che al mio Albergo è conservato l'onore di appartenere a quelli affiliati al Touring Club Italiano ». A conferma di quanto sopra, il signor Galanti ci ha anche comunicato copia della lettera da lui inviata al T. C. I. T. in questi termini: « Il mio Albergo è da tempo affiliato al Touring Club Italiano. Fu per questa ragione che ritenni di non poter aderire alla vostra offerta di associazione come nettamente vi dichiarai nella mia lettera del 16 aprile c. a. e che non diedi risposta alla vostra successiva del 18 aprile con allegati i moduli per la domanda d'associazione. È infatti evidente, a mio avviso, l'incompatibilità di essere ad un tempo affiliato ad entrambi i sodalizi. Tale incompatibilità è resa particolarmente manifesta dopo la deplorazione del Touring Club Italiano. Pertanto vi sarò grato se, in omaggio a quello che veramente è, vorrete disporre che il nome del mio Albergo non sia più compreso nell'elenco dei vostri affiliati, pubblicato sulla rivista *Il Turismo Italo-Tedesco* ».

Un altro. È questo il proprietario dell'« Hôtel Pedrotti » di Levico, il quale, esortato a spiegare quali rapporti lo legano al Touring Club Italo-Tedesco, ha dichiarato sulla sua parola che dalla predetta associazione ricevette bensì uno dei soliti formulari per l'inserzione gratuita degli alberghi e che letto formulario fu riempito e mandato al mittente, ma sullo stesso non si parlava di affiliamento, e che non solo non si è fatto socio, ma non si farà mai, sapendo ora che la nostra associazione ha dovuto rivolgersi ai tribunali per tutelare il proprio nome. Il signore Angelo Apolloni, proprietario del « Grand

Hôtel Savoy » di Cortina d'Ampezzo, dopo d'averci sottoposto tutto il carteggio intercorso tra lui e il T. C. Italo-Tedesco, ci dichiara: « Quale vecchio socio vitalizio — dal 1907 — del più benemerito Sodalizio nazionale per lo sviluppo del turismo, approvo pienamente il suo procedere di fronte al T. C. I. T. e comprendo l'incompatibilità del mio doppio affiliamento. Osservo che non sono socio di questo T. C. I. T., ma che soltanto per ripetute insistenze credetti nell'aprile scorso di accordare ai tesserati di questa nuova associazione lo sconto sui prezzi, del quale ho ora chiesto l'annullamento. Ad ulteriore lettera di quel sodalizio non diedi alcuna risposta, come non versai alcun importo e di conseguenza non accettai l'associazione e non ricevetti la targa ». Recisamente categorico si dimostra il signor Giuseppe Niccoli, proprietario dell'Albergo Ristorante « Tosca » di Lucca. Egli ci comunica: « 1°, di non aver mai aderito nè come albergo affiliato nè come socio al T. C. I. T.; 2°, che quella *réclame* inserita nella rivista numero due di detta associazione non è da lui autorizzata; 3°, di rimanere come vecchio socio affiliato al Touring Club Italiano a cui si onora di appartenere da tanto tempo ».

Due lettere assai significative ci giunsero l'una da Napoli, la città ove sorse il T.C.I.T. e l'altra da un albergatore di Madonna di Campiglio (Trento). La prima è del comm. F. Bertolini, proprietario del « Bertolini's Palace Hôtel » di Napoli, casa di fama mondiale: egli ci dice che era « perfettamente al corrente della vertenza col T. C. I. T. col quale non ha mai avuto rapporti sebbene in detta associazione figurino nomi di amici personali ». Il signor Neumann, proprietario del « Savoia » di Madonna di Campiglio « dichiara di non voler aver affari col Touring Club Italo-Tedesco e resta fedele e continua l'affiliamento col nostro Touring. Riconosco volentieri il gran bene che il T. C. I. ha fatto finora per noi albergatori e per il bene della Patria, sì che abbiamo tutto l'interesse di prestargli anche per l'avvenire il nostro doveroso aiuto ». Una bella lezione di italianità da parte di un nuovo suddito del Regno!

È pure interessante la lettera del signor Cherubino Taddei, proprietario dell'Albergo-Ristorante « Tazza d'Oro » di Empoli. Egli ci dice: « Prima di tutto smentisco recisamente l'affiliazione del mio Albergo a quella associazione, come pure la mia partecipazione in qualità di socio. Mi si domanderà allora: perchè risulta il nome del Suo Albergo sulla rivista « Il Turismo Italo-Tedesco »? Per questa ragione: quando non era nato nessun contrasto giudiziario fra il nostro Touring onorevolissimo e quella associazione, mi fu inviata una circolare, nella quale mi si offriva, senza nessun impegno o spesa da parte mia, la *réclame* della mia Casa, tanto in Italia come in Germania. Veramente da prima titubai un poco, perchè il nome italo-tedesco mi sonava assai male; ma poi, visto che dalla nostra sede centrale non mi era giunta alcuna diffida, pensai che fosse un qualche cosa come una nostra agenzia, ma ripeto che questo italo-tedesco non mi piaceva affatto. Ora mi si domanda la mia decisione? *Evviva sempre il nostro Touring Club Italiano!* ». Elementi interessanti si rilevano anche dalla lettera che il signor Giuseppe Mazzini, proprietario dell'Albergo « La Toscana » in Siena, ha mandato al nostro Presidente: « Quando il nuovo ente turistico inviò, a suo tempo, circolari per raccogliere adesioni e chiedere facilitazioni e sconti per i propri soci, io accordai il 10 %, come generalmente accordo ad agenzie turistiche, di viaggio, ecc., sia italiane che estere. Non sapevo però, e non potevo immaginare, che tale concessione desse adito a ritenere il mio Albergo affiliato di fatto alla nuova organizzazione, e se ciò fu fatto lo fu in completa buona fede da parte mia, in quanto che io non detengo del nuovo ente nè cartelli esterni nè pubblicazioni interne, nè in alcun modo ho concorso finanziariamente, neppure con tasse o quote sociali. Le osservazioni contenute nella Sua lettera sono giustissime e mi dispiacerebbe molto sapere in Lei il solo dubbio che io abbia voluto in certo modo simpatizzare, incoraggiare o addirittura aderire a questa nuova istituzione. Oltre che essere il mio Albergo affiliato al Touring da Lei onorevolissimamente presieduto, sono pure socio da qualche anno e non posso non plaudire con vero entusiasmo all'opera che svolge e svolgerà codesto Sodalizio; opera di difesa per il proprio nome; opera simbolica per il fine altamente patriottico. Oggi stesso scriverò alla direzione del nuovo ente disdicendo non solo l'affiliazione, se questa fosse stata ritenuta come fatta, ma togliendo

anche la concessione già da me offerta del 10 % ».

Breve ma succoso è il signor Nazzareno Cavicchioni, proprietario dell'« Albergo e Ristorante della Pace » in Ascoli Piceno, il quale ci comunica che per quanto sollecitato non ha fatto alcuna affiliazione al T. C. I. T. intendendo rimanere sempre come per il passato affiliato al nostro benemerito Sodalizio. Con noi intende di rimanere anche il signor Guido Taralli, proprietario dell'« Hôtel Rosetta » di Aquila, che pure dichiara di non essere regolarmente affiliato al Touring Club Italo-Tedesco e di non averne ricevuto la targa perchè non restituì il questionario firmato e non fece rimessa della tassa d'associazione. Afferma di volere rimanere affiliato come per il passato al Touring Club Italiano anche il signor Gennaro Primicino, proprietario dell'« Hôtel Metropole et Ville » di Napoli. Egli ci spiega: « Nessuna firma è stata mai messa per essere associato al Touring Club Italo-Tedesco, ed è perciò che ci meravigliamo che questa agenzia ci conti fra i suoi soci. Ci chiese, è vero, tempo fa i prezzi del nostro Albergo e noi non trovammo nessuna difficoltà nel trasmetterli, ma non crediamo con questo atto di essere impegnati come soci ». A sua volta il signor David Canelli, proprietario del « Select Hôtel » di Messina, ci assicura di avere consentito alla *réclame* pura e semplice come per qualunque giornale o pubblicazione, senza impegno di sorta per una associazione qualsiasi, ed essendo socio vitalizio del nostro Touring i suoi voti rimangono sempre più vivi per lo sviluppo del Sodalizio, perchè ogni maggiore affermazione di questo è affermazione strettamente e altamente italiana ». Ancora più sorprendente è infine la dichiarazione — accompagnata « dal plauso più incondizionato per l'opera dell'italianissimo e benemerito Touring Club Italiano » — che ci invia la Direzione del « Cavour Palace Hôtel Villa Maria » di Siracusa: « Ci guardammo bene di aderire o solamente di rispondere alle numerose offerte di affiliazione o di pubblicità del T. C. I. T. Possiamo formalmente assicurare che mai nessuno di questa Amministrazione o Direzione ebbe rapporti comunque con detto *Club* e naturalmente questi mai non ebbe autorizzazione ad iscriverci fra i suoi affiliati ».

Più recisi di così...

***

Dopo il gruppo degli albergatori che smentiscono la propria affiliazione al « Touring Club Italo-Tedesco », viene il gruppo di quelli che, pur ammettendola, proclamano di ritirarla senz'altro per rimanere nelle nostre file. Tale è il caso, per esempio, del signor Francesco Roggero, proprietario dell'« Albergo Corona Grossa » di Saluzzo, il quale, riconoscendo l'incompatibilità del suo affiliamento al Club Italo-Tedesco, ci avverte — e questo corrobora la nostra giusta tesi circa gli inevitabili equivoci — che « la cosa fu fatta impensatamente e quasi credendo ad una emanazione del nostro Sodalizio ». I signori Carini e Guido, proprietarî del Grand Hôtel di San Dalmazzo di Tenda, formulando i voti migliori per la nostra vertenza giudiziaria col Touring Club Italo-Tedesco, ci affermano la loro completa solidarietà e ci comunicano di avere subito notificato al detto ente le loro « recisissime » dimissioni. L'affiliato e vecchio Socio nostro, Marco Marcer dell'Albergo della Stazione di Oulx, ci assicura di condividere incondizionatamente le direttive del nostro Sodalizio, intendendo di far sempre parte di esso e che il suo Albergo rimanga a questo affiliato. Il signor Lorenzo Ducci dell'Hôtel « Liguria e Sempione » di Genova, protesta la sua più completa buona fede, ci avverte di aver subito rassegnato le sue dimissioni al Touring Club Italo-Tedesco e dichiara di tenere moltissimo a che il suo Albergo resti associato solamente al Touring Club Italiano, proclamando che « ogni buon socio ed ogni buon italiano ha l'obbligo morale di contribuire al maggior sviluppo del nostro tanto benemerito Sodalizio ».

Di rescindere ogni impegno col Touring Club Italo-Tedesco, al quale del resto non si riteneva affiliato, ci assicura il signor Molinari dell'Albergo « San Remo ». Il signor Kramer del « Grand Hôtel Miramare » di Ospedaletti ci scrive: « Io non avevo alcun sentore nè conoscenza delle proteste che codesto spettabile ed ammirabile Sodalizio aveva alzato contro la denominazione applicatasi dal T. C. I. T. che io ritenevo e ritengo una associazione-azienda puramente commerciale, altrimenti non mi sarei affiliato ad essa col mio Albergo. Va da sè che preferisco grandemente di rimanere nel seno di codesto

prelodato Sodalizio e oggi stesso mando al su nominato Touring Club Tedesco le mie dimissioni ». Anche il signor Monti, per ciò che riguarda l'« Hôtel d'Europe et de la Paix » di San Remo e l'« Hôtel de Rome » di Milano, ci attesta l'intera solidarietà per il Touring Club Italiano, assicurandoci di provocare la propria decadenza da affiliato del T. C. I. T. Il cavalier Filippo Meroni, dell'« Hôtel Metropole » di Pallanza (autorevole capo degli albergatori del Lago Maggiore, benemerito collaboratore delle nostre scuole alberghiere, di quella di Arona in ispecie) chiarisce di avere concesso al T. C. I. T. una semplice adesione e non un affiliamento regolare, talchè non versò mai l'importo sollecitatogli della quota di iscrizione, ed ora promette di « opporre un reciso rifiuto a qualsiasi eveniente richiesta del predetto sodalizio ». Pure da Pallanza, il signor Ferini Strambi, proprietario dell'« Hôtel San Gottardo », ci comunica di aver senz'altro rassegnato le dimissioni da socio del Touring Club Italo-Tedesco « nella certezza di essere ancora annoverato fra i Soci del Touring Club Italiano che è vanto della nostra Nazione ».

Il cavaliere Beluschi, proprietario dell'Albergo « Igea » di Brescia, ha anch'egli dichiarato di voler rimanere col Touring Club Italiano, rifiutando l'iscrizione al T. C. Italo-Tedesco, al quale finora non era associato, sebbene avesse già incominciato a fare facilitazioni ai suoi soci. All'affiliamento del T. C. I. T. hanno prontamente rinunciato per rimanere fedeli al nostro Sodalizio, i proprietarî dell'albergo « Bouton » e del « Milano » di Parma. La Direzione del « Grand Hôtel Baglioni » di Firenze ci dichiara che « dovendo aderire ad uno solo dei due enti, T. C. I. e T. C. I. T., preferisce essere associata al Touring Club Italiano, da più tempo sorto a tutelare gli interessi turistici del nostro paese ». La signora Luigia Franceschi della « Pensione Franceschi » di Cortina d'Ampezzo aderisce di buon grado alla nostra richiesta disponendo per la radiazione del suo albergo da qualsiasi elenco del T. C. I. T. Il signor A. Rimoldi dell'« Hôtel Corona » pure di Cortina, ci dichiara di non esser socio del T. C. I. T. ma di avervi solamente aderito in periodo di prova. Scinde comunque ogni rapporto col T. C. I. T. e formula i migliori voti per l'esito della vertenza. Pure i proprietari degli alberghi « Sommellier e Frejus » di Bardonecchia riconoscono l'incompatibilità morale del doppio affiliamento ed optano per noi. E infine il signor De Gasperis dell'« Hôtel de Londres et Cargill » di Roma, con piena franchezza ci scrive: « Non vi è alcun dubbio che io, fra i due Enti, scelga di stare col Touring Club Italiano a cui da molti anni ho l'onore di appartenere e al quale mi sento legato da un vincolo di sincero affetto ».

⁂

Per tutti gli Albergatori dei quali abbiamo riassunto o riprodotto le risposte, la situazione si è dunque nettamente chiarita ed essi rimangono, con fede ringagliardita, militi affezionati del Touring Club Italiano, di che, naturalmente siamo lieti.

Tuttavia non possiamo chiudere questa serie di notizie senza rilevare il fatto caratteristico che il Touring Club Italo-Tedesco ha creduto oltre che di appropriarsi in parte un nome da trent'anni rispettato e nostro, di appiccicare al proprio (e di riflesso, creando la confusione, al nostro) una manovra della cui correttezza i lettori possono giudicare.

Non si gabella seriamente al pubblico una serie numerosa di affiliamenti inesistenti. Noi sappiamo perfettamente quale sia la consistenza o per meglio dire la inconsistenza del T. C. I. T. circa il numero dei suoi soci attuali e, possiamo ben dirlo, dei futuri. Quest'opera ci sarebbe perfettamente indifferente se non accadesse in nome di un ente la cui denominazione viene confusa colla nostra in misura anche maggiore di quanto potessimo immaginare.

Le prove documentate di un foltissimo numero di confusioni nei più vari campi si accumulano giorno per giorno in mano nostra. Ora noi non amiamo — in particolar modo — essere confusi con chi non si perita di battere vie dalle quali abbiamo sempre rifuggito. La confusione del nome non porta fortuna al T. C. I. T. Noi non ci stancheremo di ben chiarire ciò che è nostro e ciò che non è.

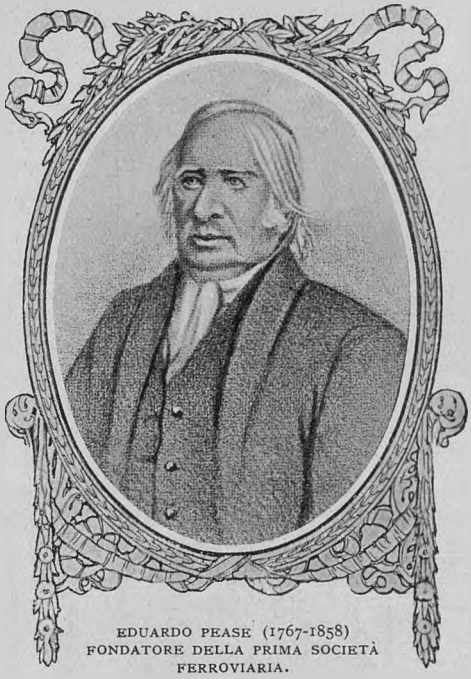
In verità, ogni giorno che passa matura in noi insieme ad una quantità d'altri apprezzamenti, questo: un senso di sorpresa che due piccole agenzie di viaggio e un ente formato in gran parte colle persone di questo si siano illusi e sperino di farsi strada per i lóro viaggi a *forfait* con mezzucci tanto meschini e così poco seri.

IL CENTENARIO DELLA FERROVIA

Quando si studia l'origine di una grande invenzione s'incontrano le stesse difficoltà di coloro che si affannano intorno ai misteri della creazione, disputando se l'uomo nacque da una scimmia, se la gallina precedette l'uovo o questo quella. La verità è che alle grandi conquiste dell'ingegno umano non si può quasi mai assegnare una data precisa. Un prolungato lavorìo precede attraverso i secoli lo sforzo finale; una ignota, spesso inconscia preparazione, paragonabile alla misteriosa vita sotterranea del seme, che assicura lo sboccio finale della pianta, è necessaria prima che una nuova invenzione appaia perfettamente individuata. Ma la stessa pianta ha periodi diversi di sviluppo e, a seconda che siamo colpiti dal verdeggiar delle fronde, dall'apparire dei fiori, dal maturare dei frutti, tendiamo a fissare l'epoca di questi avvenimenti, cioè delle tappe attraverso le quali si è svolto il fenomeno completo della vegetazione. Così ogni fatto attinente ad una grande invenzione si compone di episodi diversi, ciascuno dei quali può attrarre l'attenzione nostra e servirci di punto di riferimento.

Lasciando la metafora e venendo subito alla ferrovia, possiamo dire che parecchi degli indizi preparatori di questo insuperabile strumento di civiltà e di benessere possono aspirare all'onore di essere considerati come adatti a segnarne la nascita. Vi si dirà, per esempio, che fin dal secolo XVI, nella costruzione delle fortificazioni in Italia era costume disporre sul terreno delle tavole per farvi più facilmente scorrere le carriuole e questa sarebbe la idea primigenia della rotaia; ma, per quanto l'origine italiana ci lusinghi, troviamo arrischiato stabilire un rapporto fra questo espediente, certo anteriore anche al secolo XVI, e l'impiego delle rotaie metalliche, che con quello della locomotiva completa le due caratteristiche distintive della ferrovia rispetto alla strada ordinaria. Vi si dirà ancora che, pur lasciandola disponibile all'ordinario carreggio, una strada comune fu munita di rotaie di ferro per facilitare il traino a cavalli fin dal 1758 a Middleton in Inghilterra e si ebbe così la prima tranvia; che nel 1803 da Wandsworth sul Tamigi a Croydon fu aperta una ferrovia detta « Surrey Iron Railway », che aveva la particolarità di essere ammessa all'uso di tutti, adoperando ciascuno i propri veicoli. Fn qui non si era ricorso ancora alla forza meccanica, ma già nel febbraio 1804 la prima locomotiva costruita da Trevithick era riuscita a rimorchiare un carico di 13 tonnellate alla velocità di 8 chilometri all'ora sul « Penydarran tramway » a Merthyr Tydvil.

Alcuni, esagerando in senso opposto, tendono ad adottare come solennità storica la data della inaugurazione della ferrovia Liverpool-Manchester, avvenuta nel 1830, quando la locomotiva comparve nella forma che si può dire tuttora conservi, in seguito al celebre concorso vinto dallo Stephenson.



EDUARDO PEASE (1767-1858)
FONDATORE DELLA PRIMA SOCIETÀ FERROVIARIA.

L'Inghilterra, cui nessuno può contestare il titolo di madre della ferrovia, quindi di miglior testimone della data su cui si disputa, ha preferito festeggiare in questo 1925 i cento anni trascorsi dal 27 settembre 1825, cioè da *quando fu venduto il primo biglietto di ferrovia*, umile atto che, però, come dice la lapide murata sulla stazione di Stockton per ricordarlo,

segna una tappa nel progresso della umanità. L'immortalato biglietto servì per viaggiare sulla Stockton-Darlington, breve linea di circa 40 km. che fu la prima a possedere il doppio requisito di *essere esercitata a vapore* e di *fare servizio pel pubblico,* chè fino a quell'epoca rotaie e macchine erano state adoperate dai proprietari di miniera per i propri usi e solo qualche tranvia a cavalli aveva tentato il trasporto pubblico a guisa delle diligenze.

Nasce col 27 settembre 1825 non la rotaia, applicazione di una idea, come abbiam visto, antichissima, non la locomotiva a vapore figlia della macchina fissa di Watt, già da tempo usata nelle miniere, ma l'*organizzazione ferroviaria.*



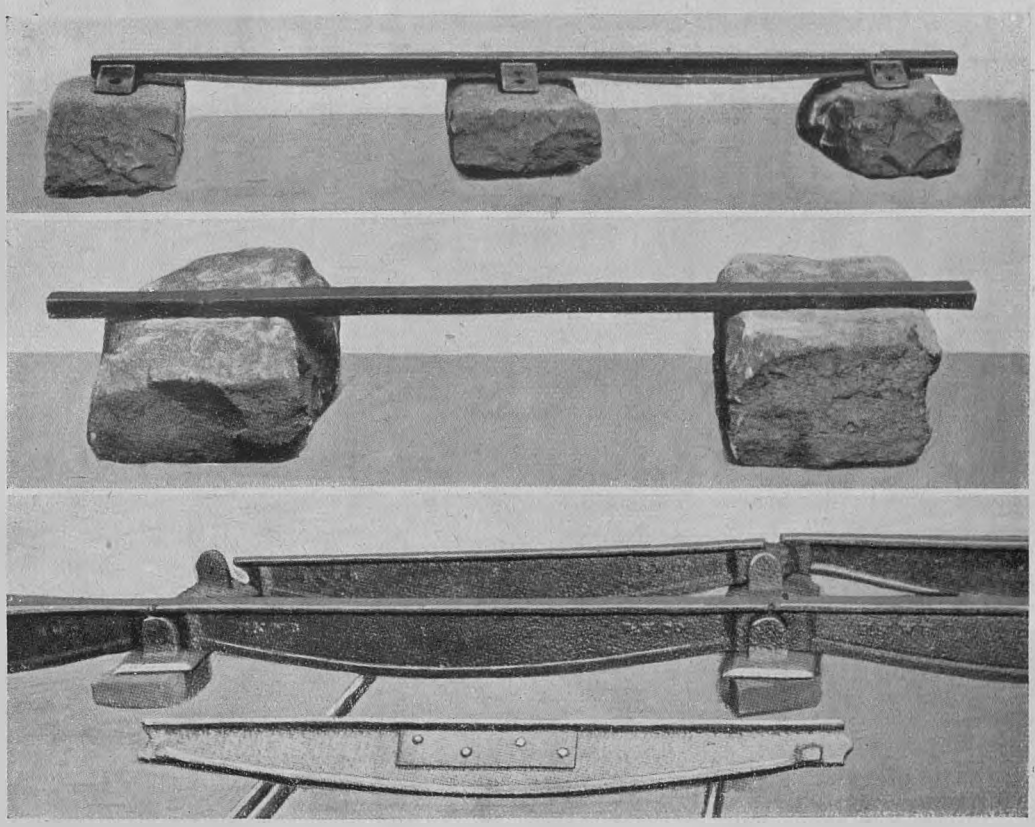
LAPIDE AL PRIMO BIGLIETTO DI FERROVIA VENDUTO IN INGHILTERRA.

Noi siamo abituati a genufletterci in ammirazione davanti alle espressioni materiali di grandezza o di forza, a meravigliarci della bizzarria dei movimenti di un congegno o della grande velocità di un organo girante; ma non siamo disposti con eguale facilità ad accordar valore all'organizzazione, i cui effetti non sono visibili, non colpiscono i nostri sensi, non permettono l'immediato confronto coi fatti naturali. Eppure nel successo delle ferrovie la parte riferentesi alla organizzazione ha avuto azione preponderante: si può dire, anzi, che la ferrovia è stata la prima azienda in grande, nella quale siano stati posti in giuoco insieme uomini e macchine in quantità rilevante per uno scopo unico. Con la ferrovia nasce l'« impresa » intesa nel senso moderno, cioè di un corpo sociale, composto di pochi capi che comandano con gregari in gran numero che ubbidiscono, secondo una estesa gerarchia simigliante a quella antichissima degli eserciti e dove sono apportatori di capitali, contributori di intelletto, fornitori di mano d'opera. Su questo primo esempio si modellò la industria propriamente detta o industria manifatturiera allorchè cominciò a creare i grandi stabilimenti non più di un solo padrone, ma appartenenti a Società, spesso anonime, vale a dire costituite da persone che spesso non conoscendosi contribuiscono ciascuna per una data somma oltre la quale non prendono impegno alcuno e che affidano a pochi eletti la sorte del loro denaro, rendendo così possibile la moltiplicazione all'infinito del numero dei soci e dell'entità del capitale.

La ferrovia Stockton-Darlington congiungente il mare poco lontano da Stockton col distretto minerario facente capo a Darlington esisteva come linea privata a trazione animale pel trasporto del carbone. L'idea di destinarla all'uso di tutti venne ad un proprietario di miniere, Eduardo Pease, che si propose, come risulta da una lettera da lui stesso scritta allo Stephenson, di farne « una grande strada pubblica ». Raccogliendo i capitali occorrenti fra i suoi concittadini egli creò così la prima società ferroviaria detta appunto « Stockton and Darlington Railway Company ». Come lo Stephenson fu il primo tecnico delle ferrovie, così al Pease spetta il vanto di creatore dell'industria ferroviaria.

Sicchè verrebbe voglia, in occasione di questo centenario, di far astrazione per un momento dai mezzi materiali, di dimenticare *tutto quello che si vede* di questa grande benefattrice invenzione, per studiare ciò che non si vede della sua macchina interna. Pensate a un grande orologio: voi ne avete sott'occhio il quadrante, le sfere. Ma dietro al quadrante, sottratti ai vostri sguardi, vi sono ruotismi delicati da cui dipende il moto delle sfere, la regolarità, la esattezza del loro funzionamento. Sicchè curiosità vi spinge a sapere che cosa vi sia dentro e fra i ricordi d'infanzia di tutti noi occhieggia sempre un antico orologio fermo, distrutto per vedere come era fatto.

Per non abusare della pazienza del lettore affideremo alle illustrazioni sparse pel testo il compito di ricordare le prime ro-

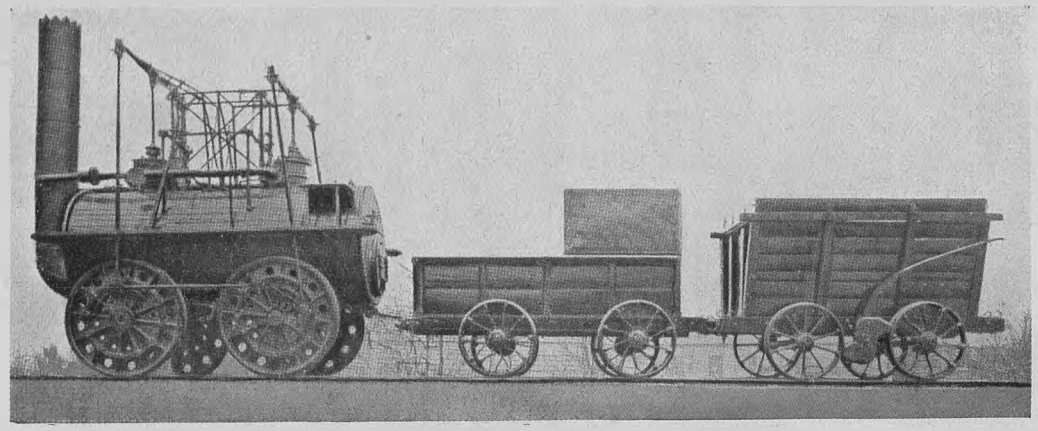


LE PRIME ROTAIE.

taie « a ventre di pesce » come furono adoperate fino al 1848 e quelle a lembo ripiegato quando non si era ancora pensato di dare al cerchione della ruota il bordino; la locomotiva, ancora conservata, che servì ad inaugurare la Stockton-Darlington; la riproduzione del primo treno fatta con i costumi dell'epoca nelle feste inglesi del luglio scorso, di cui hanno parlato i giornali; le prime antiche stazioni; la grande targa offerta dai ferrovieri italiani alla memoria del « primo macchinista », eccetera, per discorrere, assai brevemente del resto, dell'organizzazione ferroviaria, argomento che non mi potrebbe essere perdonato se non in occasione di un centenario, momento quanto mai propizio all'indulgenza.

***

Mettiamoci un po' nei panni del signor Pease, questo inglese intraprendente, il cui volto massiccio riproduciamo in prima pagina. Egli aveva anzitutto bisogno di un progetto: la linea esisteva, ma per destinarla al pubblico occorreva migliorarne il tracciato. Il Pease cominciò col rivolgersi ad un cattivo geometra di allora, il signor Overton. Progetto alla mano, dovè poi presentarsi al Parlamento a chiedere che gli fosse accordata con apposita legge quella che noi chiamiamo la « concessione ». Le ferrovie erano, allora come ora, considerate, alla stessa stregua delle strade, di diritto regio e solo il Re, sentito il Parlamento, poteva autorizzarne l'apertura al pubblico, manomettendo all'uopo anche la proprietà privata. Le strade son di tutti e di nessuno: bisogna pure che qualcuno se ne consideri padrone sia per costruirle o farle costruire che per mantenerle e quest'uno era ieri il Re o il feudatario e oggi è lo Stato. Probabilmente ciò ha portato ad esagerare un po' in formalità, che in Inghilterra erano e sono ancora anche assai costose e presso di noi sono bensì gratuite, ma lunghe e affaticanti.



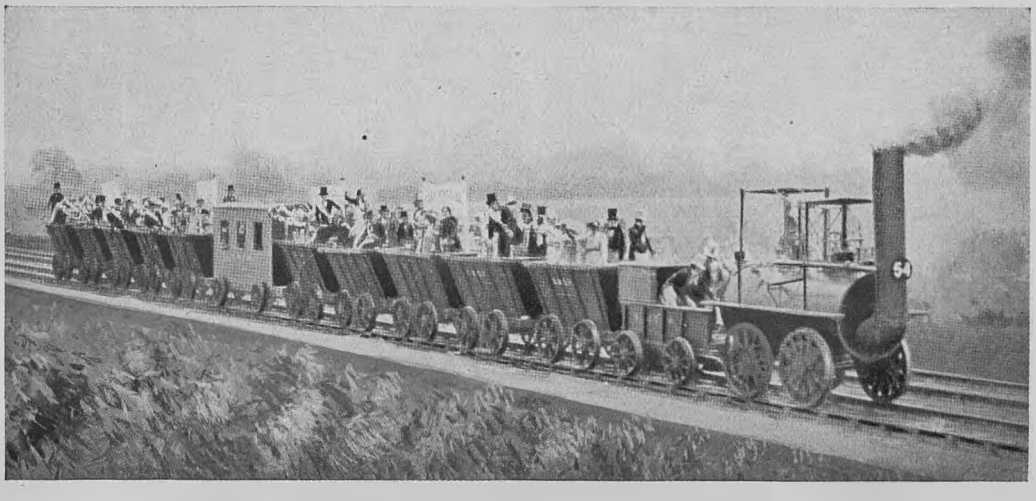
LA LOCOMOTIVA «LOCOMOTION» CHE SERVÌ AL TRENO INAUGURALE DELLA STOCKTON-DARLINGTON.

Corriamo, dunque, dietro al sig. Pease, che, come i suoi imitatori di oggi, dovette per raggiungere lo scopo sudare parecchie camicie. Il progetto primitivo, perchè fatto come si è detto da un geometra inabile, fu respinto; poi morì il Re Giorgio II, si chiuse la sessione parlamentare, il progetto di legge fu ritirato e si dovette rinnovare l'istanza. Questa volta il Pease, non badando a spese, si era rivolto a Stephenson, già celebre a quell'ora e il progetto venne messo a punto, ma l'istanza fu ancora respinta perchè non erano stati raggiunti, conformemente alle regole, i quattro quinti del capitale. Sottoscrittori non se ne trovavano più e Pease come promotore aveva sottoscritto di suo ben 3000 sterline: che fare? Sottoscrivere ancora e noi lo vediamo sborsare altre 7000 sterline in aggiunta alle prime. Grosso sacrificio; ma questo gli assicura la maggioranza delle azioni e quindi, come oggi si direbbe, il controllo dell'affare.

Lo Stephenson non era quello che attualmente si chiama un ingegnere (ah, quanti ingegneri di oggi vorremmo fossero fabbri come lui!), ma conosceva la locomotiva e consigliò al Pease di servirsene invece dei cavalli, tanto più che adottando le macchine, capaci di sforzi maggiori, si poteva migliorare il tracciato introducendovi pendenze più elevate. Non tutte però queste pendenze erano superabili colla locomotiva, che ad un certo punto doveva essere sollevata insieme al suo carico per mezzo di una macchina fissa, come oggi si fa nelle funicolari e come si continuò a fare per molti anni su parecchie ferrovie inglesi. (Più tardi fu costruito un traforo che permise di abolire il tratto colle funi). Senonchè l'autorizzazione era stata accordata per la trazione animale; per adottare le macchine occorse un altro permesso ed anch'esso, come Dio volle, giunse insieme alla autorizzazione di trasportare non soltanto merci ma anche viaggiatori, cosa quest'ultima che in principio non era stata prevista.

La linea è finalmente pronta. È giunta da Newcastle sui carri la prima locomotiva, che vien chiamata «Locomotion». (Questo di dare un nome alle locomotive è sintomatico: a nessuno verrebbe in mente di battezzare una macchina fissa, ma la locomotiva è troppo simile ad un essere vivente e non può restare senza fede di nascita). È lo stesso Stephenson che, come abbiamo detto, guida il treno inaugurale. Grandi feste. Innanzi alla locomotiva galoppa un uomo a cavallo, munito di bandiera. Un manifesto a stampa ha richiamato molto pubblico, ma fra gli astanti serpeggia il dubbio che la locomotiva non riuscirà a trarsi d'impaccio. Il fatto che il treno si fa precedere dal cavallo è indizio delle modeste pretese di questo esperimento. Invece la locomotiva si fa onore e in piano tocca perfino i 20 chilometri l'ora, sorpassando — con meraviglia dice una cronaca dei tempi — una vettura a cavalli che correva lungo una strada parallela.

I primi veicoli non differivano da quelli ordinari e per un po' non si fece distinzione fra carrozze per viaggiatori e carri per merci; in barchette di forma primitiva venivano stipati gli uni e le altre. Tuttavia fin dal 1825 cominciarono i primi tentativi per fa-



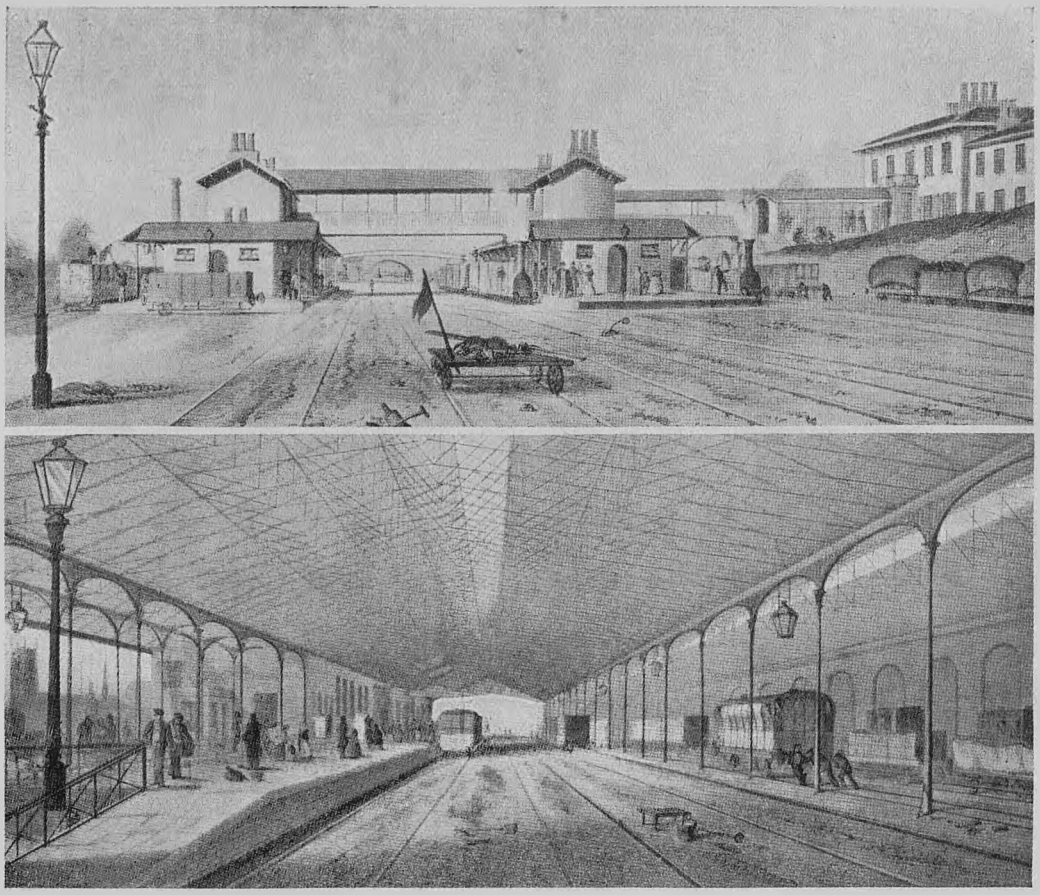
RIPRODUZIONE FATTA A DARLINGTON NEL LUGLIO 1925 DEL TRENO INAUGURALE DELLA PRIMA FERROVIA.

re una distinzione che ora ci sembra ovvia... salvo per i poveri soldati in tempo di guerra. (Avete viaggiato in tradotta?). Per i ricchi il rimedio fu subito trovato: questi si servivano dei proprii equipaggi, che venivano issati su carri piatti; fu anche tentato di far correre sulla ferrovia delle carrozze che, salvo nei cerchioni, in nulla differivano da quelle a cavalli, come mostra una delle nostre illustrazioni; ma non avevano molle e dovevano perciò essere assai poco comode.

Occorse una buona diecina di anni prima che si costruissero delle vetture ferroviarie di tipo simile all'attuale ed è incredibile notare come alcune comodità, che ora consideriamo elementari, abbiano stentato ad introdursi. Le vetture dell'ultima classe furono per molto tempo lasciate scoperte; dell'adozione dei finestrini a vetro e delle persiane si menò gran vanto: non diciamo della illuminazione ad olio che sembrò enorme progresso.

***

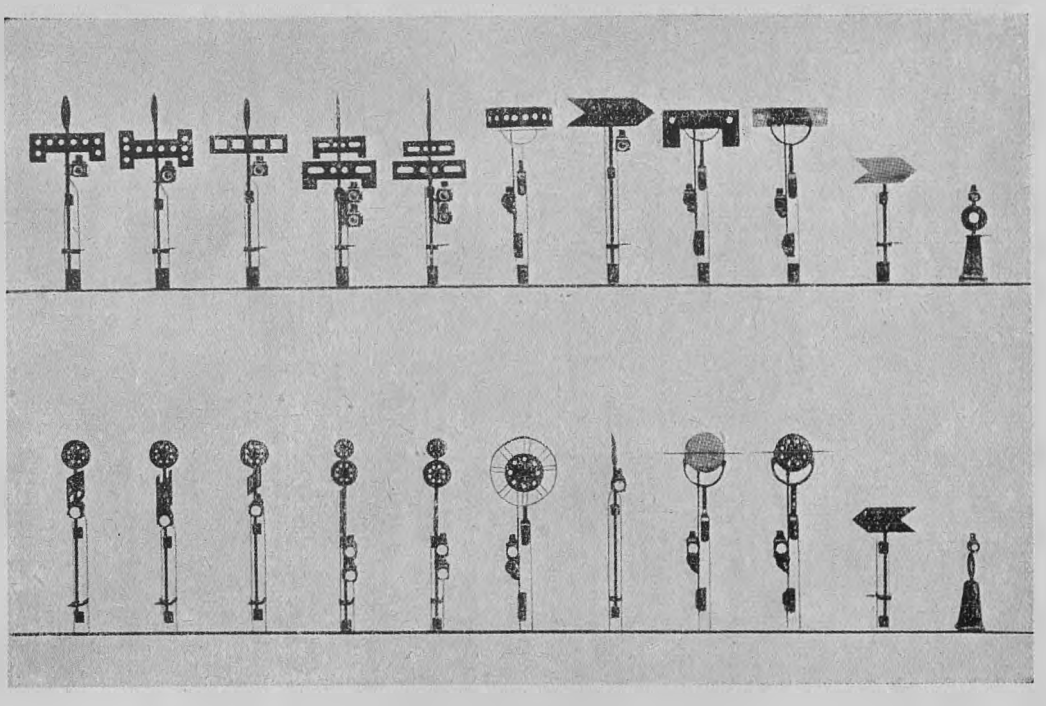
Il 27 settembre 1825 fu, dunque, venduto il primo biglietto ferroviario: ciò vuol dire che il sig. Pease aveva dovuto far approvare dal Consiglio della sua Società una « tariffa » e va da sè che in principio si sarà attenuto ai prezzi vigenti sulle diligenze lottando col dubbio se dovesse restare un po' al di sopra, come era giustificato dalla maggior velocità offerta oppure un po' al di sotto per vincere la concorrenza. Senonchè i sottoscrittori da una parte, il pubblico dall'altra, trascorso qualche tempo avranno cominciato a far pressione perchè i prezzi fossero ribassati. Il successo della ferrovia era evidente: il traffico cresceva di giorno in giorno. Più che ridurre i prezzi il Pease avrebbe voluto aumentarli per approfittare del successo. Ma si cominciò a gridare al monopolio; in sostanza sulle strade ordinarie ognuno poteva correre col proprio equipaggio, sulla ferrovia no. Il diritto di trasportare era esclusivo della Società e questa non doveva profittare di una situazione privilegiata assicuratale dal Parlamento per arricchirsi. Analoghi ragionamenti si fecero pel trasporto delle merci. Si ebbero così le prime leggi restrittive delle tariffe. I prezzi di trasporto sulle ferrovie dovevano essere ragionevoli, dissero le leggi inglesi (altrove, come in Italia si giunse a fissare i massimi in lire e centesimi) e si crearono tribunali economici presso cui il cittadino poteva reclamare dalle ferrovie una mitigazione dei prezzi domandati. Il sig. Pease dovette contrapporre a questi assalti le arti dell'astuzia commerciale: cominciò a pensare alle classi dei viaggiatori, creando prezzi più elevati per chi non si accontentasse di viaggiare in condizioni di incomodità. La ferrovia aveva cominciato a diffondere i viaggi fra le classi povere. Prima non viaggiavano che i ricchi e gl'imbroglioni; poi il gusto e il bisogno di viaggiare si diffusero fra piccoli bor-



LE PRIME STAZIONI: NORMANSON, IN ALTO; MANCHESTER, IN BASSO.

ghesi e artigiani. Di questi si preoccupò specialmente il Parlamento inglese che mediante apposita legge obbligò tutte le ferrovie a fare dei treni con tariffe non eccedenti i due soldi per miglio, pari a km. 1,6, che si dissero *cheap trains* (treni a buon prezzo) o treni parlamentari. Per le merci in modo analogo fu chiesto di più a chi pretese una resa rapida, cioè un trasporto *a grande velocità* accordando prezzi più ridotti a chi chiedeva che il trasporto avvenisse *a piccola velocità*. Poi si classificarono le merci chiedendo più a chi spediva tessuti, meno a chi spediva carboni, furono create le riduzioni per i *carri completi* e dopo un po' il Pease si trovò di fronte ad una svariata combinazione di prezzi e condizioni, che lo obbligò a moltiplicare gl'impiegati ed a creare un apposito ufficio per le tariffe e pel traffico, a ricorrere come non supponeva, agli avvocati (a Darlington si indica la casa ove abitò il primo avvocato delle ferrovie). Ma questa complicazione gli era indispensabile per fare il bilancio: costava un po' ma ne valeva la pena dal momento che i frutti erano ben superiori.

Per i primi tempi la parte tecnica non diede grandi fastidi al nostro amico di cent'anni fa. Se ne era occupato lo Stephenson tanto per la linea che per le macchine. Dopo la « Locomotion » erano state ordinate altre tre locomotive dello stesso tipo, cui erano stati dati i nomi eleganti di *Hope* « Speranza », *Black Diamond* « Diamante nero » e *Diligence*. Nel 1827 poi, allo scopo di accrescere il carico dei treni si pensò di far costruire due macchine più potenti, a sei anzichè quattro ruote accoppiate che furono chiamate *Royal George* ed *Experiment*. Si ebbero così macchine per viaggiatori e



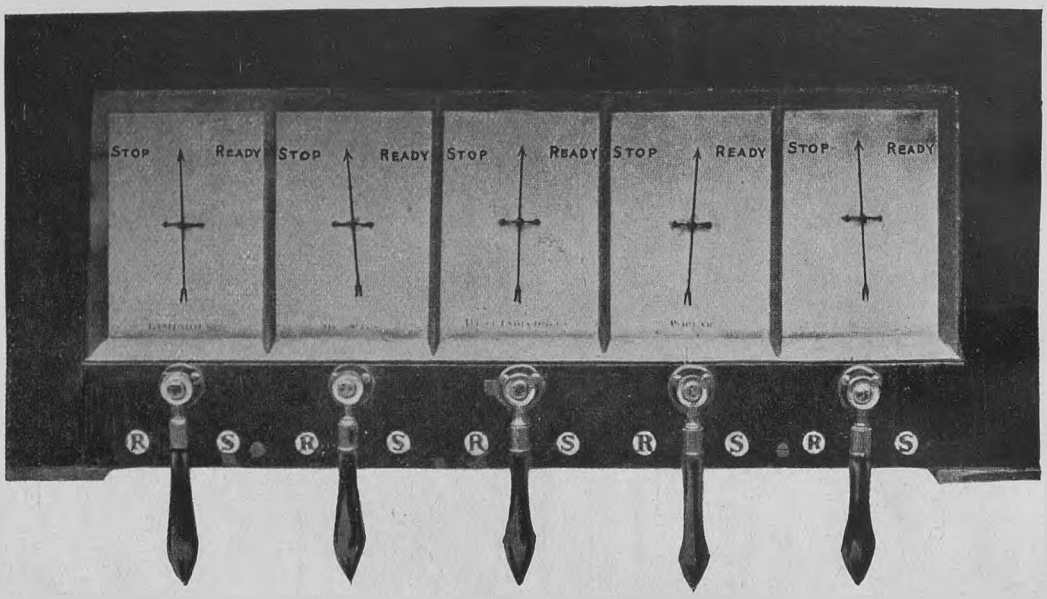
I PRIMI SEGNALI FERROVIARI.

macchine per merci e invece di far sempre dei treni *misti,* cioè con viaggiatori e merci, si cominciarono a fare treni per soli viaggiatori o per sole merci. Pensare che il primo viaggio da Stockton a Darlington di 40 chilometri era durato tre ore, di cui un'ora circa assorbita dalle fermate! Separati i due servizi le cose migliorarono di molto.

Ma lo Stephenson, che aveva prestato un'opera di consulente, e non era allo stabile servizio della Società tornò ai suoi affari (aveva nel frattempo creata una fabbrica di locomotive per proprio conto) ed ecco il signor Pease di nuovo in imbarazzo. Stephenson uomo di grande ingegno e di straordinaria attività sapeva far di tutto; via lui occorse cercare un capo per la parte strada ed armamento, un altro per le macchine coi rispettivi aiutanti. Le macchine cominciavano ad aver bisogno di riparazioni ed occorse organizzare un'officina alle dipendenze



LA PRIMA VETTURA DI I CLASSE.



IL TELEGRAFO AD AGO PER SEGNALARE LA PARTENZA DEI TRENI.

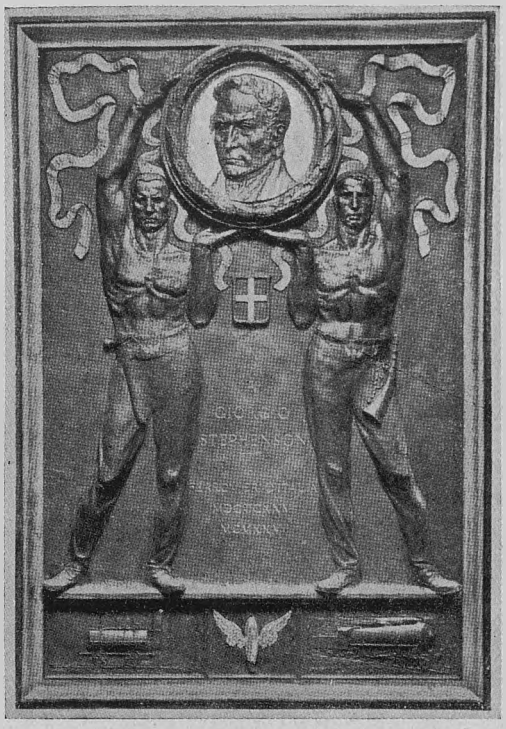
della Società, giacchè ricorrere a meccanici estranei era, oltrechè costoso, imbarazzante, specialmente perchè gli estranei non comprendevano l'importanza che nelle ferrovie ha il *far presto*. Una macchina non pronta era un treno perduto e il pubblico si andava abituando ad una puntualità assoluta di servizio. I treni dovevano partire sempre alla stessa ora del giorno e nacque così quel letto di Procuste che si chiamò *orario*. Guai a non osservarlo! Le stesse leggi di concessione che vennero dopo obbligarono ad un certo numero fisso di corse al giorno, con gravi sanzioni pecuniarie. Quando il Pease volle riorganizzare i suoi impiegati, il cui numero andava aumentando con un crescendo spaventoso, eccolo obbligato a far tre rami dell'amministrazione, oltre beninteso la parte più specialmente direttiva che il grande industriale riserbava quasi esclusivamente a se stesso. Si ebbe così un servizio della strada, da cui dipesero gli agenti addetti alla manutenzione dell'armamento dei fabbricati e degli impianti fissi in genere, un secondo delle macchine e del materiale da trasporto che comprese macchinisti, operai per le riparazioni e via dicendo, il terzo del traffico al quale restò aggregato il personale delle stazioni e quello di scorta ai treni. Si ebbe così quella separazione che poi divenne tipica e che oggi, con nomi diversi e con piccole differenze, sussiste in tutte le amministrazioni ferroviarie.

***

Cresceva il traffico, crescevano gl'incassi; occorse aumentare il numero dei treni e il servizio divenne di giorno in giorno più complicato. Un grande dolore fu pel Pease quando gli diedero notizia del primo infortunio. Un viaggiatore incauto era stato investito dalla locomotiva e ucciso. Poi avvenne il primo scontro di treni con conseguenze più gravi. Il pubblico cominciò ad impressionarsi: il Governo nominò delle commissioni d'inchiesta. Sino a quel momento la circolazione dei treni era stata regolata alla buona. L'uomo incaricato di spostar gli scambi nelle stazioni segnalava la fermata con una bandiera rossa. Ma questo non era sufficiente: talvolta il treno non riusciva a fermarsi a tempo. Era stato da poco inventato il telegrafo magneto-elettrico, non ancora scrivente. Facendo spostare un ago calamitato sopra un quadrante munito di lettere, si riusciva a trasmettere delle parole. La ferrovia se ne servì per annunciare i treni da una stazione all'altra. Contemporaneamente si pensò che per assicurare la fermata dei treni alle stazioni conveniva porre dei segnali fissi a distanza sufficien-

te, che potevano indicare la via libera o la via impedita per effetto di una manovra eseguita dallo stesso personale delle stazioni. Per creare un segnale si ricorse alle forme più strane finchè si adottò il semaforo a braccia che ancor oggi si adopra. Gli incidenti non furono completamente eliminati, ma diminuirono di numero frattanto che cresceva il movimento dei treni.

Il sig. Pease morì nel 1858; ma non lui soltanto, bensì tutti i membri della sua famiglia si erano dedicati alla nuova industria sicchè ad un Giuseppe Pease, specialmente benemerito dello sviluppo dato alla costruzione delle locomotive, i suoi concittadini elevarono a Darlington un monumento, in occasione del giubileo cinquantenario della ferrovia celebrato il 1875. Il nostro pioniere non vide, dunque, il mirabile sviluppo che prendeva l'industria da lui creata.



LA GRANDE TARGA OFFERTA DAI FERROVIERI ITALIANI ALLA MEMORIA DI STEPHENSON.

Non vide il numero dei ferrovieri crescere nei diversi paesi civili a centinaia di migliaia e divenire quel che si dice una classe; non seppe degli scioperi con cui questi agenti della civiltà imposero spesso al governo inglese la capitolazione in lotte fra capitale e lavoro. Non vide i proventi delle ferrovie salire a miliardi e il numero dei viaggiatori crescere di anno in anno e il traffico svilupparsi al punto che la vita civile si modellò sulla ferrovia. Non vide Londra percorsa da strade sotterranee che ingoiano e rigurgitano ogni giorno gran parte della popolazione portandola dalle abitazioni agli uffici e viceversa. Non vide la grandiosità di questo fenomeno dell'urbanesimo; non vide la meraviglia della facilità con cui da Londra si va in Iscozia, da Calais si giunge a Parigi in poche ore, interi continenti come in America sono percorsi in tempo relativamente breve sicchè è alla portata di tutti un viaggio che in altri tempi sarebbe stato una esplorazione, con vittime ed eroi.

Ma rendiamo giustizia a questo grande inglese: ciò che egli non vide lo aveva preveduto. In qualcuna delle sue lettere vi è lo spunto della profezia. Una volta che occorreva impiantare un'officina ferroviaria e non si trovava il terreno adatto, egli non esitò ad acquistare un campo isolato presso il mare poco curandosi di chi gli osservava che lì vicino non esistevano abitazioni. Infatti, in poco tempo, attorno al nucleo di impianti ferroviari sorse una città, Middlesbrough, dando così ragione a ciò che il Pease aveva scritto: « Lasciateci creare le ferrovie e le ferrovie creeranno le città ».

FILIPPO TAJANI.

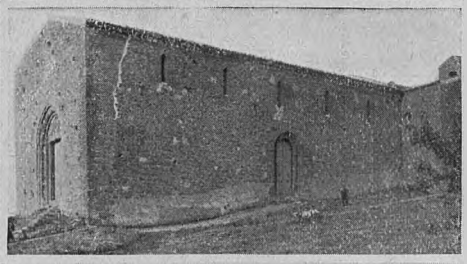
MIGLIORARE L'ITALIA

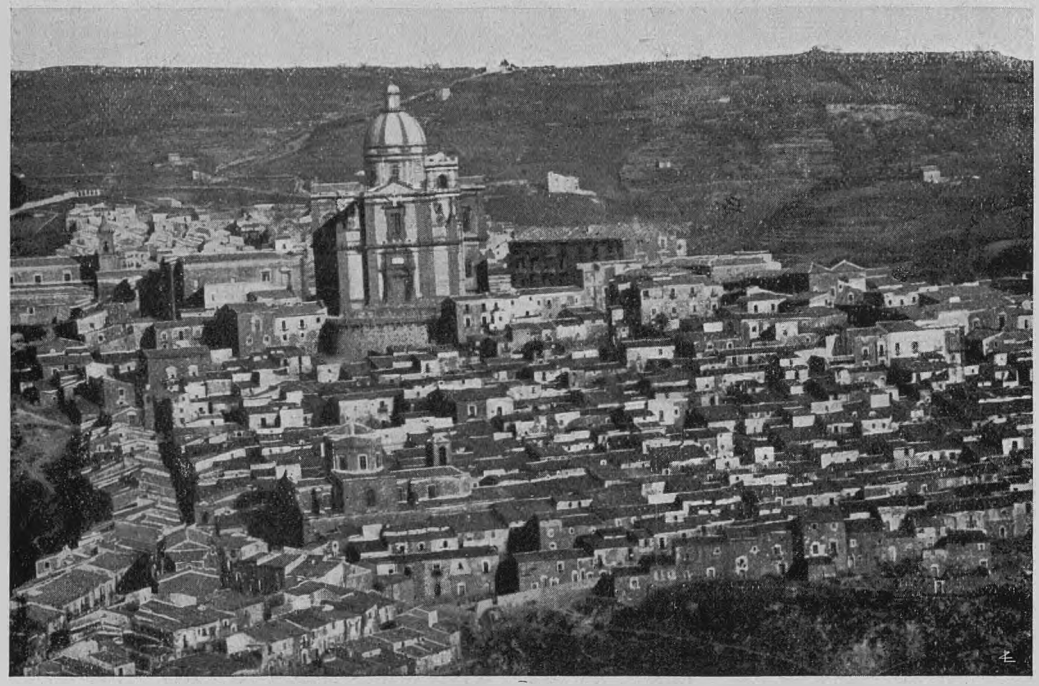
«Migliorare l'Italia alberghiera» ecco uno dei compiti che il Touring si prefigge e per la realizzazione del quale ha iniziata la pubblicazione di una vivace e interessante rivista mensile, riccamente illustrata. Chiedete subito un numero di saggio di L'Albergo in Italia, *con biglietto da visita accompagnato da L. 1.—, anche in francobolli. L'abbonamento per il 1926, è di L. 10,10 (Estero L. 20,20).*











PIAZZA ARMERINA

In alto, da sinistra a destra: La *Cattedrale* di Piazza Armerina (in provincia di Caltanissetta) con torre arabo-normanna. (Il Duomo fu eretto nel 1604 dall'arch. Orazio Torriani di Roma; la torre rimonta al 1100). - *Reliquiario* in argento cesellato, opera di Simone di Aversa (1400). Particolare della *Resurrezione* (opera di Pietro Ruzzolone, 1400), nel Duomo. - La chiesa di *S. Andrea* fondata da Simone conte di Butera e Policastro (1096), di stile arabo-normanno. *In basso:* Panorama di Piazza Armerina visto da sud-ovest.



(fot. F. Barsotti, Firenze)
CAMINO IN PIETRA; OPERA DI DESIDERIO DA SETTIGNANO.

UN NUOVO MUSEO A FIRENZE

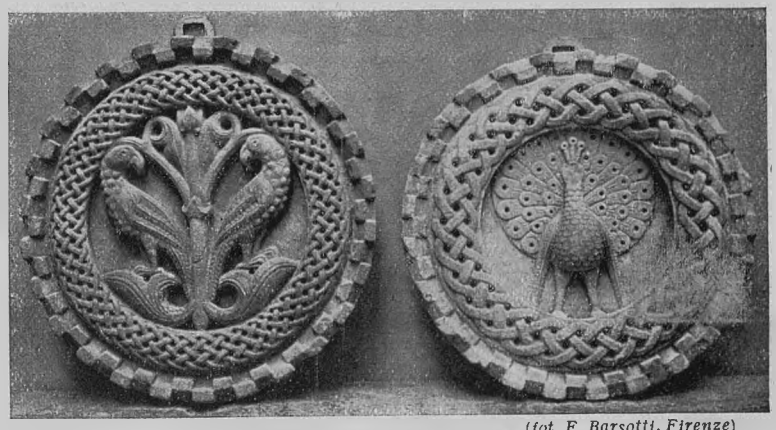
IL MUSEO BARDINI

Dal passato mese di maggio la città di Firenze si è arricchita di un nuovo Museo, il « Bardini », chiamato così per ricordare il celebre antiquario Stefano Bardini che morendo, alcuni anni or sono, legava al comune fiorentino il suo palazzo d'Oltrarno con tutte le collezioni che conteneva, affinchè venisse trasformato in pubblica galleria.

Il palazzo sorge appena attraversato il ponte delle Grazie in una tranquilla piazzetta, davanti all'aristocratico palazzo Torrigiani e al pittoresco palazzetto de' Mozzi. Non è dunque lontano dal centro artistico di Firenze. È a un tiro di fucile dagli Uffizî, a poche centinaia di metri da S. Croce, e un breve tratto di lungarno lo separa da Ponte Vecchio. Subito lì dietro s'intravede il verde festoso degli orti e dei colli dominati dal piazzale Michelangelo. È senza dubbio una delle località più caratteristicamente fiorentine che si possano immaginare.

Palazzo Bardini.

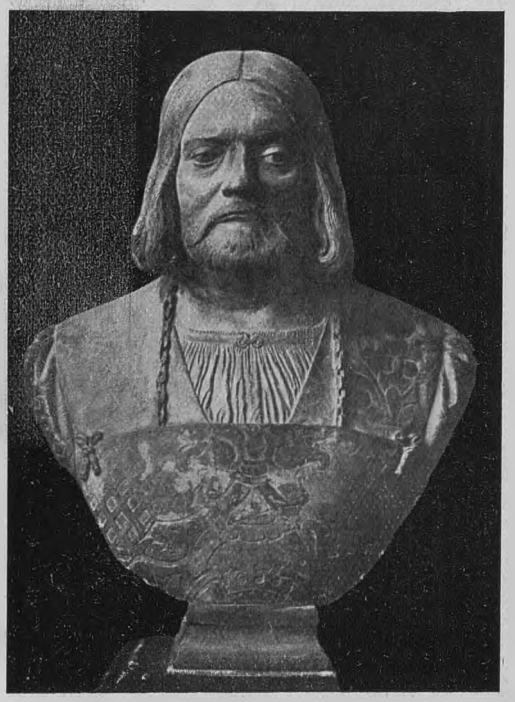
Questo palazzo non è antico. Lo innalzò Stefano Bardini una cinquantina d'anni or sono e risente del gusto dell'epoca, un po' pretenzioso e massiccio. Tuttavia la sua architettura non è priva di una certa eleganza. Assai belle son le cinque grandi finestre della facciata, che furon composte con gli altari della demolita chiesa di S. Lorenzo a Pistoia. E altri stemmi e pietre che ornan questo edifizio furon tolti un po' qua e un po' là. Gli interni poi si può dire che sian composizioni di varî pezzi delle più disparate provenienze: composizioni però, a onor del vero, di una eccellente armonia. Porte, archi, colonne, scalei, balaustre, tutto fu tolto a chissà quali chiese e ville disperse nella campagna — l'arte dell'antiquario ha saputo mantenere il loro incognito — per venire a comporre le sale di questo palazzo dove si vendevano ai tedeschi, agli americani e agli inglesi l'opere d'arte del nostro



(fot. F. Barsotti, Firenze)
FORMELLE BIZANTINE IN MARMO.



IL PALAZZO BARDINI, SEDE DEL MUSEO.



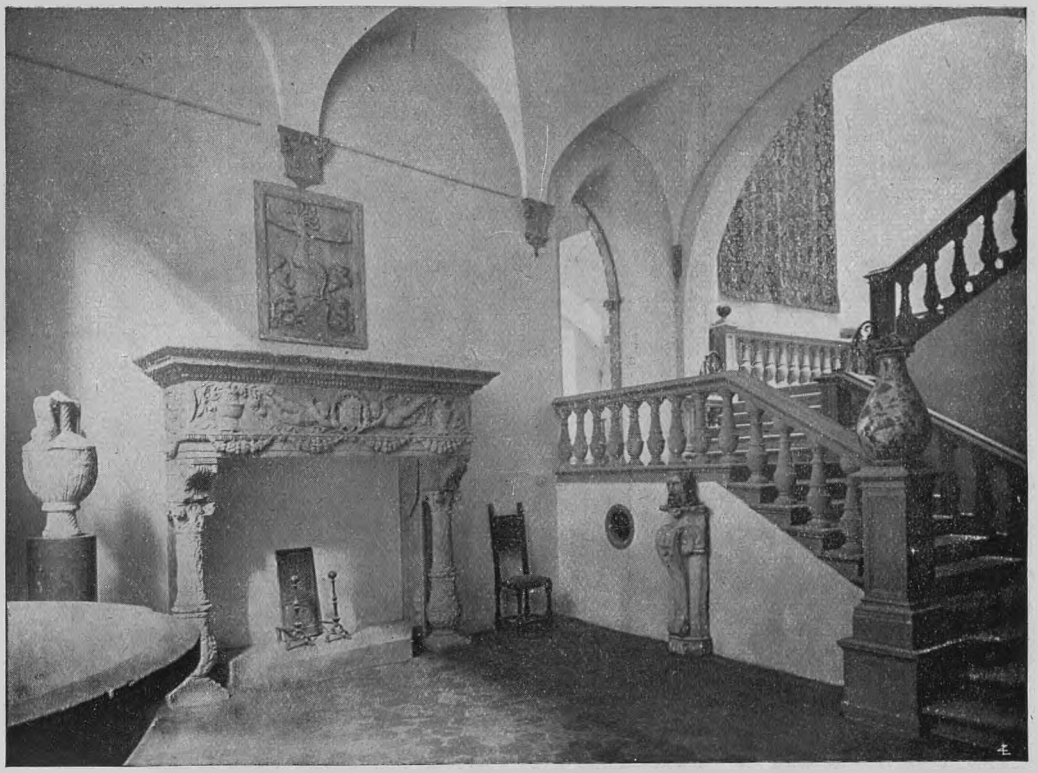
BUSTO IN TERRACOTTA
(IGNOTO LOMBARDO DELLA FINE DEL SEC. XV).

passato. I soffitti sono tutti magnifici esemplari veneziani e toscani dei secoli dal XV al XVII: ve ne sono a intarsio, a intagli, a stucchi dorati e colorati, a cassettoni e a rosoni. È questa una collezione che di per sè sola basterebbe a destar dell'interesse.

Si dice che fra queste pareti un giorno sian stati custoditi degli straordinari capolavori che oggi son vanto di gallerie straniere. Le voci però son difficilmente controllabili e indubbiamente almeno in parte son leggende. Certo è che il Bardini non ammetteva tra queste sale che dei fidatissimi visitatori, quasi tutti stranieri e quasi tutti sicuri acquirenti. La sospettabile prudenza ha dato origine alle voci. Ma se anche per opera sua capolavori italiani han emigrato per disperdersi nel mondo, questo antiquario, che fu tra i nostri più intelligenti oltre che più fortunati, ha nobilmente riparato lasciando alla sua città ciò che restava delle sue collezioni, ancora preziosissime, per formare un museo di cui pure offriva la magnifica sede.

L'ordinamento.

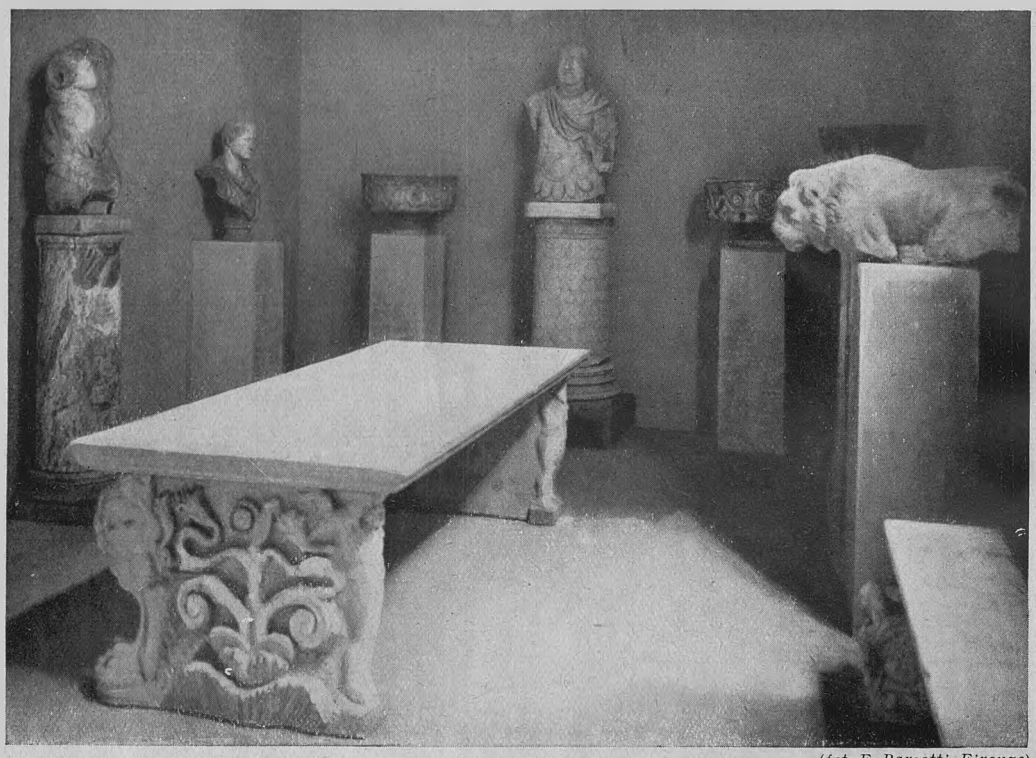
Le collezioni furon trovate nel più completo disordine. Stefano Bardini aveva già ten-



(*fot. F. Barsotti, Firenze*)
In alto: MUSEO BARDINI: LA SCALA E UN CAMINO DEL RINASCIMENTO - *In basso:* MADONNA; BASSORILIEVO DI MARMO (SCUOLA SENESE DEL SEC. XV).

tato di dar loro un ordine ma, sopravvenuta la morte, la sua opera venne interrotta appena all'inizio, sicchè nel museo regnava l'assoluta confusione: i marmi e le pietre erano ammucchiati insieme e c'era il rischio di ricomporre camini e porte con i pezzi mescolati. Un primo sommario ordinamento fu fatto circa due anni or sono. Ma n'era risultata una specie di mostra d'oggetti d'arte esposti con lo stesso criterio col quale sarebbero stati collocati nella bottega d'un antiquario. E naturalmente non fu ritenuto soddisfacente. L'ordinamento attuale è dovuto al professor Mario Pelagatti, assessore alle Belle Arti del Comune di Firenze. Egli si è attenuto a questo principio: che tutte le opere dovessero essere collocate in ambienti simili il più possibile a quelli per cui erano state create dall'artista. Naturalmente questo principio ha trovato solo in parte una pratica applicazione. Ma questo basta per fare del « Bardini » un museo interessantissimo, il cui





(*fot. F. Barsotti, Firenze*)

LA « SALETTA CLASSICA ».

tentativo d'ordinamento moderno è quasi unico in Italia.

Può ben definirsi il Museo dell'ambiente. Infatti non è una delle solite mostre in cui gli oggetti d'arte sieno esposti in varie sale come collezioni: e nello stesso tempo non è neppure una mostra dell'arredamento, come se ne hanno, specialmente all'estero, ricchi e perfetti modelli, dove però il valore artistico delle opere esposte o è minimo o è sempre considerato secondariamente. Qui l'opera d'arte è considerata in tutto il suo pieno valore: e appunto per valorizzarla è sempre collocata in armonia con le altre. È ambientata. Ma l'ambiente, che deve quant'è possibile rammentare quello da cui fu tolta, non deve turbare la suggestione dell'opera, sovrapponendosi.

Per i marmi di chiesa saran cercati muri di calce nella penombra, le immagini di santi e gli arredi sacri saran collocati su banchi di sacrestia in locali dominati da grandi crocifissi e che han le pareti ornate di qualche tabernacolo. Invece per i quadri profani si troveranno grandi sale luminose, dai gran portali dorati, ornate d'arazzi, e gli strumenti musicali, le ceramiche, i bronzi, saran posati su preziose cassapanche dipinte o intagliate e su pesanti ricchi tavoli scolpiti. Così senza compiere un banale arredamento si è creato la vera atmosfera in cui l'opera d'arte può esser meglio apprezzata. Nell'originale e pittoresco ordinamento del Museo il prof. Mario Pelagatti ha avuto per collaboratore erudito il comm. Alfredo Lensi, direttore dell'Ufficio di Belle Arti del Comune di Firenze.

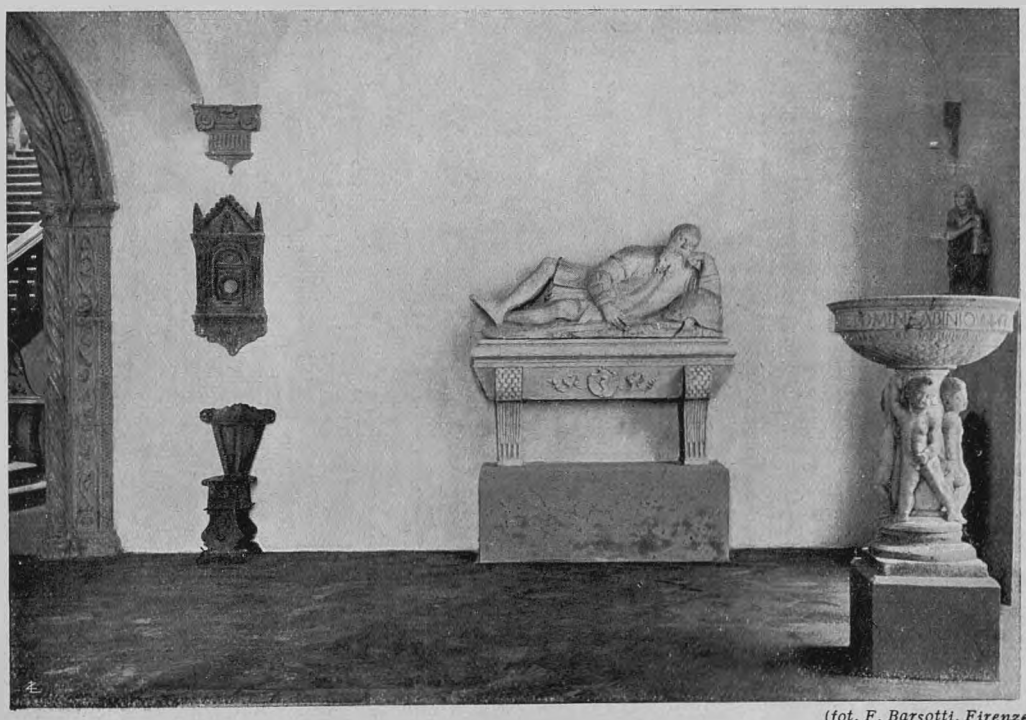
Il piano inferiore.

Nell'entrata subito si notano alcuni stemmi fiorentini in pietra e una bella porta del Rinascimento scolpita ad arco rotondo. E non si potrà fare a meno d'ammirare la bella prospettiva che si gode nella sala dei marmi medioevali. L'entrata è tenuta in penombra mentre l'altra sala è illuminata in pieno. Le pareti scure, le colonne e gli archi tutti in ombra, contrastanti con la luce dell'altra sala, formano un'elegante cornice ai marmi medioevali, specialmente ad una trecentesca statua della « Carità », di concezione veramente potente (due poppanti s'aggrap-



(fot. F. Barsotti, Firenze)

MUSEO BARDINI - VEDUTA D'UN LATO DELLA «CRIPTA».



(fot. F. Barsotti, Firenze)

UNA PARETE DELLA «CRIPTA».

pano disperatamente al seno d'una donna) posta al centro d'un delicato altare gotico.

Il pianterreno è occupato interamente dalle opere dello scalpello. Pietre e marmi. Sarcofaghi, finestre, portali, colonne, belle tavole di marmi preziosi, pulpiti, vasche, stemmi e fregi d'ogni genere, bizzarri doccioni di cattedrali antiche, basi di colonne raffiguranti mostri fantastici: tutte queste opere son collocate in varie sale a seconda dell'epoca e del genere. In una sala di passaggio, dove s'inizia lo scaleo che conduce al piano superiore, si ammirano un magnifico camino di Desiderio da Settignano e un putto per vasca di scuola donatelliana, pieno di vivacità e di umorismo nel suo atteggiamento impudico. In una speciale saletta son riuniti tutti i marmi classici, greci e romani. V'è un romano torso di Sileno, due magnifiche tazze, un leone dalla potente musculatura (inevitabilmente si ricordano certi leoni di Donatello) e sopra tutto c'è un sarcofago del II secolo quale raramente ci è dato d'ammirare per la stupenda armonia del disegno, d'un bellissimo equilibrio architettonico.



(fot. F. Barsotti, Firenze)

LA VERGINE ANNUNZIATA
(TERRACOTTA SENESE A COLORI DEL SEC. XIV).

Ma la sala più interessante di questo piano è quella adattata a cripta. Il soffitto è basso e sostenuto nel centro da colonne di pietra · la luce è convenientemente attenuata sicchè si ha veramente l'impressione di entrare in un ambiente chiesastico. E in questa luce grigia i marmi emergono dalle pareti con un sorprendente rilievo. Lungo i muri son disposti quattro sarcofaghi cinquecenteschi di buona fattura: notevole uno rappresentante un guerriero nell'atto di addormentarsi. Sul pavimento son distese quattro lastre tombali della prima metà del quattrocento: anche tra queste ve n'è una bellissima, di un singolare carattere donatelliano. E v'è pure una fonte battesimale sansovinesca e una pala d'altare in ceramica policroma d'Andrea della Robbia.

Tutte queste opere son collocate a distanza una dall'altra, con una giusta misura degli spazî, tanto che l'ambiente armonioso esercita una potente suggestione mistica che non siam soliti provare in una sala di museo.

Il piano superiore.

Quadri, stucchi, legni, terrecotte, armi, strumenti musicali, mobili sacri e profani, oggetti di rito, tappeti orientali, arazzi, ceramiche: son le opere riunite in varie sale del piano superiore. V'è una sala composta come un ambiente di sacrestia, dominata da un gran crocifisso giottesco e sembra conservare il carattere severo e grandioso quale dovettero avere certe grandi sacrestie del quattrocento. Sopra un lungo banco son posati alcuni stucchi e legni senesi: sui tavoli vecchi messali.

Un'altra vasta sala, nel cui centro sorge una grande colonna alla quale s'appoggia un pesante Cristo in legno del sec. XV, è stata trasformata in una specie di coro. Al-

la parete di fondo son disposti degli stalli a intarsio della prima metà del quattrocento: a una parete laterale è stato murato un pulpito in pietra attribuito a Benedetto da Maiano: qualche stucco appeso ai muri: un quadro di soggetto religioso: due lunghi banchi da chiesa: tutto l'ambiente un po' disadorno ha veramente l'aspetto conventuale.

L'ultima grande sala offre una visione completamente opposta a quelle precedenti. Ogni suggestione mistica qui cede di fronte a una pittoresca magnificenza profana. La luce che irrompe, non più lieve e leggera, da un grande finestrone, accende uno splendore d'ori e di colori profusi dappertutto. Le pareti s'animano di quattro arazzi settecenteschi e di alcune tele notevoli: specialmente da non dimenticare un ritratto di Cavaliere, opera di un allievo del Moroni, Paolo Cavagna, e un «Apollo e Marsia» d'un ignoto secentista. Tutt'intorno s'allinea una stupenda collezione di cassoni e cassepanche quasi tutte quattrocentesche: ve ne sono scolpite, intarsiate, stuccate e dipinte.

In tre grandi tavoli del cinquecento è sparsa una collezione di bronzi e medaglie. Sui cassoni son collocati alcuni antichi strumenti musicali, liuti, viole e mandole.

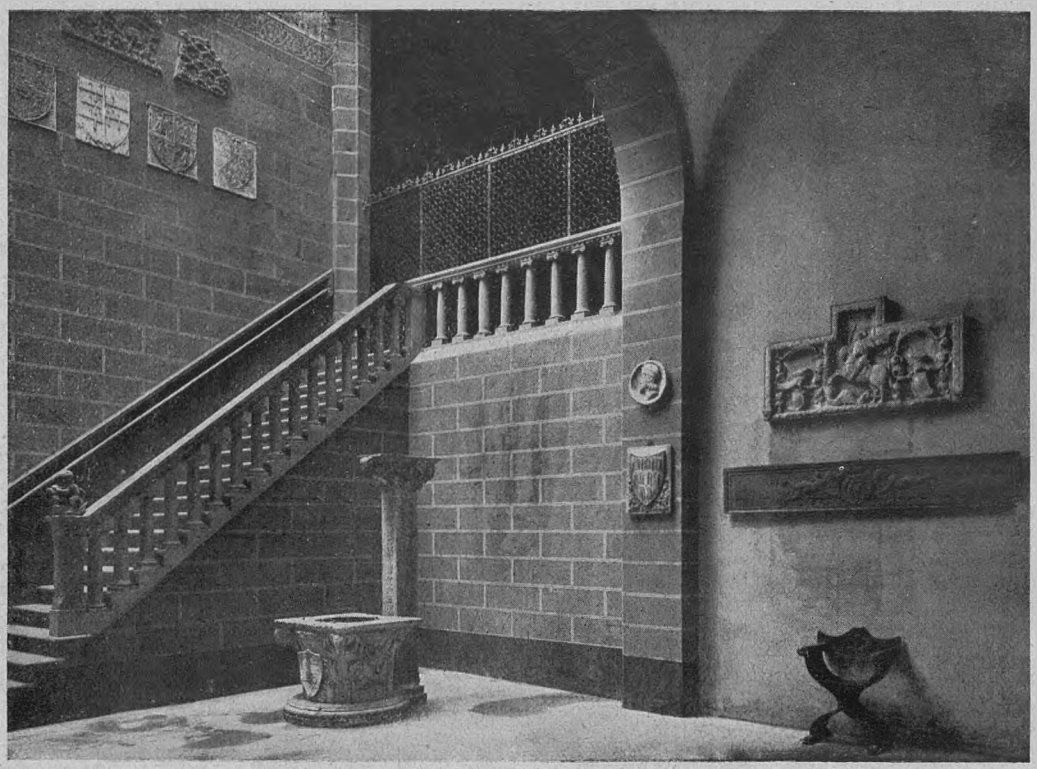


(fot. F. Barsotti, Parma)
SANTA CATERINA
(LEGNO SENESE DEL SEC. XV).

Stucchi, legni e terrecotte.

La collezione degli «stucchi» contenuta in questo Museo è senza dubbio una delle più importanti ch'esistano. Lo stucco era un'arte minore che veniva coltivata nelle stesse botteghe dei grandi maestri: specialmente nel quattrocento. Per far facilmente più copie d'uno stesso lavoro, onde cederlo a buon prezzo, si adoperava lo stucco, ch'era un impasto di polvere di marmo e di travertino. Questa materia sopportava agevolmente una specie di colorazione a tempera. E si facevan così figure di santi, più spesso busti di Madonne, da collocare in chiese, in cortili, o specialmente ad angoli di vie in appositi tabernacoli. La coloritura dava a queste opere una singolare attrattiva che le rendeva molto più gradite al cuore dell'umile gente. Fu quindi un'arte in un certo tempo molto popolare.

La collezione del Museo Bardini si compone di venti pezzi, quasi tutti della prima metà del quattrocento, usciti dalle migliori «botteghe» fiorentine. V'è una Madonna in bassorilievo di Donatello, un'altra di Jacopo delle Querce, e altre di Michelozzo, di Francesco di Simone Ferrucci, del Rossellino e di Benedetto da Maiano. C'è una meravigliosa Madonna con Bambino (un capolavoro di malinconica grazia) che si resta incerti nell'attribuire ad uno dei due più grandi quattrocentisti: perchè se nel movimento del putto, nelle pieghe della stoffa, e sopra tutto nelle mani stupende fa pensare a Jacopo delle Querce, nell'ovale lungo del viso nell'eleganza stretta delle spalle rammenta la maniera del Ghiberti.



(fot. F. Barsotti, Firenze)

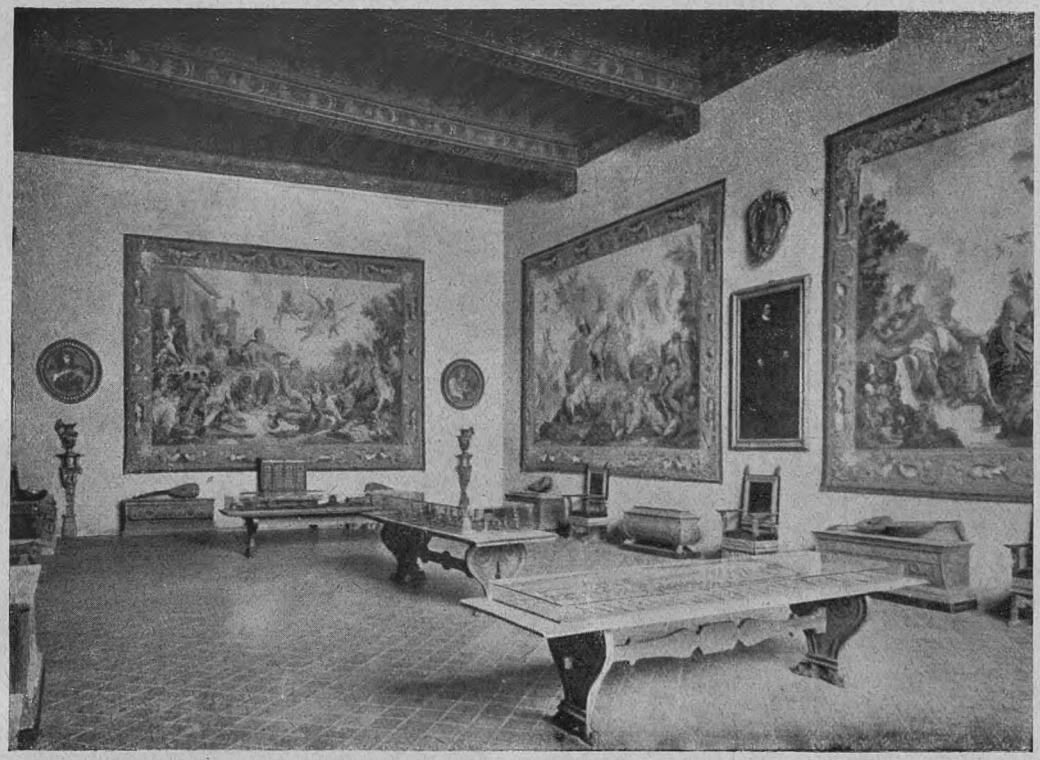
MUSEO BARDINI - UN CORTILE.

Un'altra numerosa collezione del Museo è quella delle sculture in legno: quasi tutti lavori senesi rappresentanti figure di santi per altari o per le caratteristiche « casse » da processione. « Questa sorte di figure — dice il Vasari nel *Proemio* alle *Vite* — si è usata molto nella cristiana religione, attesochè infiniti maestri hanno fatto molti Crocifissi, e diverse altre cose. Ma invero non si dà mai al legno quella carnosità o mor-



(fot. F. Barsotti, Firenze)

SARCOFAGO ROMANO (II SECOLO)



(*fot. F. Barsotti, Firenze*)

MUSEO BARDINI - LA «SALA PROFANA».



(*fot. F. Barsotti, Firenze*)

UN PREZIOSO CASSONE QUATTROCENTESCO A PASTIGLIA COLORATA.



(fot. F. Barsotti, Firenze)
UN MERAVIGLIOSO STUCCO COLORATO DEL SEC. XV: MADONNA COL FIGLIO.

bidezza, che al metallo ed al marmo, ed all'altre sculture che noi veggiamo o di stucchi o di cera o di terra. Il migliore nientedimanco, tra tutti i legni che si adoperano alla scultura, è il tiglio perchè egli ha i pori uguali per ogni lato ed ubbidisce più agevolmente alla lima e allo scalpello ». Fra queste sculture è la stupenda « Santa Caterina » opera senese del 400, dal volto soavemente atteggiato, dal gesto elegantemente solenne (una mano impugna una specie di penna e l'altra sorregge un volume), dal movimento leggero, meravigliosamente vivo e maestoso.

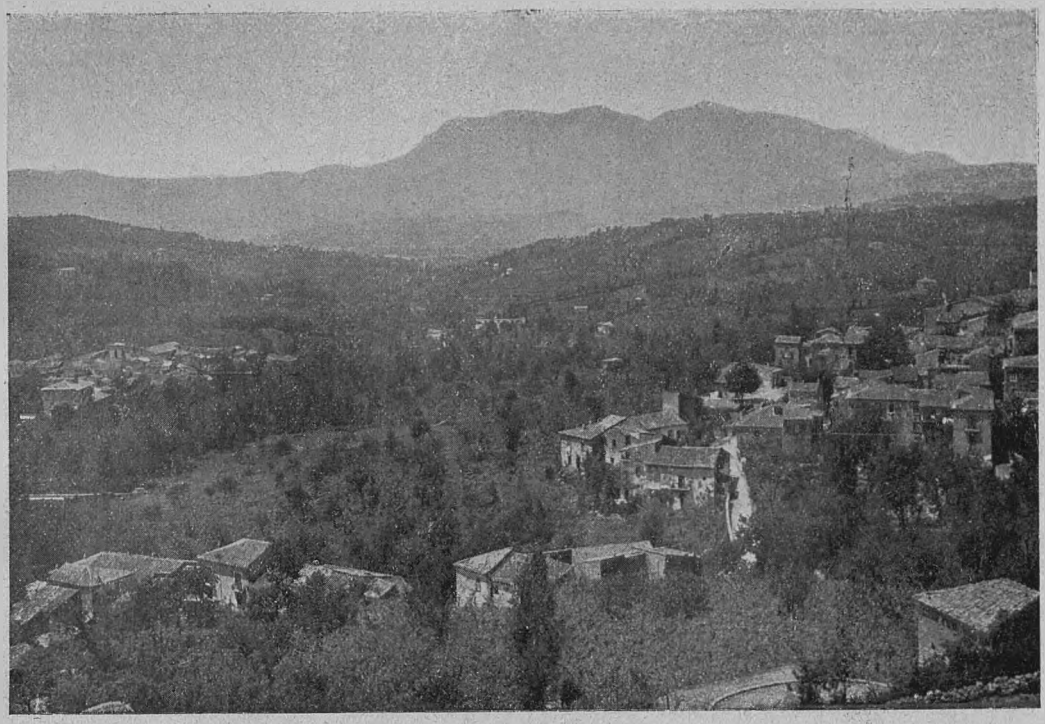
Un altro capolavoro, che per qualche lato può appartenere al genere del precedente, è la statua della « Vergine Annunziata », una terracotta dipinta del sec. XIV, pure senese. L'eleganza e la grazia di quest'opera sono indicibili. Per quanto fosse un'opera destinata a qualche chiesa o cappella l'ignoto artista ha ritratto in lei una gentildonna del proprio tempo con tutta la sua segreta umana malinconia. La sua figura — dai colori dolci in cui predomina il rosa — ha uno strano senso di vita che non può fare a meno d'impressionare.

Anche se non contenesse altre opere pregevoli basterebbero questi tre capolavori — lo stucco della « Madonna col figlio », la Santa Caterina », e la « Vergine Annunziata », — per fare del nuovo Museo Bardini, che per il carattere degli ambienti ha il suo posto speciale fra le vecchie gallerie e i musei fiorentini già di fama mondiale, uno dei più importanti e interessanti al quale certo accorreranno sempre più in gran numero studiosi e amatori dell'arte.

MARCO MARCHINI.



« LA CARITÀ » MARMO (TITO DI CAMAINO, SEC. XIV).



LA VARIETÀ DI LINEE DEI TETTI DEI NOSTRI BORGHI (SCALZA, PRESSO AVELLINO).

ARCHITETTURA RUSTICA NELLA CAMPANIA

(I TETTI)

Un nord-americano diceva tempo fa, in treno, ad alcuni compagni di viaggio cortesemente sorridenti, ma alquanto stupefatti, che uno degli spettacoli più attraenti in Italia, e sempre nuovo, era per lui costituito dai.... tetti delle case. Più delle glorie architettoniche delle nostre città, resegli forse già familiari dalle fotografie e da qualche coraggiosa copia, sembravano averlo colpito la grazia, la varietà di linee, le fonde tonalità di colore dei tetti dei nostri più modesti borghi, delle casette dei contadini sparse nella campagna. Era, s'intende, uno di quei forastieri che, contrariamente ad una delle leggende che noi amiamo e coltiviamo, viaggiano in fretta, sì, ma con gli occhi bene aperti. E sentiva, con particolare intensità, il contrasto fra le costruzioni improvvisate « a serie » del suo grande paese ed i prodotti delle secolari e pazienti fatiche della nostra gente.

Abbiamo veramente in Italia, con altri privilegi, quello di una non eguagliata varietà di architettura rustica: e stiamo per perderla. Non subito, fortunatamente. Le sagome ed i colori che deliziavano il sagace « business-man » d'oltre oceano si profileranno ancora per un pezzo sul nostro cielo; ma il processo di disfacimento di una delle nostre più umili, ma indiscutibili bellezze, è all'opera, e non è a prevedere che si possa arrestare. Basta guardarsi intorno per vedere come la finta pietra, il cemento armato, le longarine di ferro, le lastre di zinco e tutti i materiali più economici e più brutti che l'industria moderna sa produrre, invadono, lentamente e inesorabilmente, le città, i borghi, le più remote abitazioni isolate. La casa razionale, la casa dell'« americano », la casa che deve resistere al terremoto, ma soprattutto la casa messa insieme con pezzi fatti dovunque, fuori che sul posto ove essa deve sorgere, sostituiranno le case « italiane ».



TERRAZZE A POZZUOLI.

Queste eran fatte, una volta, tutte a mano; talora, da un solo uomo, come il palazzo di Ulisse. Ma anche più tardi, quando sulla casa del contadino si riflette un poco dell'arte muraria urbana e delle sue mutazioni di stile, essa si mantiene soprattutto fedele a regole tradizionali corrispondenti ai bisogni, ai costumi, ai materiali più facilmente accessibili di ciascuna regione. Le sue diverse forme sono, perciò, il risultato di una opera condotta dall'uomo in perfetta armonia con la terra, e costituiscono, insieme, un documento della sua storia, delle vicende della sua coltura materiale.

Il Mezzogiorno, fuori delle maggiori città, sembra essere più amorevole custode di queste sue tradizioni edilizie. Non si è trovato persino, in un'isola cara agli Dei mediterranei, un sindaco capace di promulgare e, ciò che non appare meno sorprendente, di far approvare dalle superiori autorità burocratiche, un regolamento edilizio inteso a conservare nelle nuove costruzioni le forme della locale architettura rusticana? Nello stesso senso opera certamente anche il più lento progresso economico. Ma oltre alle semplici forze dell'inerzia, è giusto riconoscere che nel Mezzogiorno ha esercitato per lungo tempo i suoi benefici effetti sull'arte paesana quell'attaccamento fervido e intelligente alle proprie cose che non si appaga della semplice conservazione: ma ne provoca un lento perfezionamento, ne accresce un po' alla volta l'utilità, l'efficienza e la bellezza. E ciò è avvenuto anche per le case. In questo modo le rozze capanne preistoriche di pietre soprammesse devono aver condotto, nella Puglia, alle mirabili case di Alberobello, oggi, giustamente, fatto zona monumentale. Esse, più che una persistenza millenaria, rappresentano un millenario perfezionamento. E in guisa analoga, sul fondamento di alcune idee architettoniche portate da altri punti del Mediterraneo, si deve essere sviluppata l'arte edilizia paesana di Capri e di Amalfi con caratteri di singolare originalità.

Perciò, anche, nel Mezzogiorno, quando si prenda a considerare una regione piuttosto ampia, si nota quasi sempre una maggiore varietà architettonica, dovuta sia alla continuazione di vecchi tipi locali, sia alla minore diffusione di quelli più recenti e generalizzati. La struttura fondamentale, invece, varia assai meno, perchè risponde a poche forme di economia agraria. Il genio o la storia di ciascuna popolazione si sono quindi espressi specialmente nei particolari della costruzione, sui quali ci sarebbe da raccogliere un ricchissimo materiale di osservazioni. In queste poche colonne noi ci limiteremo a dire sommariamente di uno solo di



TERRAZZE E PIOVENTI NELLA VERDE CONCA DI META DI SORRENTO. NELL'ANGOLO A SINISTRA, UNA MASSERIA DEL VOLTURNO.

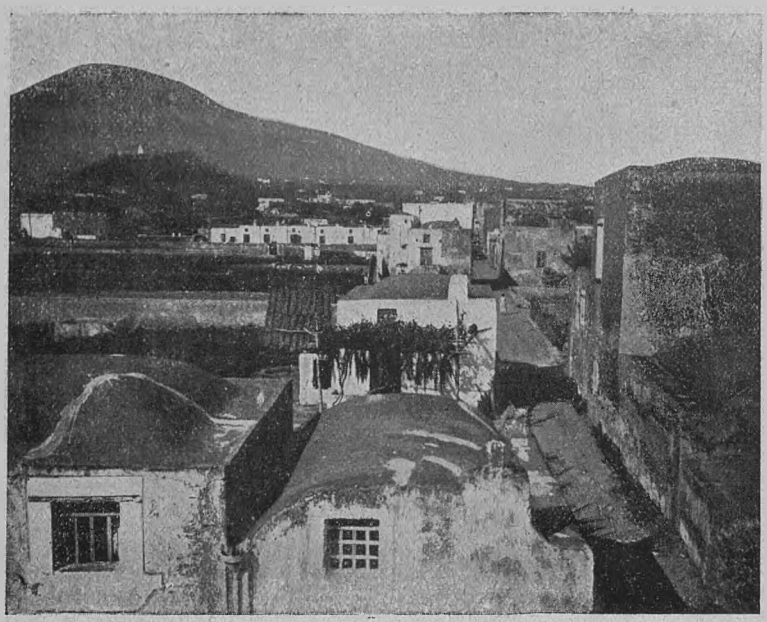
essi, la forma generale e il materiale di copertura del tetto, e per una sola regione, la Campania, tra il Sele e il Garigliano.

Il tipo più comune e diffuso di copertura dell'abitazione rurale, il tipo che si potrebbe chiamare « italico », è il tetto a due pioventi coperto di tegole curve, i « coppi » dei dialetti settentrionali. Nelle vecchie case, fuori però della montagna. la pendenza è spesso alquanto forte, probabilmente in relazione con la necessità di aumentare lo spazio del sottetto o solaio, il quale è adibito in talune parti della regione a fienile. Nella montagna la pendenza dei pioventi è sempre piccola, con una eccezione che segnaleremo più avanti; e compaiono le pietre allineate in prossimità degli orli per assicurare le tegole dal vento. Le gronde sono dovunque poco sporgenti e non compiono alcuna funzione di riparo.

Le deviazioni dalla forma descritta indicano influssi edilizî recenti: così il tetto a un solo piovente dove la casa non sia interamente addossata al monte; quello, quasi sempre recentissimo, a tre, onde l'edificio appare da un lato come mozzo e incompleto. Oppure rappresentano, come i tetti a quattro pioventi, forme non esclusivamente rurali. Anche nell'uso del materiale di copertura sono indizio sicuro di costruzione moderna gli embrici piatti alternati con le tegole, e tutt'affatto recente è l'uso dei soli embrici.

Il tetto dell'antica casa romana viene di solito rappresentato a pioventi di debole pendenza e coperto di tegole ed embrici. Ma non sappiamo quasi nulla dell'antica architettura rustica. Un affresco di Pompei figura una casetta da contadino di forma generale identica alle attuali di qualche regione vicina, se non proprio del posto: essa mostra però una forte pendenza nel tetto che può essere in rapporto con un materiale di copertura del tutto diverso. In ogni modo l'uso degli embrici cadde in abbandono, nella nostra penisola, e soltanto modernamente si è di nuovo diffuso nei borghi e nelle campagne.

Al contrario di quanto si osserva nelle Alpi, le case della Campania, anche nelle

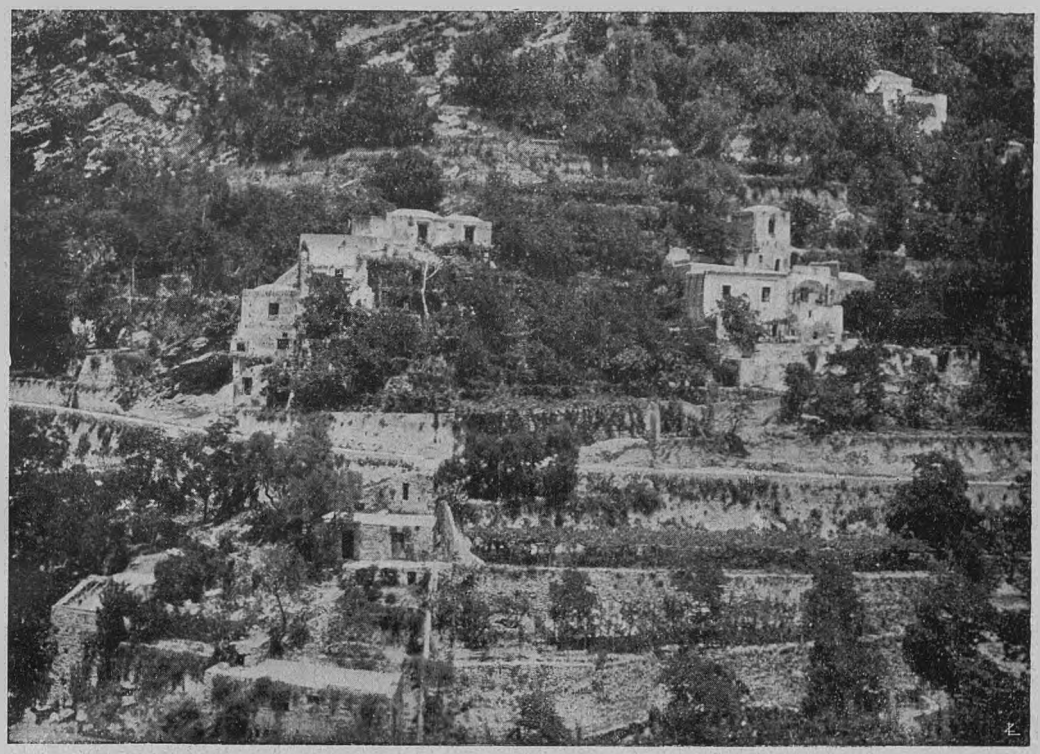


TORRE DEL GRECO, LAMIE A PADIGLIONE E A BOTTE.

aree montuose e appartate, non usano mai le lastre di pietra in luogo delle tegole. Ma è principalmente per la mancanza di materiale adatto. Infatti, ai confini nord-orientali del compartimento v'è un gruppo di paesetti molisani, in più valli contigue, che usano lastre di calcare arrotondate alla meglio agli orli. Esse coprono tutti i vecchi edificî e in qualche caso anche la chiesa. La piccola zona si allarga, ad oriente di Isernia, per la valle del Càrpino sino a Carpinone e a Sassano, e sui paesi seminati da Pettoranello di Molise a Castelpetroso; comprende quindi da questo lato le pendici estreme del bacino del Volturno, e corrisponde esattamente al più largo affioramento di una particolare varietà di calcare marnoso fogliettato.

Le lastre di pietra sono un materiale che si potrebbe dire «di fortuna», per il tetto: utilizzato quando la sua presenza sul luogo, in condizioni che richiedano poco o punto lavoro, ne riducano al minimo il costo. Sebbene si debba considerare fra i materiali che devono aver preceduto i laterizî nella storia dell'architettura rustica, non rappresenta una fase necessaria dello sviluppo di essa. Il materiale dei paesetti nominati è, inoltre, di una natura grossolana che impone alle lastre un forte spessore e forma poco regolare e rappresenta, insomma, un genere di copertura di scarsa impenetrabilità; non meraviglia quindi che l'uso di esso sia in rapida decadenza, nella piccola area molisana, e che i rossi pioventi di tegole ed embrici vadano sostituendo dovunque le tradizionali superfici grigie scintillanti al sole.

Estremamente rari sono pure i residui del tipo di copertura che si può ritenere più antico di tutti: il tetto di paglia. Nella Campania, anzi in tutto il Mezzogiorno, è largamente diffusa la capanna di paglia come annesso all'abitazione propriamente detta; e in taluni distretti essa si trova anche isolata sui fondi e serve di ricovero temporaneo ai contadini, dimoranti abitualmente nel borgo, nei brevi periodi di più intenso lavoro agricolo. All'infuori di queste «pagliare», che formano una categoria a parte di costruzioni della quale non ci dobbiamo ora occupare, i tetti di paglia si trovano soltanto, e raramente, su qualche piccolo annesso. Ma per un certo tratto della valle del Liri, specialmente intorno ad Isola, ove sono ancora molto numerose le casette di argilla, se ne rinviene pure qualcuna col tetto di paglia. In tali paesi, che fanno parte della zona fortemente colpita dal terremoto di Avezzano, di fronte alle povere costruzioni di paglia e fango, sembravano dimore privilegiate le baracche che tuttora ospitano una parte non piccola della popolazione. Pure, nel giorno festivo in cui avemmo l'occasione di percorrere la valle, i paesani non davano l'impressione di vivere in cattive condizioni economiche e alcuni degli abitanti delle più umili capanne portavano buoni abiti di panno nero e scarpe da... città. Il desiderio che sieno conservate al nostro paese le forme indigene e locali dell'abitazione non potrà forse estendersi a que-



CASE COLONICHE A POSITANO.

sti esempî, che rappresentano un minimo poco lodevole di esigenze: ma anch'essi meritano di essere rilevati e segnalati prima che si perdano del tutto.

Il rinnovamento edilizio contemporaneo minaccia le vecchie forme, soprattutto in quella parte del territorio campano che ne offre ancora la maggiore varietà e che comprende la zona costiera, le isole e il retroterra dei golfi di Napoli e di Salerno. Essa tocca, al nord e al sud, a due grandi superfici di pascoli o di culture estensive: la pianura alluvionale del Volturno, che giunge presso la costa sino all'orlo dei Campi Flegrei e al Monte di Cuma, e la pianura del Sele che si estende fin quasi ai sobborghi di Salerno. Grosse e rade «masserie» padronali, dalla struttura complessa, talvolta massiccie e turrite, erano una volta le sole dominatrici delle due pianure, le sole abitazioni permanenti del loro verde silenzio. Ora la piccola coltura vi si sta infiltrando, dalla periferia, portandovi anche case coloniche isolate. Sono costruzioni recenti di non grande interesse che conservano però, in prevalenza, le forme tradizionali già descritte, per quanto riguarda il tetto, al principio di questo articolo.

Il tipo a pioventi con copertura di tegole si estende di fatto, senza immistione di altre forme, dal lato settentrionale sino a Vico di Pantano e a Caserta, dal lato meridionale sino a Nocera e a Gragnano, mentre sul lato interno, orientale, gli appartengono tutti i paesi della collina e della montagna. Ma entro ai limiti così indicati l'agro napolitano e il nolano mostrano da per tutto, accanto al tetto a pioventi di tegole, la copertura piana a terrazza. Le proporzioni numeriche dei due tipi variano da luogo a luogo e non è sempre agevole indurre dai caratteri esteriori quale sia il tipo, localmente, più vecchio. Pare che il tetto a pioventi copra in tutto il territorio, fin quasi alla costa, le case di aspetto più antico; ed è d'altra parte evidente che la copertura a terrazza ha preso un grande sviluppo in tempi prossimi a noi ed accompagna ormai, per la facilità di costruirla con poche longarine di ferro, tutti i nuovi edifici rurali.

Questi ultimi sono anche molto semplici e disadorni. Ma non è difficile rinvenire,



AGEROLA - TETTI COPERTI DA SCANDOLE.

Non può essere sfuggita, a chiunque abbia percorsa questa nostra incantevole riviera, la presenza delle case con copertura a vôlta, isolate o, più spesso, raggruppate fra gli orti, i vigneti o gli agrumeti di Torre del Greco, di Positano, di Amalfi o dell'isola di Capri. In esse si manifesta un tipo di architettura rustica nettamente distinto da quello tradizionale della penisola. Il problema della copertura vi è stato risolto su un principio del tutto diverso, ma, in un certo senso, anche più semplice: perchè la costruzione a vôlta dei vani dell'abitazione fornisce senz'altro anche una copertura esterna solidissima. È soltanto necessario assicurare i piedritti contro la spinta della vôlta, il che si ottiene con un debito spessore o con la costruzione a scarpa o con speroni esterni, e assicurare inoltre alla superficie di copertura una sufficiente impermeabilità: e questo secondo scopo è ottenuto generalmente con un impasto di pozzolana e calce battuto a lungo con accorgimenti speciali. Si dice che tale « lastrico » garentisca alle « lamie » una durata grandissima, ciò che sembra confermato dall'aspetto vetusto di una gran parte di esse, e molto superiore a quella dell'asfalto col quale si è cercato modernamente di sostituirlo.

Nei tipi elementari la vôlta o lamia ha la forma « a padiglione », consiste cioè di quattro facce curve, corrispondenti ai lati dell'abitazione, che si fondono in alto e al centro in una superficie di scarsa convessità. Vi sono case che terminano con un unico vano e una sola vôlta a padiglione; altre con più vani adiacenti in fila con una lamia su ciascun vano; altre infine con disposizione più complessa di vani che terminano in forme variate di vôlta: a « crociera », a « botte », a « vela », a schiena d'asino, a cupola sferica. La maggiore varietà e fantasia di co-

qua e là, pure vecchie costruzioni a terrazza di fattura più curata e di aspetto molto più attraente, anche se il tempo ha guastato in parte la dura coltre di intonaco a impasto fino e lucente che le ricopriva. Se ne incontrano un po' dovunque, anche al limitare interno della pianura, entro alla valletta di Maddaloni e in altri lembi vallivi che si insinuano fra le basse groppe calcari dell'Appennino campano e sempre alleggiadrite dalle svariate strutture che sorreggono le scale, esterne, al piano superiore. In molti casi la copertura a terrazza è limitata alla parte dell'edificio che contiene le stalle ed ha il solo pianterreno, mentre il corpo principale di esso ne ha due e porta il fienile sotto il tetto a pioventi. La terrazza serve da essiccatoio per vari prodotti. Essa appartiene ad un tipo di abitazione particolarmente adatto a regioni di coltura molto intensa ove la casa del contadino sta di regola in grossi centri vicini ed occupa, con tutti i suoi annessi, uno spazio assai limitato. E sebbene la grande diffusione raggiunta dalle forme a terrazza sia di data recente, è da ritenere che le sue origini rimontino assai indietro nel tempo e che sieno da collegarsi al complesso di forme edilizie della zona costiera del Golfo di Napoli e della penisola sorrentina: quivi sono anche taluni centri come Pozzuoli, che non hanno per le loro case altra forma di copertura.



LA CASA DI MONTAGNA AD AGEROLA.

struzioni si osserva tra le vecchie case della riviera di Amalfi e di Capri: in questi luoghi la copertura a vôlta non è che un elemento dello stile peculiare e originale che ha già attratto l'attenzione degli artisti e degli architetti. Ma in qualche angolo dei Flegrei, a Torre del Greco e soprattutto a Positano se ne vedono meglio le forme semplici e la predominanza assoluta nelle abitazioni rurali.

Si è parlato, per l'origine di questo stile, di influenze arabo-normanne (Cerio, Jona, Marconi). Certo esso dà, nell'insieme, l'impressione di uno stile orientale e in una regione che usa ancora la « noria » araba per l'irrigazione degli orti — nella campagna di Torre del Greco ne esistono vecchi esemplari tutti in legno —, non sono da escludere influssi saraceni. Anche la distribuzione costiera di tali forme attesta una loro origine oltremarina, e, in tutta la sua struttura, l'arte muraria delle abitazioni a lamia mostra d'esser nata in una regione poverissima di legname da costruzione e povera anche di argilla: condizioni che, come osserva il Marconi, si verificano effettivamente anche a Capri e in parte della penisola sorrentina, e che spiegano lo sviluppo raggiuntovi e la persistenza di uno stile indubbiamente estraneo alla tradizione peninsulare italiana. Tuttavia l'architettura araba offre soltanto alcuni elementi molto generali di rassomiglianza. Per quello che ci risulta, senza però aver fatto ricerche in proposito, le forme d'architettura rustica a lamia si ripetono, con molti particolari identici di costruzione, nell'isola di Santorino e sono molto probabilmente diffuse su altre rive dell'Egeo. E non ci sembra ora del tutto casuale l'aver trovato, molti anni fa, le lamie a padiglione a Calimera, una delle borgate greche del Salento. Anche là le abitazioni più semplici consistono di vani unici, isolati o giustapposti, ciascuno dei quali termina in una vôlta depressa: se questa fosse scoperta l'aspetto risulterebbe identico a quello delle case di Positano o di Torre del Greco; ma la vôlta è invece quasi del tutto coperta da

una terrazza, circondata da un parapetto, in modo che ne emerge soltanto la parte centrale. Nella Terra d'Otranto si ripete la coincidenza della struttura a lamia con la povertà di legname da costruzione e di argilla da laterizî, quelle stesse condizioni che, in forma più acuta, devono aver favorito nella Terra di Bari lo sviluppo delle «casedde» coperte di pietre soprammesse. È possibile dunque che le forme a vôlta dell'Italia meridionale si debbano all'introduzione di un'arte muraria rurale greco-bizantina in un periodo in cui l'avanzato diboscamento aveva privato alcune regioni del legname?

Le costruzioni a lamia, in ogni caso, non potevano avere una grande diffusione, specialmente per la difficoltà di applicarne i principî a edifici ampi o complessi. Tale stile conservò quindi carattere quasi del tutto rurale, con poche eccezioni, fra le quali può essere ricordata una chiesa di Positano che le sue cupolette emisferiche fanno assomigliare ad una moschea. Accanto alle lamie si sviluppò la copertura a terrazza, anch'essa diffusa oggi su molte rive del Mediterraneo, e già praticata nei *solaria* dall'arte edilizia romana. Così attualmente nella Campania tutt'intorno ai punti ove è meglio conservato il tipo delle lamie, si ha una fascia nella quale terrazze e vôlte si alternano o si associano, che poi nell'interno conduce a quella già ricordata, nella quale sono invece associate o frammiste le terrazze e i tetti a pioventi.

Nella penisola sorrentina la zona delle lamie e terrazze è limitata ad una striscia costiera assai ristretta, che sale un poco soltanto nella piana di Meta di Sorrento, a Ravello e nella vallata di Majori sino a Tramonti: il suo limite orientale è dato dal comune di Salerno.



I TETTI DELLA CAMPANIA.

Nell'interno della penisola ricompare la abitazione appenninica a pioventi. Fra Castellammare e la riviera amalfitana, i Lattari, culminanti nel monte S. Angelo (1445 metri), hanno forme relativamente aspre, ammantate dal bosco di castagni e, per un largo tratto, sono del tutto privi di paesi o di abitazioni isolate. La strada che porta da Castellammare, per Gragnano, al versante meridionale attraversa in galleria il breve tratto più alto e sbocca nella conca di Agerola, ove, tra i castagni a 600-700 metri, sono seminate le piccole frazioni che ne costituiscono il Comune. Dalla conca, per la parete quasi a picco, scende il vecchio sentiero a gradini che conduce agli scogli del Furore.

Ad Agerola, una delle stazioni estive preferite dai napoletani, il visitatore ha la sorpresa di trovarsi in un ambiente di montagna a poche centinaia di metri dagli agrumeti sottostanti e dalla costa che gli manda, se appena egli si affaccia all'orlo della conca, la voce del mare che la flagella. E la sorpresa non minore di vedere la maggior parte delle case con i tetti a forte pendenza coperti di assicelle di legno, come in una vallata delle Alpi. L'apparizione è talmente inaspettata che vien fatto di pensare ad una introduzione di lassù, tanto più che in Agerola la fiorente industria dei latticinî ha la specialità della produzione del burro, co-

sa insolita nell'Appennino. Ma null'altro, nella forma e nella struttura della casa, richiama alle abitazioni alpine, e riesce più semplice supporre che quest'angolo di montagna sospeso fra due mari abbia, per un raro privilegio, conservato una molto antica forma di copertura italica. Ci racconta infatti Plinio (Nat. Hist. XVI, 9-10) che i contadini adoperavano talvolta, per cuoprire le loro capanne, la scorza degli alberi, e che le « scandole » o assicelle di quercia, di faggio e di altre essenze costituivano un ottimo materiale di copertura per il tetto; e aggiunge che, al dire di Cornelio Nepote, Roma stessa era stata coperta di tali assicelle per 470 anni, sino alla guerra di Pirro. Le scandole di Agerola sono di castagno e, sebbene tegole ed embrici le vadano a mano a mano sostituendo, ancora vengono preparate nelle segherie della valle di Majori. Esse si ritrovano a Scala e, alcuni anni fa, se ne vedeva un esempio anche a Gragnano.

Non è improbabile che tale genere di copertura fosse alquanto più diffusa in tempi relativamente vicini: lo indicherebbe il fatto che negli altri paesi della zona interna della penisola sorrentina si fa largo uso, per il tetto, di embrici piatti, materiale, come ho già detto, di diffusione piuttosto recente nelle campagne. Ad Agerola si osserva pure qualche edificio secondario col tetto coperto di stoppia: altro indizio del carattere arcaico delle costruzioni rurali della piccola zona.

Da quanto abbiamo detto — e la cartina a pag. 1386 rappresenta senza pretendere alla esattezza che potrebbero dare ricerche metodiche —, è risultata a sufficienza la varietà di stili rurali della Campania, sebbene sia stato considerato un solo elemento della struttura dell'abitazione e, anch'esso, in modo sommario. Emerge da ciò l'interesse notevole che avrebbe il rivolgere all'Italia peninsulare e insulare quelle ricerche sull'abitazione rurale che sono state, finora, quasi del tutto limitate alla zona alpina o padana.

RENATO BIASUTTI.

(Fotografie da negativi Biasutti, Colamonico, Dainelli).



(fot. cav. C. D. Bonomo e figli, Asiago)

UNA DELLE PIÙ IMPORTANTI OPERE DI RICOSTRUZIONE DEL DOPO GUERRA: LA CITTÀ DI ASIAGO RISORTA IN POCO TEMPO DALLE MACERIE.



COME SI FABBRICA UNA CATENA

A chi giunge a Fusine in Val Romana da Tarvisio, il grazioso paese, che dista appena tre chilometri dal confine jugoslavo, si presenta come molti paesi siti in alte vallate con le sue case allineate per lungo tratto a destra e a sinistra della rotabile.

Un poco discosto dall'abitato, in fondo, presso l'imbocco della valle che sale alla conca dei laghi di Fusine (Weissenfels) situati ai piedi di una collina ricoperta da una densa abetaia, sono i fabbricati del Catenificio, che spiccano per il bianco delle loro facciate e per gli acuminati tetti di *eternit* (1). Dentro quei fabbricati che par si rifugino in quell'angolo quieto, tra le abetaie che tutti li circondano, ferve una rumorosa attività di lavoro che nobilmente afferma la capacità della nostra razza anche alle porte d'Italia.

Se si risale per la vallata lungo la quale rumoreggia il torrente che dal lago inferiore di Fusine scende per un tratto, in condotta forzata, a muovere le turbine, sempre fra un paesaggio incantevole, sorpassato lo imbocco del torrente ove una piccola diga con sfioratore contiene e ripartisce l'acqua che defluisce dal lago, dopo una svolta, per un sentiero che si dirige ad un piccolo *chalet* specchiantesi nelle acque, cessa come per incanto ogni rumore e tutto si acquieta in una placida visione di sogno. Ecco il lago. Vi torreggia, quasi a segno di dominio, il maestoso Mangart che con le sue nude pareti spicca nello scenario che ha per cornice, in alto il cielo, in basso verdi abetaie.

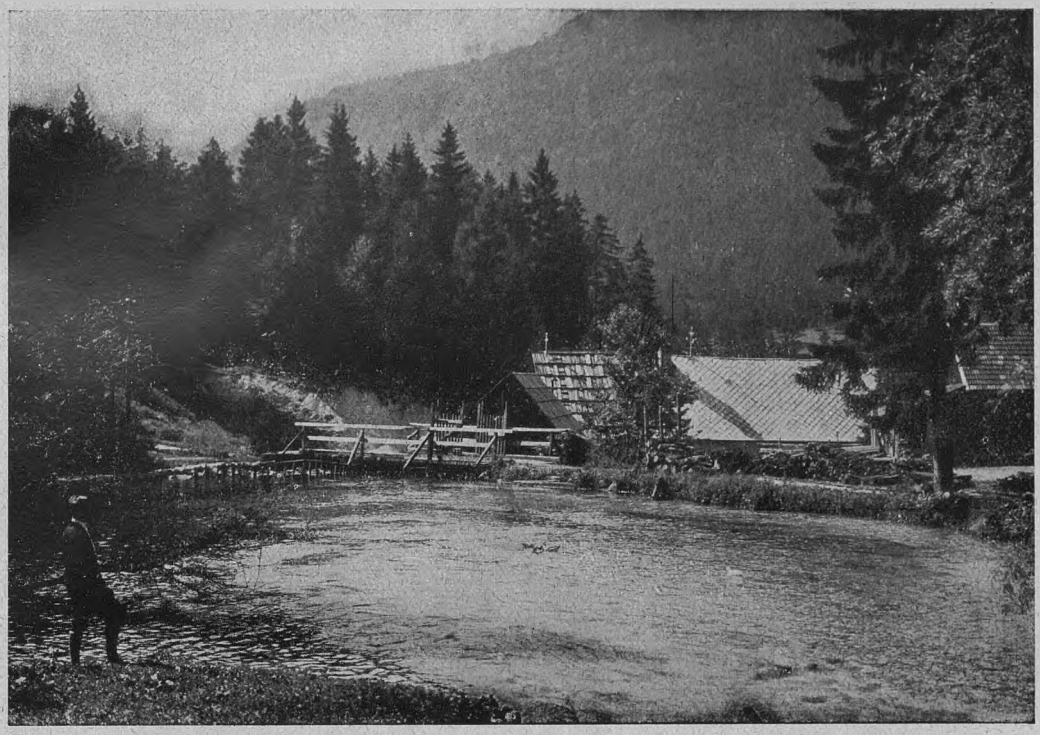
(1) Nel 1595 il patriarca di Aquileia, Franco Barbaro, nel riordinare la diocesi, comprese nella stessa fra le altre anche le vicarie di Laglesie, Bamborghetto, Ugonia Valbruna, Camporosso, Tre Vie o Trevisio colle frazioni di Campobianco e di Valverde. Nomi questi italianissimi. Più tardi Tre Vie divenne Tarvis, Campobianco Weissenfels, Camporosso Seifnitz e Valverde Grünwald. Nel 1595 Weissenfels non si chiamava nè Roccalba nè Fusine in Val Romana (nome dato oggi ufficialmente alla località), ma Campobianco.

La visita al catenificio.

Ma penetriamo per una rapida visita nel Catenificio, e cerchiamo di farci accompagnare da chi ci legge, seguendo il ciclo di lavoro fino ai reparti dove la catena, pronta, viene imballata e spedita nei diversi centri d'Italia e dell'estero, fino nelle Indie e in America.

Il ferro giunge al Catenificio dalle ferriere italiane e da quelle estere, in fasci di verghe tonde, chiamate vergelle. La vergella giunge in diametri da 5 a 14 mm. e viene depositata su un piazzale donde si accede al reparto del lavaggio che viene fatto in speciali vasche a sezione ellittica. Una miscela di acqua e acido solforico viene riscaldata, per mezzo di speciali condotte di vapore. Il bagno dura un paio d'ore ed ha per iscopo di levar la ruggine e preparare il filo per la successiva trafilatura. Spesso a neutralizzare l'azione eccessiva dell'acido occorre che la vergella venga immersa in un bagno di acqua e calce.

Dal reparto lavaggio il ferro viene passato per una discenderia a piano inclinato alla trafilatura che ha lo scopo o di dare al diametro del filo una sezione circolare costante o di diminuire il diametro con successivi passaggi attraverso a calibri di diversa misura. La riduzione va talvolta da 5 a 1 mm.; in tal caso il ferro rincrudisce e deve subire dopo la trafilatura un processo di ricottura in speciali caldaie di acciaio fuso ove viene lasciato 5-6 ore e riscaldato a fuoco vivo. Nel passare attraverso i calibri per raccogliersi in tamburi cilindrici girevoli, il filo assume lucentezza, perdendo la superficie di ruggine. Durante le trafilature successive il filo subisce pure bagni speciali.



FUSINE - LAGHETTO ARTIFICIALE NELL'INTERNO DEL CATENIFICIO.

La vergella viene pesata, per controllo, all'entrata e all'uscita dalla trafileria e su apposite tabelle i singoli operai segnano i quantitativi di lavoro eseguito per la ricompensa che è a cottimo. Nel Catenificio, all'infuori dei lavori di trasporto e sorveglianza e di altre piccole mansioni connesse alla vita di tutte le industrie, tutto il lavoro è retribuito a cottimo.

Dalla trafileria il ferro segue tre vie, sia che esso venga portato al reparto ove si fabbrica la catena saldata elettricamente, o al reparto della produzione di catene senza saldatura o a quello della catena saldata alla forgia. Questi sono i tre tipi fondamentali di lavoro cui si connettono, come vedremo, la preparazione degli accessori delle catene senza saldatura, e la fabbricazione di quei tipi di chiodi che si chiamano punte di Parigi.

La catena saldata elettricamente.

I procedimenti di lavoro per ricavare dal filo di ferro la catena, non sono di natura molto complicata. I macchinari invece sono nel loro insieme regolati su movimenti simultanei di assi con eccentrici, ingranaggi e leve, alcuni più, altri meno semplici.

Il tipo più importante di lavorazione è la catena saldata elettricamente, per diam. da 2 mm. a 12 mm., che pur richiedendo un processo di lavoro meno rapido di quella senza saldatura è più ricercata e si adatta meglio soprattutto alle catene confezionate.

Il filo di ferro trafilato viene steso su speciali tamburi al livello del piano delle macchine che compiono la prima operazione automatica cioè la piegatura. Da qui viene imboccato attraverso una scanalatura ed entra trascinato da uno speciale dispositivo nel vivo del meccanismo. Quando del filo è entrata la parte che comporrà una maglia della catena, esso viene tagliato dalla macchina. La piegatrice, che deve dal filo ricavare un anello generalmente ellittico i cui due capi combacino completamente, per la successiva saldatura, lavora in tre tempi. Il filo che si trova adagiato su un perno mobile situato nel centro della macchina viene ripiegato anzitutto su due lati, poscia sul terzo lato a mezzo di due martelletti che lo investono simultaneamente. In questi due



FUSINE - VEDUTA GENERALE DEGLI STABILIMENTI.

primi tempi la maglia è formata, poscia essa viene presa da una tenaglia che la fa ruotare di un angolo retto adagiandola in una scanalatura del perno in attesa della successiva maglia che con lo stesso procedimento di lavoro si chiuderà entro essa.

La catena così formata si raccoglie su tamburi girevoli e viene portata o al reparto confezionamento, ove vengono fabbricate le catene per industrie agricole con i relativi femmagli, anelli e moschettoni, donde passa nel reparto della saldatura, o direttamente nella sala ove si effettua la saldatura. Questa viene eseguita sempre col sussidio della corrente elettrica. Due reofori vengono avvicinati fra di loro e trasmettono alla maglia di ferro che si presenta loro dinnanzi la corrente finchè il ferro portato al calore bianco si salda nei due capi della maglia piegata, subendo un'opportuna pressione.

La saldatura può esser fatta elementarmente a mano, cioè l'operaio presenta successivamente i capi delle singole maglie, avvicina i reofori e quando la saldatura dell'anello è effettuata passa nell'anello prossimo. Questo lavoro è fatto dalle donne; ad ogni successiva saldatura sprizzano scintille che dànno vivezza al quadro di insieme del reparto. Le operaie sono sedute su alti sgabelli e con una mano passano la catena con l'altra muovono ritmicamente la leva che avvicina i reofori.

La saldatura può essere però fatta anche semi-automaticamente oppure automaticamente senza sussidio della mano d'opera. Se è semi-automatica l'operaio si limita a regolare il tempo della saldatura a mezzo di un giunto a scatto; la catena prima di uscire dalla macchina passa sotto un coltello che leva dalle maglie la sbavatura. Se infine la saldatura è automatica il tempo viene regolato da un dispositivo ad eccentrico e la macchina, salvo una sorveglianza intermittente, cammina da sè, con un ritmico pulsare dei suoi meccanismi.

Calibramento, torcitura, lucidatura della catena.

Le catene saldate elettricamente possono essere impiegate per vari scopi; i diametri



FUSINE - I FABBRICATI DELLE PIEGATRICI.

più piccoli del filo di ferro servono per catenelle di uso comune, per animali, quelle più grosse per paranchi o per altri impieghi industriali.

Tutte le catene saldate elettricamente passano per il controllo al banco di prova ove a seconda dei diametri subiscono determinate trazioni, che sono debitamente indicate su apposito quadro registratore. Dopo il controllo del banco di prova viene fatto un controllo maglia per maglia da donne che devono verificare soprattutto se nella piegatura e nella prova qualche maglia si sia fessurata.

Le catene per paranchi devono venir calibrate, cioè regolate in modo che per un dato numero di maglie esse abbiano una determinata lunghezza. Il calibramento viene ottenuto dopo il controllo nel banco di prova, sottoponendo la catena che non abbia la voluta lunghezza a una tensione che la allunghi di quel tanto che occorre. La catena agricola una volta saldata viene portata, con un ascensore, al piano superiore ove è il reparto per la torcitura. La ragione della torcitura della maglia sta nel fatto che si vuole ricavare con essa una maggiore simiglianza della catena alla fune che viene impiegata nelle aziende agricole.

La torcitura è pure fatta da donne e questo lavoro viene eseguito a mano, anello per anello. La maglia viene introdotta in un mandrino girevole e girata rispetto a uno fisso di un quarto di giro, venendosi ad ottenere così nelle singole maglie una rotazione che fa sì che della catena una maglia non sia in contrasto con l'altra, ma si sviluppino in un piano comune. La rotazione delle maglie varia a seconda dei vari tipi di catene agricole.

Dal reparto torcitura la catena passa a quello della lucidatura, cui fanno pure capo le catene senza saldatura. Qui la catena, a seconda dei diversi diametri, viene immersa in appositi cilindri di ferro o di legno, girevoli intorno al loro asse orizzontale. Nel cilindro si pone una miscela di segatura di legno e di ritagli di cuoio che servono a lucidare il ferro. Dopo una o due ore di giri del cilindro la catena esce ben lucidata e può venir trasportata o direttamente al re-



FUSINE - GRUPPO DI CASE PER GLI OPERAI E IMPIEGATI.

parto imballaggi e spedizione o a quello della zincatura, nichellatura, catramatura e placcatura a fuoco.

Il reparto della lucidatura è comune, come quello della trafilatura, a tutte le catene.

La catena senza saldatura e forgiata.

Come abbiamo già detto, altro tipo di catena è quella senza saldatura, la cui fabbricazione è più rapida, non essendo necessario che la vergella segua i due procedimenti della piegatura e saldatura. Se però il procedimento di lavoro è più semplice, la catena non è per questo meno costosa nè più ricercata. Si tratta di una fabbricazione diversa, ove la saldatura viene sostituita da una ripiegatura del filo su se stesso.

La macchina che la fabbrica è fra le più complicate, per una serie di eccentrici che lavorano in una armonia di movimenti veramente ingegnosa. Il meccanismo osservato nel suo ritmico lavoro dà una impressione di compiacenza; seduce la simultaneità di alcuni movimenti che sono guidati da una progressione cronometrica di una grande precisione. Sta qui tutto il segreto delle macchine che foggiano le catene, e davvero si ha l'impressione che i costruttori nella ricerca geniale non avrebbero potuto ideare un meccanismo più perfezionato di quello che si presenta ai nostri occhi.

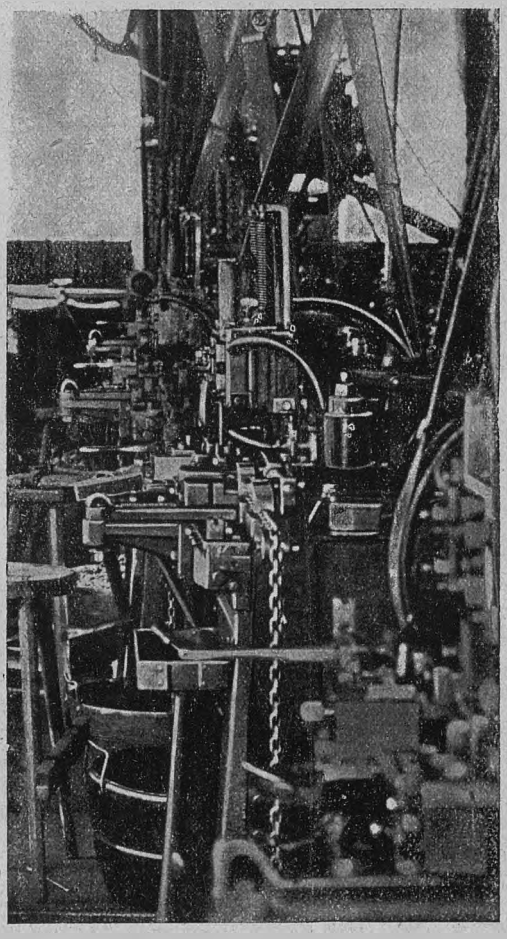
Il filo passa automaticamente attraverso un dispositivo e viene piegato ad otto a mezzo di torsione e chiuso con due uncini ottenuti coll'adagiarsi dei due capi estremi che vengono girati intorno al filo stesso. Esso entra in senso normale all'asse di movimento della macchina e il giro dei capi liberi e la successiva torcitura costituiscono un doppio ripiegamento che forma una legatura completa.

Nel riparto ove si fabbricano le catene senza saldatura che passano da qui direttamente alla lucidatura, vi sono pure alcune macchine per la fabbricazione di punte di Parigi. Il battito di queste macchine, che si rinnova in un succedersi regolare di va e vieni di un semplice dispositivo, dà all'ambiente un assordante frastuono. Le macchine in questo reparto lavorano senza il continuo sussidio della mano d'opera che le sor-

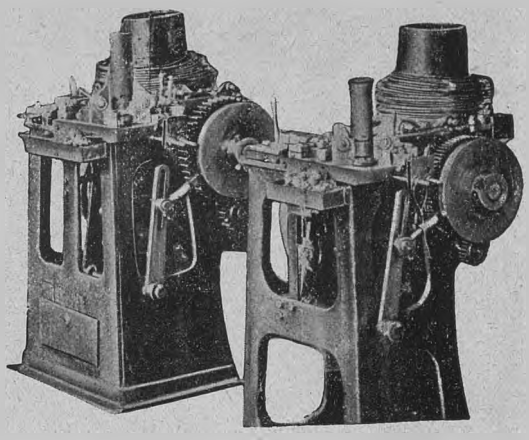
veglia soltanto a gruppi, pensando a regolare il movimento ritmico delle stesse e fornirle di tondino che viene svolto da un tamburo girevole per essere avvolto o come catena o raccolto per i chiodi in cassette.

Così come per le catene saldate anche per quelle senza saldature è annessa una sezione per la preparazione delle catene confezionate di determinate dimensioni per vari usi.

Le catene confezionate richiedono una preparazione accurata degli accessori, perciò esiste un reparto separato ove con lavorazione in serie vengono creati gli accessori. Così in detto reparto ove si susseguono per un determinato oggetto nel ciclo di lavoro varie operazioni su la materia iniziale, vengono preparati dal tondino, moschettoni per catene da cavallo e cane, fibbie, fermagli, cam-



FUSINE - MACCHINE PER LE SALDATURE SEMI-AUTOMATICHE.



FUSINE - MACCHINE PER CATENE SENZA SALDATURA.

panelle ricavate dalla lamiera di ferro ripiegata, forata e tagliata secondo stampi.

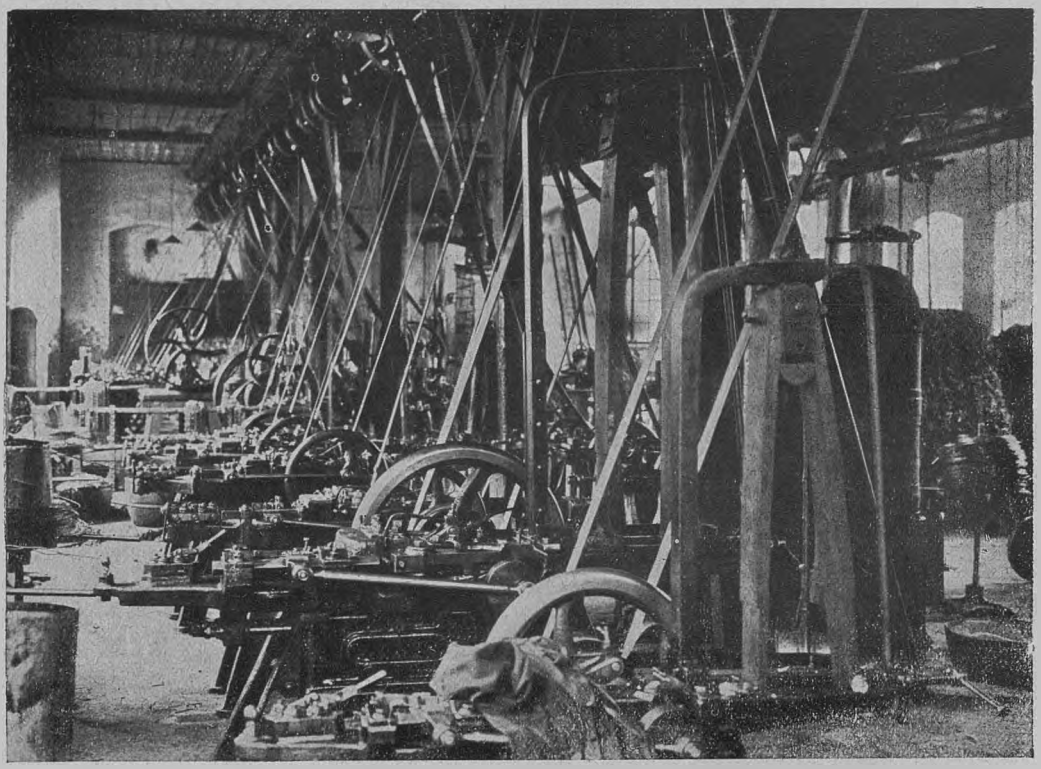
La lavorazione di questi singoli pezzi è molto interessante come interessano gli annessi reparti per la costruzione delle macchine di riserva per le officine.

La catena senza saldatura si fabbrica generalmente con diametri da 1 a 7 mm.; fino ai 13 mm. quella con saldatura elettrica; per grandezze oltre i 13 mm. fino ai 30 mm. il Catenificio di Fusine produce catene saldate alla forgia. Il lavoro in tale reparto è totalmente fatto dall'uomo, col solo sussidio di magli per le catene di spessori maggiori. La catena fatta alla forgia richiede abilità tecnica dell'operaio. Ogni forno con ventilazione automatica è servito da un operaio che dopo aver riscaldato al calore bianco i pezzi intagliati di filo di ferro, li piega e li salda a caldo. Le catene fabbricate alla forgia sono catene per argani e per la marina, senza traversino; gli altri tipi venendo fabbricati dal noto e importante Catenificio di Livorno che ha intime relazioni di lavoro con quello che noi descriviamo.

Produzione, imballaggio e spedizione.

Come abbiamo detto, con molta cura vengono fatte le prove e i controlli. Prima di passare una catena al reparto definitivo il costruttore deve aver la certezza che essa sia confezionata in modo da battere la concorrenza sul mercato.

Il prodotto italiano non è chiesto e consumato soltanto in Europa e in America, ma anche in Africa e nelle Indie con un fortu-



FUSINE - REPARTO FABBRICAZIONE DELLE PUNTE DI PARIGI.

nato e progressivo sviluppo che testimonia della sua bontà.

Si pensi che la produzione del 1924 è triplicata rispetto a quella del 1923 e che il Catenificio ha le sue maestranze composte di 300 operai, metà uomini, metà donne, numero rispettabile se si tiene conto che gran parte del lavoro viene eseguito con poca mano d'opera.

Grande cura viene data nel Catenificio, agli imballaggi, ove dal reparto lucidatura affluiscono le catene che vengono disposte a gruppi agganciate fra di loro. L'imballaggio si fa in casse, barilotti alla siciliana o anche in sacchi per il prodotto che si smercia in Paese. Conforta il leggere sulle casse impressi a caratteri neri i nomi di paesi esteri a noi distanti e la dicitura « Made in Italy » e conforta soprattutto il sapere che data l'ottima lavorazione il prodotto porta nel mondo il nostro buon nome.

Nell'anteguerra la produzione del Catenificio di Fusine in Val Romana era importante e le sue catene venivano smerciate nei principali centri dell'Austria; durante la guerra questa industria non subì crisi specialmente per le ordinazioni da parte dell'esercito.

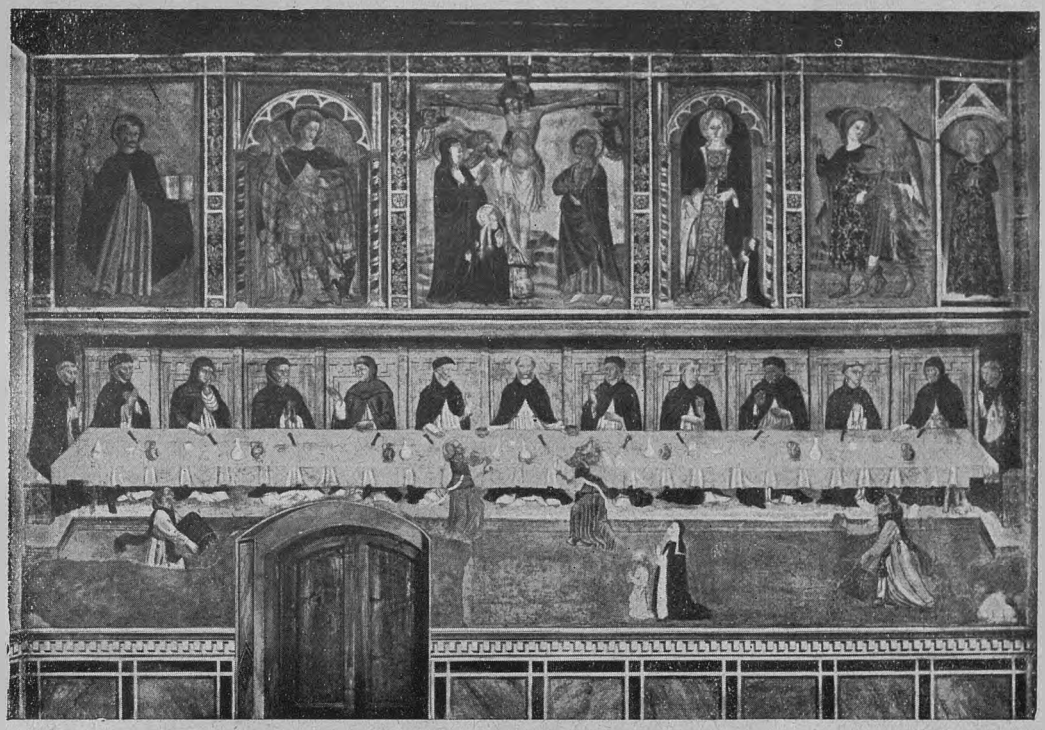
***

Al Catenificio è annessa una vasta possessione agricola forestale con produzione di legname e segherie; il legname serve per le cassette da imballaggi, fabbricazione di carri per trasporto, slitte in sostituzione dei carri nella stagione invernale.

Gli operai e gli impiegati vivono in case tipo villaggio-giardino, le provvidenze sociali consistono in un'autonoma cassa per ammalati con posto di medicazione, magazzino approvvigionamento viveri. Le boscaglie fino ai laghi di Weissenfels e i laghi stessi sono di proprietà della società, che dai laghi trae l'alimento principale per il catenificio, cioè la forza motrice. Per ora 4 turbine idrauliche di diversa potenza per complessivi 800 cavalli danno vita alle macchine.

Ing. GIUSEPPE COBÒL.

Le fotografie che illustrano l'articolo sono state gentilmente favorite dall'Autorità Militare.



(*Ist. Alinari*)

PRATO - LA CENA DI S. DOMENICO. CRISTO IN CROCE E LE MARIE (PIERO DI MINIATO, 1423) NELLA CHIESA DI S. NICCOLÒ.

IL SAN NICCOLÒ DI PRATO

Una piazza toscana, quieta, odorosa di tigli nella primavera, cinta ai lati da basse case rosate, che formano due ali al grande edifizio centrale. Da una parte il bel portale romanico-gotico di marmo bianco e verde di Prato della chiesa di San Niccolò, nella lunetta un affresco. La porta che si annunzia nello sfondo della solitaria via del Pellegrino, è tutta una sinfonia di verde e di bianco, verde che si ripete tenerissimo nella lunetta. Dall'altra parte il gran portone settecentesco, granducale. Dietro alla Chiesa, ricco di colore, in cotto, il campanile sottile nel cielo terso. Atmosfera toscana, quiete mai turbata e solo interrotta dal chioccolio della fonte. Nel 1322 così sorse, per munifico lascito testamentario del card. Niccolò degli Albertini di Prato (già paciaro a Firenze nel '300 tra guelfi e ghibellini), l'antico monastero. Corpo complesso, come l'abbiamo dinanzi, accresciuto in tempi diversi, testimone di vita alacre nei secoli, continuata nel presente. Il bel San Niccolò, oggi R. Conservatorio, è stato fin dal '700 uno dei più fiorenti educatori granducali per fanciulle nobili e fin dalla lontana fondazione tale fu la sua meta: educare, istruire.

Il Vasari afferma come il disegno del monastero di Prato già nell'anno 1300 fosse fornito al card. Niccolò da Giovanni Pisano; ma la cosa ci appare dubbia, sia perchè il Vasari si mostra spesso male informato anche per altre costruzioni pratesi, quale la Chiesa di S. Domenico, sia perchè dal '300 diversi anni trascorsero prima che se ne cominciasse la fabbricazione. Col passare dei secoli, che ben sei ne conta, il convento si accrebbe notevolmente, e solo intatto della parte trecentesca rimane il bel portale della Chiesa, uno dei più gentili monumenti di Prato. Qui la purezza dello stile romanico-pisano, rivelantesi nell'elegante semiarco e nella policromia del marmo, armoniosamente si unisce al



PRATO - LA PORTA DELLA CHIESA DI S. NICCOLÒ (SCUOLA PISANA)
(fot. Alinari)

fiori dorati, sorreggente il Bimbo che con mossa infantile si succhia il dito. S. Domenico e S. Niccolò ai lati in atto di contemplazione, si volgono verso la Vergine. Misticismo che ci fa pensare alla chiesa trecentesca, che dovette sorgere in stretta relazione col portale, minor sorella del Duomo di Prato. Altra è oggi la visione entrando nella chiesa. Su colonne di pietra rosata adorne di capitelli dorati che mettono una nota gaia e ricca nelle vôlte, coi bei stalli in noce, cogli affreschi leggeri del Fabbroni, la graziosissima chiesa ci porta in pieno settecento e non senza rimpianto. Ma a destra dell'altar maggiore, nascosto quasi in una nicchia di marmi preziosi un Comunicatorio in marmo, un segno del '400, quando Prato vide sorgere l'incantevole pulpito per opera di Donatello e Michelozzo, quando vide il Rossellino e Mino lavoranti nel Duomo. Sotto un grande arco felicemente costruito, quattro angioli in preghiera, mentre l'Eterno benedice dall'alto contornato da Cherubini. Reca in basso la scritta: *Hoc opus fecit fieri sor. Francisca de Lambertiscis* MCCCCLXXVIII. Esecuzione affrettata e pur gustosa nell'insieme, con molte disuguaglianze, chè la parte centrale si rivela di assai miglior fattura della lunetta. Opera di qualche scalpellino regionale che vide lavorar Mino nel Duomo, forse un aiuto del Maestro, dalla cui facile arte tolse molti difetti, pur sapendo improntare le sue opere, quale questo Ciborio, a una leggiadria superficiale, ma attraente.

goticismo dei capitelli e dell'arco triangolare che tutto include. Riprende la gamma del verde serpentino lo sfondo, una volta azzurro, or verde tenue della lunetta, altre volte attribuita a Giovanni da Milano, ma piuttosto di un provinciale seguace del grande maestro lombardo (1). Grandeggia in questa la Madonna, vestita di un ricco manto bianco a

Il vero gioiello del San Niccolò, meta di tutti i turisti che scendono a Prato, è nella Sacrestia della chiesa: il lavabo di terracotta robbiana. Ricco di colore e di elegantissima composizione misura m. 2,85 di lun-

(1) TOESCA - *La pittura e la miniatura in Lombardia*, pag. 226.



PRATO - LAVABO DEI DELLA ROBBIA NELLA SACRESTIA DELLA CHIESA DI S. NICCOLÒ
(*fot. Alinari*)

ghezza per m. 1,55 di larghezza. Era prima nel convento dei Monaci Olivetani a Sant'Anna; certo nella ricomposizione dovette subire dei danni, perchè non appaiono giustamente poste le diverse parti fra loro. È in forma di elegantissima edicola; putti briosi sopra la lunetta reggono ghirlande, quali fece il Desiderio nel sepolcro Marsuppini in Santa Croce. Nella lunetta una dolce Madonna con Bambino ci ricorda assai Desiderio da Settignano nel tabernacolo di San Lorenzo. Più sotto lo stemma dei Salviati e altri due angioletti di bella plastica sorreggenti un'anfora. Tra i pilastrini laterali ornati di candelabri, in un cartiglio, è scritto: *Averardus Alamanni de Salviatis fieri fecit. Anno 1520.* Dal giallo dell'arco al vaso viola orlato di verde come le sue anse, dai frutti bruni dei festoni al verde acuto delle ghirlande al celeste chiaro dei fiori, tutto qui ci parla di un artista che della ricchezza coloristica fece la sua gioia, per cui la bella opera acquista mirabile risalto. Arte varia che ci richiama motivi già uditi, mossa, preoccupata dell'effetto, seducente nei ricchi smalti, luminosa, sommamente coloristica: arte di Giovanni Della Robbia, che già nel 1497 in S. Maria Novella lavorava un consimile lavabo. Si volle vedere (1) in questa opera la bottega di Andrea, ormai troppo vecchio nel 1520 per lavorare, e non si pensò che il più attivo operaio di Andrea fu appunto il figlio Giovanni.

Dello stesso un'altra graziosa opera ha il San Niccolò nel bel chiostro quattrocentesco: un tondo, incorniciato nella porta che conduce all'orto di Gosto, con una dolce rappresentazione del Presepio: tondo assai simile a quello di S. Ansano presso Fiesole.

Ancora, al principio del '400, che già si

(1) CAROTTI *Archivio storico dell'arte*, 1892, pag 115.



(fot. Coppi, Prato)

PRATO - PARTE DEL CHIOSTRO DI S. NICCOLÒ.

annunziava magnifico per la Toscana per il testamento del grande benefattore di Prato, Francesco di Marco Datini, *vir prudens*, morto nel 1410, si dovette compiere da Pier di Miniato, pratese, nel 1423, il grande affresco del refettorio vecchio. È diviso in due fasce: il miracolo della moltiplicazione dei pani fornito a S. Domenico dagli Angioli e nella fascia superiore la Crocifissione e diversi riquadri con vari santi.

Narrava la leggenda come un giorno trovandosi la piccola famiglia di San Domenico senza pane, degli Angioli, mandati da Dio, si presentassero al Santo offrendogli copiosissimo cibo. Il pittore qui cercò di riprodurre la scena. I frati composti in atto di profonda meraviglia, mentre due angioletti un po' goffi, si inginocchiano davanti al Santo. Solo vivaci due figurine di conversi che accorrono attoniti rovesciando due pentoloni vuoti. In primo piano la figurina malamente dipinta di una terziaria domenicana, Margherita Bandini, la committente, moglie di Francesco di Marco e un'altra figurina d'uomo. Un colore giallino chiaro è in tutto l'affresco su cui risaltano i neri mantelli dei Domenicani, poco segnati nelle teste e nelle membra. Nella fascia superiore una Crocifissione stentata, difettosa, ma belli e di grande ricchezza i vestiti verdi, azzurri, rossi, damascati d'argento, dei Santi dipinti negli altri riquadri. Le vesti di Santa Caterina di Alessandria e dell'altra gentile santa vicina all'Arcangelo con Tobiolo sono interessante esempio di quello che allora erano le geniali manifatture di panni e broccati toscani.

Piero di Miniato, non forte disegnatore, pittore discreto mostra una ricerca di commozione che non riuscendo a manifestarsi attraverso l'animazione dei volti rilevanti un intimo sentimento, si palesa attraverso gli atteggiamenti esterni dei personaggi. Questa ricerca è pur nella sua tavola alla Galleria Comunale di Prato, è in questo affresco. Vicina l'arte sua a quella di Niccolò di Piero Gerini di cui fu forse un competitore. Più s'ispirò — chè non uscì mai di Prato — alle pitture di Agnolo Gaddi nella cappella del Sacro Cingolo. Egli dice una mo-



(fot. Coppi, Prato)

In alto: R. CONSERVATORIO DI S. NICCOLÒ IN PRATO: LA FACCIATA VERSO IL GIARDINO. - *In basso* IL CIBORIO DELLA CHIESA DI S. NICCOLÒ.

desta, ma dignitosa parola nella città che vedrà sorgere con altri accenti l'arte di Filippino (1).

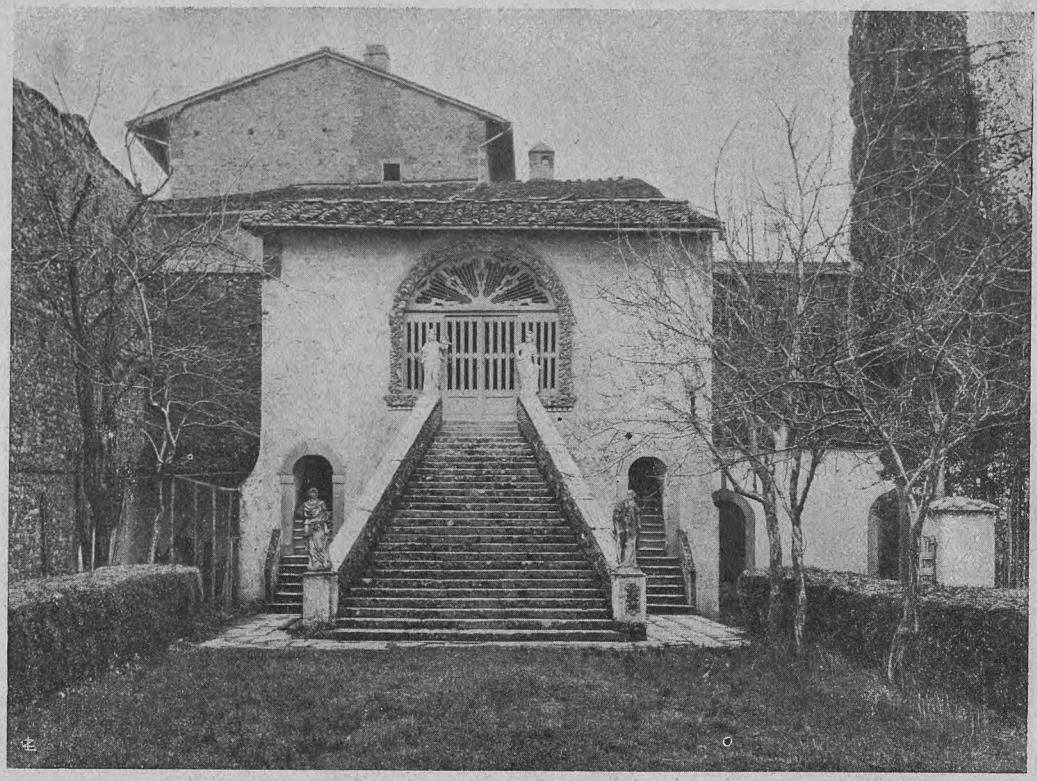
Nel '500 il S. Niccolò dovette assai commoversi per la ondata mistica portata dal Savonarola e una suora stessa, Oretta Pugliesi, morta nel 1504, fu ardente innovatrice e seguace; poco dopo un'altra, suor Lorenza Strozzi, morta nel 1590, elegantemente poetava in latino.

Il '600 lasciò una buona traccia nel vecchio convento. Su di un prato verdissimo, cinto dalle mura della città, vero *hortus conclusus,* animato solo d'estate da qualche trillo d'uccello, dominando le cose un'alta quiete meridiana, riposta e silenziosa coi gradini coperti di muschio, sorge la Scala Santa. Vi si accede anche per la *Via Crucis,* le cui stazioni, un tempo dipinte, sono appoggiate al muro del giardino. Mistico uso invalso di riprodurre la Gerusalemme terrestre. E qui, nelle debite proporzioni, nascosta e romita, la scala ci si presenta simile a quella presso S. Giovanni in Laterano, a Roma, coi suoi due piccoli ingressi



(fot. Coppi, Prato)

(1) G. GUASTI - *Notizie di due pittori pratesi,* Prato, 1871, pag. 40.



(fot. Coppi, Prato)

S. NICCOLÒ, LA SCALA SANTA.



(fot. Coppi, Prato)

PRATO - LA SALA DI RICEVIMENTO DEL R. CONSERVATORIO DI S. NICCOLÒ.

laterali e la grande scalinata convergente che conduce al Calvario. Sotto alla Scala la stanza mortuaria dove non l'orrida immagine della morte ci attende, ma il sorriso di una soave Madonna trecentesca.

Successivamente il S. Niccolò, carissimo ai Granduchi, vide accresciuta la sua bellezza. Nel 1787 veniva costruita la bella facciata sull'immenso giardino con le eleganti paraste e il lungo terrazzo che fa spaziare gli sguardi su Prato, sulle sue torri e sulla sovrastante montagna della Retaia. Questa parte moderna è ricca al primo piano di amplissimi dormitori e di aule; nel piano terreno di eleganti sale di ricevimento, ornate di candelabri e grottesche di bell'effetto.



PRATO - IL PRESEPIO DEI DELLA ROBBIA NELLA CHIESA DI S. NICCOLÒ
(fot. Alinari)

In questa parte settecentesca è l'odierno vestibolo su cui mettono le grandi scale regie che conducono alle scuole dell'educandato. Già nel 1785 per disposizione del Granduca (1) l'educandato fiorente ebbe nuove regole dettate appositamente dalla Granduchessa di Toscana. Varie vicende ebbe il S. Niccolò durante il periodo riformatore di Scipione Ricci. Dall'anno 1869 ebbe attivissimo ed affezionatissimo operaio Cesare Guasti che conservò tale carica fino al 1889, anno della sua morte. Oggi con sempre rinnovato spirito l'opera secolare si prosegue poichè, come già nel '400, il R. Conservatorio è uno dei più nominati della Toscana per l'ottima e fine educazione impartita dalla guida sapiente e amorosa delle Domenicane che veramente servono Iddio «*in laetitia*». Ed oltre al Collegio, lo Istituto magistrale completo, corrispondente a un vivo bisogno di Prato, fiorisce frequentato da numerosissima scolaresca esterna.

Ben si può gloriare il vecchio S. Niccolò dei suoi sei secoli di vita, che gli sono auspicio di un fecondo avvenire. In esso ogni forma e periodo dell'arte italiana lasciò traccia: dai chiostri del Rinascimento alle terracotte robbiane, dai grandi giardini alle chiare aule, alle belle sale settecentesche tutto è luce di letizia non solo d'atmosfera, ma di cuore e di spirito.

Festosamente oggi vi si attende ad educare per mezzo di ciò che è bello a ciò che è buono.

ELENA BERTI.

(1) Nel 1785 Leopoldo I, sul fondo di antichi monasteri soppressi, creò i Conservatori di Toscana affidandone l'istruzione e l'educazione alle oblate, pie donne secolari, viventi in ritiro, non dissimili dalle monache. Offrivano i Conservatori l'educazione delle fanciulle, sì da soddisfare ad ogni esigenza, ma considerati corporazioni religiose dal governo francese vennero soppressi, incamerandone i beni. Solo nel 1810 Napoleone I, apprezzandone l'ufficio, li ripristinò e Ferdinando III ne curò la conservazione, con rendite dello Stato ed elargizioni private, anche riguardo alle opere d'arte che spesso vi erano e sono contenute.

È stata iniziata la spedizione ai Soci dell'*Annuario Generale 1925-'26*. Esso viene inviato gratuitamente dapprima ai Consoli, poi ai Vitalizi e Quinquennali, poi ai Soci annuali che rinnovano la quota del 1926. Affrettatevi dunque a rimettercela per ricevere poi l'*Annuario*.



(fot. V. Sella)

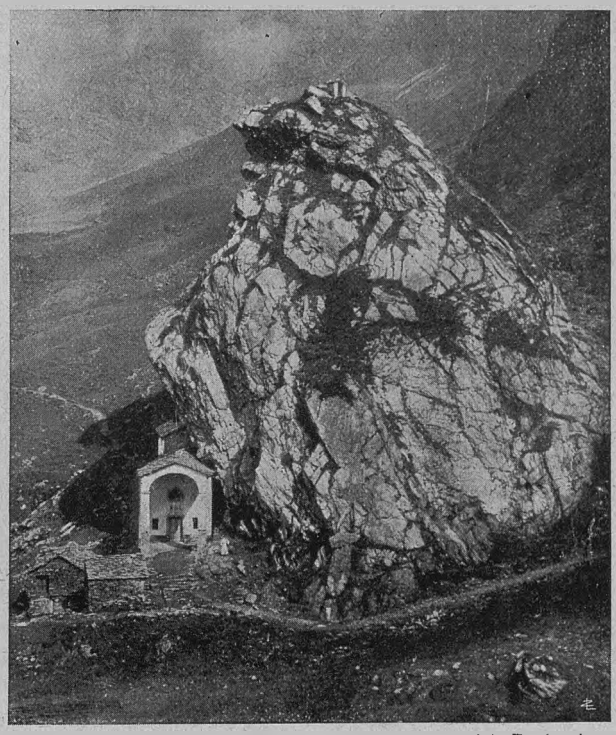
IL GHIACCIAIO DI MONEY. UNO DEI PIÙ IMPONENTI DEL GRUPPO DEL GRAN PARADISO.

L'ISOLA DEGLI STAMBECCHI

La strada che da Charvaz in val d'Aosta (donde si ha un bel colpo d'occhio sul sottostante forte di Bard sacro alla storia e alla leggenda napoleonica) segue il fianco sinistro di val Champorcher, tenendosi a considerevole altezza sul torrente Ayasse, ha origini regali; la fece aprire nel 1862 Re Vittorio Emanuele II per la caccia dei camosci. Questa valle fu anzi la prima che egli frequentasse per le sue cacce, e di qui ebbe inizio quella fitta rete di strade e di sentieri, quell'adattamento di case e quella costruzione di rifugi, quella costituzione di riserve, quell'acquisto di terreni, fino a raggiungere i 2200 ettari, quella formazione di un corpo bene addestrato di guardacaccia reali che fecero della regione montuosa che ha per centro il Gran Paradiso il più vasto e ricco e ben organizzato campo cinegetico d'alta montagna, che mai fosse al mondo. In più, esso ebbe la specifica funzione di salvar dalla distruzione totale, a cui era irremissibilmente condannata, la razza degli stambecchi, di quei caratteristici ruminanti dalle lunghissime corna arcuate (da 75 centimetri a un metro) che insieme cogli agili camosci sono i più considerevoli rappresentanti della fauna abitante tutto l'anno le più elevate regioni alpine, dal limite superiore della vegetazione erborea fino agli ultimi pascoli.

La passione venatoria di Re Vittorio è ben nota: il più popolare dei bozzetti ce lo raffigura appunto in abito da cacciatore. Cominciò a frequentare la val d'Aosta fino dal 1850 e vi andò poi ogni anno, facendo centro della sua dimora le case di caccia di Orvieille in Valsavaranche, e del Gran Piano di Noasca, ma portando poi le tende del suo accampamento in differenti luoghi a seconda dell'opportunità: sempre ospite ambito da quella popolazione che lo considerava un po' come particolarmente suo e gli era larga di rustici omaggi. L'interessamento che egli dimostrava fu certo di notevole vantaggio alla conservazione degli stambecchi; ma la loro protezione era cominciata molto prima, nel 1821, proprio l'anno dei

moti carbonari in Piemonte e della reggenza di Carlo Alberto. A quell'epoca lo stambecco, già diffuso in tutta la regione alpina, era andato gradatamente scomparendo per ridursi a qualche raro esemplare nei pressi del monte Rosa e del Cervino, nella catena del monte Bianco e nella Valgrisanche, e a poche diecine di individui nei monti del Gran Paradiso e della Grivola.



(*fot. E. Assale*)

IL CARATTERISTICO SANTUARIO DI S. BESSO ALLA PORTA CAMPIGLIESE DEL PARCO NAZIONALE.

Un Rescritto del Governo, che porta appunto la data del 21 settembre 1821 proibiva la caccia dello stambecco, riservandola alla Casa Reale e proibiva anche di conservare le spoglie dell'animale, agognato trofeo cinegetico. Esso completava e dava efficacia a un altro più generico provvedimento, emanato nel 1816, per l'intelligente insistenza di un ispettore forestale del Ducato (si chiamava ancor così l'antico possesso cisalpino della casa di Savoia), Joseph Delapierre.

La stremata razza fu salvata: le poche diecine del 1821 salivano, nelle Riserve Reali, a circa 600 individui nel 1879, l'anno dopo la morte di Vittorio Emanuele e a 3020 nel 1914, al principio della guerra europea. Ma a questo aumento non corrispose l'amore per la caccia dei successori di Vittorio Emanuele II. Certo essi non furono assidui frequentatori delle vallate predilette dal primo re d'Italia; e non par sufficiente la ragione che ne dà il Giacosa nel suo recentissimo e attraentissimo libro su Cogne: che cioè, quanto più crescevano gli affari dello Stato e salivano le fortune del piccolo regno ereditato da Carlo Alberto, tanto minor tempo avanzasse ai Sovrani per l'esercizio della caccia. Il Re Galantuomo riuscì sempre a salvarseli un po' di giorni nell'anno. E forse egli, non men generoso del suo Augusto Nipote attualmente regnante, avrebbe escluso le riserve reali delle Alpi Graje, da quella larga donazione, che non sempre trovò degna corrispondenza, con cui S. M. il Re Vittorio Emanuele III cedeva nel 1919 al Demanio dello Stato e all'Opera Nazionale dei Combattenti un cospicuo numero di beni della Corona.

***

Da cosa nasce cosa. Quella donazione che vide la Reggia di Caserta ospitare la Scuola per gli ufficiali della guardia di finanza, quella di Milano gli uffici municipali, parte del gran Parco di Monza, l'autodromo e l'ippodromo, fece pur nascere l'idea che quei 2200 ettari, fino allora di proprietà privata di S. M. il Re, potessero entrare a far parte di un *Parco Nazionale del Gran Paradiso,* destinato a conservare le forme nobili della flora e della fauna alpina, con particolare riguardo alla razza degli stambecchi. Se ne trova cenno nella stessa relazione ministeriale, presentata l'11 settembre 1919 alla Camera dei Deputati, a corredo del disegno di legge relativo alle modificazioni alla dotazione della Corona. E l'on. Rava, l'illustre presidente del Comitato Nazionale del T. C. I. per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italici, si affrettava, nella sua qualità di relatore della legge, a plaudire alla proposta, che subito il Governo mise allo studio.

Pur troppo si sa come le cose procedano,



LA VETTA DEL GRAN PARADISO. LATO SUD-EST.

quando un'iniziativa deve svolgersi tra le mutevoli vicende della politica e gl'impacci della finanza. Quella proposta si trascinò laboriosamente dall'uno all'altro Ministero, quantunque alla presidenza del Governo fossero uomini non certo ignari o incuranti delle cose piemontesi: l'on. Giolitti e l'on. Facta. Ma, se le remore son sempre o quasi sempre dannose, in questo caso rischiarono di riuscir fatali, almeno ai poveri stambecchi. Il regime provvisorio, cioè l'incertezza sulle sorti delle riserve reali, la diminuzione dei guardacaccia, non sostituiti, il rilassamento delle disposizioni relative alla caccia incoraggiarono cacciatori e bracconieri, specialmente d'altre vallate a una spietata distruzione della fin allora vietata selvaggina. Nel fondo della vallata correvano degli autocarri dove le vittime erano disposte a strati e non bastando i fucili ordinari, si adoperavano all'eccidio quelli a mitragliatrice, di trentasei colpi; zone intere completamente spopolate; le riserve abbandonate, tolti i segni del divieto. Nel tempo stesso si lamentava l'alienazione o la rovina delle case di caccia reali, il deperimento delle strade di caccia, la caduta dei ponticelli, elementi indispensabili alle più rapide comunicazioni; la distruzione di un'opera semisecolare. Quando i danni stanno per diventare irreparabili, si svegliano le energie conservatrici. Qui, veramente un'energia aveva sempre vegliato: quella dell'avvocato Anselmi, presidente della Deputazione Provinciale di Torino, arguto quanto tenace; e perfetto conoscitore di quelle cime e di quelle valli. Egli che aveva fatto e rifatto più volte il pellegrinaggio a Roma, vi tornò il 24 novembre del 1922 e presentò al ministro Teofilo Rossi un quadro così impressionante dello stato delle cose, che produsse in lui l'immediato proposito di giungere ai ripari.

In poche settimane, il progetto ministeriale che si trovava arrenato fra le secche degli uffici e gli scogli di vedute discordanti, veniva ritirato e sostituito col Decreto-Legge del 3 dicembre 1922, con cui si costituì il Parco Nazionale del Gran Paradiso.

***

Il Parco si estende per circa 560 chilometri quadrati di monti, tutti italiani, ed ha per centro la superba vetta (m. 4061) che, fra quelle tutte italiane, tiene il primato della

altezza: appunto il Gran Paradiso. Il suo perimetro si potrebbe iscrivere approssimativamente in un trapezio, di cui la base maggiore, ad ovest, è formata dalla valle di Rhêmes, la minore dal lato destro della val Soana, nella sua parte più alta: mentre la valle di Cogne e la valle dell'Orco la delimitano rispettivamente a nord e a sud. Superbo gruppo montagnoso, in cui alla sovrana fanno corona altissime cime: la Grivola, la Herbetet, il Grand St. Pierre, la Roccia Viva, il Ciarforon, la Tresenda, ecc. mentre nulla vi manca fra quante attrattive possa presentare la natura nelle più celebrate zone di montagna.



STAMBECCO IN ABITO INVERNALE.

Pertanto conviene dire che, se l'Italia doveva avere un Parco Nazionale, certo nessuna regione avrebbe potuto competere con questa in varietà e in bellezza: e lo stesso si potrebbe affermare, estendendo il paragone ai Parchi Nazionali che, in ordine di tempo, precedettero il nostro in altri paesi; negli Stati Uniti dell'America, nell'Olanda, nella Svizzera; se pure il paragone può essere fatto tra elementi tanto diversi, come altrove fu ben dimostrato (1); salvo che per il Parco Nazionale Svizzero, che ha, se non altro, fini analoghi a quelli per cui il nostro fu istituito, ma ne differisce per due ragioni principali: la sua piccola estensione, non comprendendo esso che la testata di alcune valli affluenti dell'Inn, e il mancarvi quasi assolutamente la presenza dell'uomo; mancanza che la Società Elvetica delle Scienze Naturali e la Lega Svizzera per la protezione della Natura, a cui la gestione del Parco è specialmente affidata, si adoprano quanto più è possibile a conservare e a rendere più rigida.

***

Perchè questo appunto è il dualismo a cui si era accennato e che ostacolò sul principio la formazione del Parco. Vi era l'opinione, chiamiamola così, degli scienziati puri che, ritenendo incompatibile colla conservazione della fauna e della flora alpina la frequentazione del pubblico, avrebbero voluto fare del Parco una sola e grande riserva, un *monastero degli stambecchi* come argutamente lo definì il Giacosa. Una concezione più realistica delle cose doveva invece tener conto che il territorio del Parco Nazionale non è come quello di gran parte dei Parchi americani e di quello svizzero in regioni disabitate e impervie, bensì «con frazioni di Comune incluse nel Parco, con mulattiere che servono a comunicazioni fra i villaggi ed hanno il vantaggio di incanalare i transitanti, con frequentati rifugi alpini, con pingui pascoli, ricchi di mandre e di greggi e con zone coltive lavorate con tenacia ed amore». Ora, se questo non può condurre a desiderare per il Parco grandi vie d'accesso o costruzioni di alberghi o, in una parola, un grande sfruttamento turistico, come viene attuato per i più celebrati Parchi americani, non esclude che, soprattutto nelle zone marginali, l'accesso venga, non che ostacolato, disciplinato e favorito. L'arte dei contemperamenti è un'arte particolarmente italiana, dove il solido buon senso della nostra stirpe si afferma spesso vittoriosamente. Ed, a parziale indennizzo delle forzate limitazioni a cui devono andar soggette le popolazioni degli undici comuni che hanno interesse nel territorio del Parco, tra cui principalmente il divieto di caccia e di pesca, varrà il proposito, di cui l'attuale Amministratore del Parco, ing. Beyer, dà espliciti affidamenti, che le strade mulattiere (ben 292 chilometri) comprese nel perimetro del Parco vengano mantenute, se non altro in forma di sentieri praticabili, riattivate dove il loro abbandono nel periodo bellico e post-bellico le trasse a rovina, e accresciute con nuovi tracciati, destinati soprattutto a congiungere fra loro le bellissime valli. E non

(1) Vedi: L. V. BERTARELLI - *I Parchi Nazionali*. - Comunicazione al Comitato Nazionale del T. C. I. per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italici. - Milano, Touring Club Italiano, 1923.

sarà certo andare contro i fini dell'istituzione del Parco la costruzione di una via quanto più possibile pianeggiante, una « via belvedere » che mantenendosi a una quota di circa duemila metri permetta ai turisti anche delle più modeste forze di compiere a tratti tutto il giro del massiccio centrale attraverso le valli che ne discendono. Ricorre subito alla mente quello che, con intenti analoghi, fu compiuto dalle attivissime società tedesche-austriache nell'Alto Adige, e che noi ereditammo da loro come una ricchezza e un esempio.

***

Ma, per intendere quale possa essere il valore del Parco, quali elementi esso possa fornire alla scienza, allo studio della Natura, bisogna allargare lo sguardo al di là della semplice conservazione degli stambecchi e del valore turistico della regione. Non si può dimenticare che caratteristica preminente del Parco è di racchiudere le zone prealpine, alpine e nivali, con quote che vanno dai 600 (Locana) ai 4000 metri. Più completo campo sperimentale per quanto si riferisce alla fauna e alla flora di montagna non si saprebbe desiderare. Un lunghissimo elenco si può far seguire ai nomi dei due più caratteristici animali che vi s'incontrano, il camoscio e lo stambecco; basterà citare l'ermellino, la martora, la puzzola, il tasso, la marmotta, la lepre alpina; e nell'avifauna l'aquila reale, fors'anche due esemplari della specie ormai scomparsa dell'avoltoio degli agnelli. Nei corsi d'acqua di fondo valle abita la lontra; e alcuni laghi son popolati di trote. Ma quello che c'è può essere notevolmente accresciuto, e per varietà e per quantità, ad opera dell'Amministrazione del Parco, sotto la guida degli scienziati che fan parte della Commissione Reale. Già una colonia di caprioli, che attualmente vivono nelle nostre Alpi solo al limite orientale, vien condotta in val Soana, in un terreno offerto gratuitamente per 25 anni dal comune di Ronco; e avanotti di trote-arcobaleno e di salmerini vengono introdotti nei corsi d'acqua e nei laghi, calcolando per la loro propagazione sulla difesa della legge.



STAMBECCO IN ABITO ESTIVO.

Analogamente e più per la flora. La destinazione del Parco a fini di pubblica utilità consente di operare il lento rimboschimento di quella parte che fu spogliata del suo bel manto silvestre, con danno grave del regime delle acque: e le esperienze che si faranno in tale materia potranno e dovranno giovare alla soluzione del problema che riguarda quasi tutta la nostra zona montagnosa ed è problema di primo ordine nell'economia nazionale. Ma soprattutto le condizioni peculiari del Parco creeranno l'invocata immunità per la flora alpina, oggi insidiata nelle sue specie più rare, alcune delle quali esclusive al Parco del G. P., da quei raccoglitori senza scrupolo che per avere il monopolio del possesso non esitano a distruggere la specie. Noi abbiamo costruito, a salvaguardia di tali specie, i giardini botanici alpini, di cui è magnifico esempio la *Chanousia*, ma quanto più sicuro e vantaggioso sarà il proteggere le piante nella loro sede naturale, dove possono liberamente propagarsi, consentendo lo studio dei fenomeni più interessanti che ad esse si riferiscono, in particolar modo degli endemismi!

Tra i nemici più accaniti e costanti di alcune specie vegetali sono i... fabbricanti di liquori e i farmacisti. Nel loro interesse una quantità di abitanti del luogo opera con instancabile ma cieca attività depauperando fino alla distruzione le magnifiche varietà di piante officinali e aromatiche: e, ciò che molti ignorano, ma ben sa il prof. Mattirolo che da anni va combattendo una campagna altrettanto coraggiosa quanto poco fortunata, gran parte di quella lillipuziana e profumatissima vegetazione va a favorire le industrie straniere, le quali ce la ritor-

nano, ben sovraccarica di prezzi, nei loro prodotti, particolarmente le *chartreuses*. Il valoroso difensore di questo nostro prodotto si richiama a disposizioni che risalgono nientemeno che alla Scuola di Salerno o all'antica repubblica veneta e durarono in Piemonte fino al 1858: per esse gli *erboristi* o raccoglitori di erbe dovevano essere approvati dietro esame conveniente e sottoposti a controllo governativo. Nel Parco, se anche questo non si farà, la tutela della flora avrà le più grandi cure. Non già che si voglia togliere alla popolazione la risorsa dello sfruttamento delle piante aromatiche e officinali, ma assicurarne anzi la perennità. E a questo, ancor più che le norme restrittive (la multa di cinquanta lire non è sufficiente spauracchio) dovrebbe valere un'opera di insegnamento e di persuasione, intesa soprattutto a infondere nelle menti più semplici questa verità che, per ottenere la continuità del prodotto, occorre non distruggere la pianta che lo crea.



DONNE DI COGNE

***

Non dunque soltanto un centro di studî, ma indubbiamente centro di studî sarà il Parco nel suo, speriamo, glorioso avvenire; come già lo fu nel passato questa regione del Gran Paradiso, per opera di eminenti scienziati, e ne è testimonianza una copiosa bibliografia.

La glaciologia, ad esempio, potrà farne suo campo speciale e la meteorologia avvantaggiarsi della possibilità di stazioni disseminate nei luoghi più opportuni. Dal 1827, quando per la prima volta il nome del Gran Paradiso appare in una carta corografica, al 1908 quando per cura del C. A. I. fu pubblicata la Grande Carta topografica a colori (1 :50.000) del Gruppo del Gran Paradiso, la illustrazione cartografica della regione ha fatto passi giganteschi; ma l'opera del massimo sodalizio alpino, che tuttora attende a darci una terza edizione della Guida delle Alpi Occidentali e in essa dedicherà un apposito volume alla catena del Gran Paradiso, non cesserà di esercitarsi intorno a quello che fu uno dei suoi maggiori campi di benemerenze. Racchiuse in una cerchia non totalmente simbolica, le popolazioni delle vallate che mettono capo al Parco, sentiranno forse restringersi i legami che un tempo le univano, come anche la glottologia insegna e come, per una parte di esse, rimane la tradizione in un culto e in una festa: il culto di San Besso, che si celebra a una cappella sottostante al curioso rilievo in pietra verde che s'innalza all'estremità di val Soana, presso Campiglia. A quella cappella ufficiano per turno il parroco di Cogne e quelli delle due parrocchie estreme di val Soana; alla festa che si celebra in agosto concorrono i Valsoanesi, i Cognensi, gli abitanti della valle di Champorcher; gente che per radunarsi deve percorrere sentieri aspri e difficili, non praticabili se non nella buona stagione, e che pertanto in gran parte non si vede se non quella sola volta nell'anno, ma che, pur nella differenza dei dialet-

ti, sente l'esistenza dei caratteri di affinità, i quali risalgono su su nei tempi, fino a quella fiera e indomita popolazione dei Salassi, che i Romani durarono ben 118 anni a completamente sottomettere.

Questo vincolo non esiste e non si manifesta però se non alla estremità orientale della regione: le genti dell'altro versante, per quanto congiunte ad esse da qualche facile passaggio, non hanno colle prime consuetudine di relazioni nè comunanza di tradizioni. Meglio si direbbe non avevano, perchè appunto ora, colla creazione del Parco, un vincolo si è venuto formando: un vincolo di interesse, di cui si fanno interpreti i rappresentanti degli undici comuni (Rhêmes St. Georges, Ceresole Reale, Aymavilles, Introd, Valsavaranche, Noasca, Cogne, Rhêmes N. Dame, Campiglia Soana, Ronco Canavese, Locana), in seno alla Commissione Reale. E non sarebbero sempre interessi concordanti; ma, pur nelle piccole prese di posizione appare sempre comune in tutti la comprensione dell'opera di tutela e di valorizzazione che col nuovo Ente è stata creata: come profondo è in tutti il senso e l'amore di quella divina bellezza che è l'eterno retaggio di questa zona. Da qualunque parte infatti si entri nel parco: dalla parte di mezzodì per la val Soana e per i valloni che si aprono a sinistra dell'Orco; ad occidente dal Nivolet; a settentrione dagli sbocchi delle valli di Rhêmes, di Val Savaranche e di Cogne; ad oriente della valle di Champorcher, la visione è sempre incantevole.



LA GRIVOLA DALLA BECCA DI NONA.

Ivi (così ne parla il poeta-scienziato) « dominano sovrane le conifere, i rododendri costellano il sotto bosco dei loro fiori rosei, e più su i pascoli verdi d'estate accolgono le placide mandre. Qui lo spettacolo muta ad ogni passo; qui acque distese in queti laghi o scorrenti in ruscelli, o schiumeggianti fra massi o rombanti in cascate; qui ghiacciai pianeggianti al sommo e spezzati in seracchi giù per le chine precipiti e protendenti al basso le estremità come quelle d'un immane vello che la montagna si fosse gettato sulle spalle; qui maestose onde di valloni che s'inseguono placide in alto e, al basso, presso il torrente, si scoscendono, mostrando l'ossatura della rupe lungo la quale i ruscelli precipitano diritti come fili di ragnatele ».

G. B.

Queste note sul primo Parco Nazionale di cui sia stata dotata l'Italia derivano quasi esclusivamente da una opportunissima pubblicazione edita a cura della Commissione Reale del Parco, dalla quale furono pure tolte, per gentile concessione della Presidenza, le illustrazioni, saggio delle moltissime e bellissime che adornano quel volume. Lo compongono alcune relazioni e alcune brevi monografie, di cui indichiamo i titoli:

GIORGIO ANSELMI - *Le origini del Parco e i primi lavori.*

ORESTE MATTIROLO - *La flora del Parco del G. P. Come si potrà proteggere e valorizzare la flora officinale e aromatica del Parco.*

ENRICO FESTA - *Cenni sulla fauna.*

FEDERICO SACCO - *Orografia; Geologia; Mineralogia; Glaciologia.*

PIERO GIACOSA - *Storia e leggenda.*

LUIGI CIBRARIO - *Alpinismo e Club Alpino nel Gruppo del G. P.*

UGO BEVER - *Le strade, le case e la sorveglianza.*

La pubblicazione, edita in ricca veste tipografica per la munificenza di altro fra i membri della Commissione, il comm. Giuseppe Chiesa, consigliere provinciale di Torino, non è in commercio, ma fu diffusa soltanto tra Enti interessati e società scientifiche. Per ciò parve opportuno di segnalarne i punti più salienti.

Altra fonte, per qualche cenno, è la nuova e già citata pubblicazione su *Cogne*, dovuta all'agile penna e al lungo studio e al grande amore che fino dai primi anni della sua giovinezza ha dedicato a quella vallata il prof. Piero Giacosa. Libro interessantissimo per copia di notizie e vivacità di stile. Ne è editore il Viassone, di Ivrea, già noto per altre pubblicazioni illustranti la Val d'Aosta.

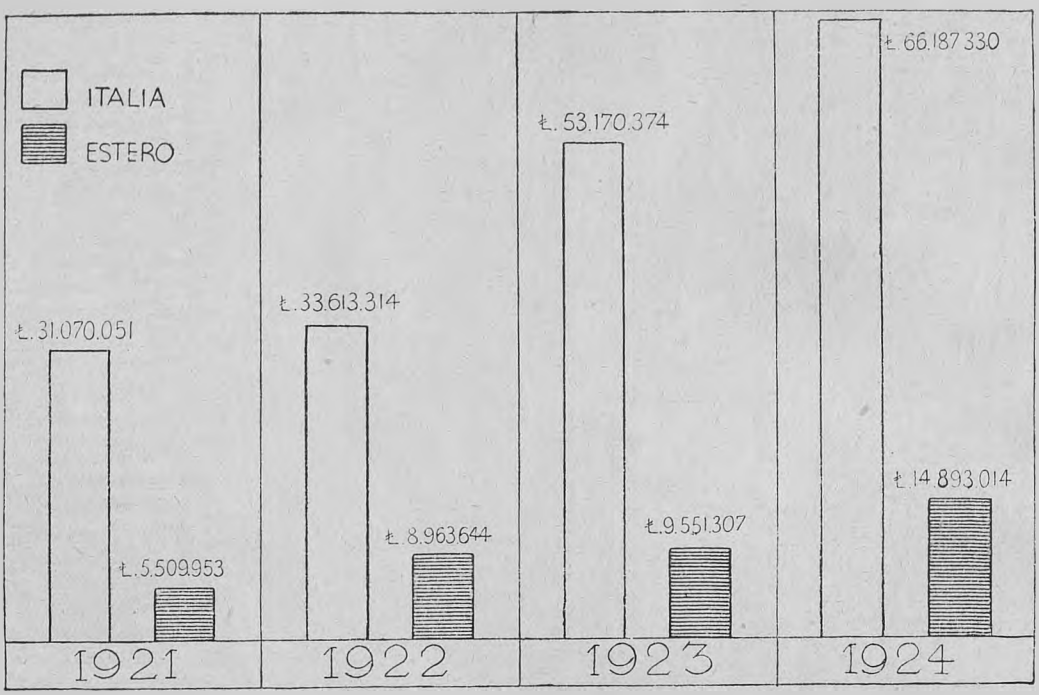
L'OPERA DELL'ENIT NEL 1924

È stato suggerito un sistema per calcolare al millesimo il numero dei forestieri che entrano in Italia e per condurre alla precisione fotografica una statistica fra le più controverse. Ogni straniero al momento in cui varca la frontiera nostra dovrebbe essere munito di un cartoncino sul quale verrebbero segnate tutte le sue tappe successive in Italia e che dovrebbe essere restituito alla polizia al momento della uscita. L'idea non è nuova: era nota all'ENIT e recentemente venne propugnata anche da qualche illustre cultore di studi statistici ed economici. Esecutrice del singolare censimento turistico — già usato del resto in America — dovrebbe essere la P. S. che controlla i posti di frontiera e che ora esamina tutti i passaporti in uscita ed in entrata, tutte le tessere turistiche, tutte le carte speciali dei confinanti. La proposta è, per ora almeno, destinata a rimanere nel numero delle perfezioni irraggiungibili perchè si sa che la polizia di confine, già affaccendata in tante altre faccende, non accetterebbe questo nuovo incarico il quale può apparire d'una semplicità quasi elementare ma che, messo in atto, richiederebbe un bel dispendio di tempo, di fiato, di denaro e di diligenza.

Soltanto per averci pensato l'Ente Nazionale delle industrie turistiche ha dato un saggio della grande cura con la quale tende e riesce ad inserirsi nel movimento turistico verso l'Italia. È un difficile compito quello dell'ENIT, per la complessità della materia, per la varietà e l'imponenza dei problemi che ogni giorno gli si presentano. Che cosa fa l'ENIT? Porsi idealmente al fianco di ogni straniero che abbia in corpo il germe del turista, farne un aspirante viaggiatore con una attenta e abile opera di persuasione a distanza (e qui occorrono opuscoli, fotografie, indicazioni, guide interessanti chiare e soprattutto il biglietto del treno o del piroscafo), assisterlo nel trapasso delle frontiere, mettersi al suo fianco in Italia e riempire di gioia e di poesia (ma specialmente di comodi) la sua giornata senza mai tediarlo, evitargli le molestie degli indiscreti, riaccompagnarlo alla stazione di partenza e chiedergli solo — in cambio delle cortesie usategli — che diventi un onesto descrittore dell'Italia quando ne parlerà con gli amici: tutto questo è compito dell'ENIT, e richiede una somma incredibile di tempo, di esperienza, di tenacia di audaci e intelligenti iniziative.

Nell'America del Nord come in quella del Sud, in Europa come in ogni altra parte del mondo che offre un interesse per il turismo italiano, l'ENIT è già un organismo combattivo, ha disseminato le sue « ambasciate » di propaganda, ha raccolto nei primi cinque anni di vita una interessante messe di esperienze, è già divenuto un gran cervello inquieto e fertile unito con infinite diramazioni nervose alle nuove e vecchie capitali, ai porti più ricchi di traffico.

Leggerne la relazione è come lavorare di ferro chirurgico su di un corpo vigoroso e palpitante di vita; si scoprono i muscoli, si aprono le vene, si giunge ai gangli nervosi, si ha la chiave di molti misteri del movimento turistico, si ammira il sicuro e infrangibile ordito sul quale si compie un fenomeno che ai profani sembra un fatto comune, tradizionale, indisciplinabile. Degli inglesi, degli americani, dei tedeschi viaggianti in Italia, non ce n'erano forse prima che nascesse l'ENIT, prima che si parlasse del turismo come di una scienza complessa e astrusa, piena di enigmi, irta di difficoltà, seminata di sorprese? Sì, c'erano, ma quanti, e come viaggiavano, e a chi si affidavano, e come venivano trattati, e come lasciavano l'Italia? Le preziose osservazioni dei più intelligenti e attivi albergatori, restavano nel campo chiuso del loro ambiente, molte storture si conoscevano e non si potevano correggere perchè mancava l'organismo che premesse sul Governo, molti piccoli ma importantissimi sintomi venivano trascurati perchè nessuno li notava o, notandoli, li raccoglieva e li rendeva pubblici. Lo stesso fenomeno del movimento turistico non era studiato nè misurato; rappresentava una attività per i singoli ed un beneficio, non disciplinato, per la economia nazionale. E chi faceva propaganda all'estero per l'Italia? Sulle ferrovie inglesi, ora, le fotografie dell'Italia sono puntualmente rinnovate ogni due mesi; i biglietti delle ferrovie italiane si vendono al Cairo come a Milano; a tutte le fiere più importanti i manifesti del paesaggio italiano costi-



PRODOTTI DELLA VENDITA BIGLIETTI DELLE FERROVIE ITALIANE DELLO STATO EFFETTUATA DAGLI UFFICI DI VIAGGI E TURISMO DELL'E.N.I.T. SIA IN ITALIA COME ALL'ESTERO NEGLI ANNI 1921-22-23-24.

tuiscono un richiamo suggestivo per migliaia e migliaia di frequentatori dai quali scaturiscono i futuri visitatori del nostro paese.

Ogni anno *Le Vie d'Italia* riassumono le relazioni sull'attività dell'ENIT. Quest'anno prima di elencare cifre e fatti c'è qualche cosa da rilevare, che non risulta dalle 100 pagine a stampa del fascicolo; chi legge ha l'impressione che i capi dell'Ente abbiano fatto la mano molto più sicura degli anni precedenti nel trattare la loro delicatissima e difficile materia, nello scegliersi i compiti integrando quelli degli organismi (alberghi, ferrovie, linee automobilistiche e lacuali) già esistenti; l'Ente ha creato in sè la coscienza turistica e sta infondendo il nuovo spirito a quanti in Italia fanno del turismo la ragione della propria fortuna.

Nel 1924 l'Italia sarebbe stata visitata da 835.000 forestieri. Quel « sarebbe » sta a significare che, fino a quando non sarà adottato il cartellino individuale, le cifre del movimento rimarranno approssimative. Un progresso c'è tuttavia ed è significantissimo perchè la stessa cifra fu di 323.000 nel 1920, di 501.000 nel 1921, di 604.000 nel 1922, di 700.000 nel 1923. Come ha agito l'Enit su questa grande massa che supera l'intera popolazione di Milano e che è già selezionata, quindi difficile da governare? L'Enit rappresenta un complesso di disparate attività: studia gli interessi turistici di ogni singola regione e d'ogni paese degno di nota, difende poi tutti questi interessi particolari fusi nella compagine nazionale; collabora con le ferrovie di Stato, col Ministero dei LL. PP. — alto ispettore dei servizi automobilistici —, col Ministero degli esteri — controllore degli stranieri —, col Ministero delle finanze — gran rovistatore di bagagli —, col Ministero dell'Interno — collaudatore delle stazioni climatiche —, col Ministero dell'Istruzione — tutore di bellezze artistiche —; consiglia e inspira le organizzazioni turistiche d'ogni singolo centro (le *Pro Loco*), studia l'organizzazione alberghiera, apre e dirige scuole professionali per il personale d'albergo, organizza gite ed escursioni ma anzitutto e soprattutto inonda l'Italia e l'Europa e il mondo di carta stampata, illustrata, attraente e interessante.

All'interno ed all'estero l'ENIT si appoggia ad una grande e ormai solida rete di uffici (18 in Italia, 29 in altri Stati d'Europa e

fuori d'Europa) che vendono biglietti, danno informazioni, distribuiscono opuscoli, cambiano monete, preparano itinerari, sbrigano formalità burocratiche, aprono insomma la strada d'Italia a migliaia di persone. Agli uffici — che sono riuniti in uno speciale Consorzio — si aggiunge una numerosissima organizzazione sussidiaria di agenzie corrispondenti (112 in Italia e 243 all'estero) che alzano il cartello italiano a Shanghai come a Montevideo, a bordo del *Duilio* come sulle coste d'Algeria.



I SERVIZI TURISTICI DELL'E.N.I.T. IN ITALIA ALLA FINE DEL 1924.

Da questi sbocchi escono centinaia e migliaia di pubblicazioni illustranti l'Italia, nel suo aspetto generale, nelle sue particolarità e curiosità. Alcuni di questi opuscoli hanno avuto grandissimo successo come l'*Italia*, descrittivo, chiaro e sintetico, che è stato stampato in tutte le lingue europee e ha avuto una ultima tiratura di 1.300.000 copie; come il *dépliant* dello stesso soggetto a sei pagine tutte illustrate che è stato riprodotto in undici lingue e in cinque milioni di copie! Soltanto per l'esposizione imperiale di Wembley, in Inghilterra, l'ENIT ha preparato ed offerto ad una delle maggiori case turistiche 100.000 copie del suo opuscolo perchè le distribuisse ai visitatori. Le pagine del materiale di propaganda preparato e lanciato si noverano a milioni; nel 1924 salirono a 83.439.000 (mentre nel 1923 erano state soltanto 17.568.000) e furono così ripartite nelle principali lingue: inglese 33.269.000; francese 23.428.000; tedesco 15.532.000; spagnolo 5.152.000, italiano 4.388.000. Le altre lingue ebbero 1.670.000 pagine. Può capitare che uno straniero giunga fino alla frontiera italiana ignorando l'ENIT ma da Ventimiglia e Chiasso in poi, da Milano fino a Palermo, ne vedrà la rappresentanza fisica perchè un interprete, in severa ed elegante divisa marrone, gli apparirà dinanzi nelle principali stazioni e gli indicherà il treno sul quale deve trasbordare, la via più spiccia per avviare i bagagli, l'orario più comodo per proseguire il viaggio o gli darà il benvenuto nella forma più utile e dignitosa.

***

Il cervello dell'ENIT è a Roma, in una propria Sede tutta occupata da uffici ravvivati dalle tinte gaie dei manifesti murali. Lì opera lo stato maggiore che conduce una bat-

taglia per raggiungere, negli anni, una vittoria che sarà soltanto una tappa; lì si accumula la più singolare congerie di materiale parlante e persuadente, irresistibile. Ecco i quadri di paesaggio: cieli turchini, laghi azzurri, tramonti fiammeggianti, archi romani, ville patrizie, scene, figure, impressioni sintetizzate e ammaliatrici anche per chi ben conosce il Bel Paese. Ecco *films* per i conferenzieri, cataste di fotografie, montagne di carta stampata, fascicoletti dalle copertine eleganti e vivacissime; ecco gli uffici direttivi dove tutto si studia; ecco l'ufficio centrale biglietti che dirama alle cento e cento agenzie in patria e fuori i cartoncini e i libercoli delle Ferrovie di Stato e che nel 1924 con dodici impiegati ha spedito 2.135.000 biglietti; ecco l'ufficio speciale per l'Anno Santo che, lavorando a fianco del Comitato centrale organizzatore, ha distribuito in quell'anno 50.000 tessere per i pellegrini isolati (valore della spedizione 1.380.000 lire); ecco gli specialisti di studi ferroviari, finanziari, alberghieri. Al di fuori c'è Roma, centro turistico mondiale e campo di esperienze grandissimo.

Il lavoro dell'ENIT nel 1924 è stato — per la propaganda — quintuplo del 1923. Adempiuto il maggior obbligo delle guide generali si sono curate le guide speciali e di particolare interesse. Utilissimo un foglietto, legato a blocchi, che consiglia, stagione per stagione, le località italiane più meritevoli d'essere conosciute e dà l'itinerario, indica la temperatura media, enumera i letti, i prezzi delle camere, avvertendo quali tasse si debbano pagare. Per gli alpinisti e per gli amanti della pace dorata dei laghi ci sono due albums dedicati alle Alpi e ai Laghi italiani; per i piccoli albergatori atesini è stato preparato un ricettario della cucina casalinga italiana perchè ne usino durante la grande affluenza dei viaggiatori nazionali. Il successo è stato tale che l'edizione fu esaurita ed ora dovrà essere rifatta, ampliata, arricchita da uno specialista dell'arte.

Ai nuovi cartelli — Bologna e il lago di Garda — si è aggiunta una trovata: il cartello stagionale che esprime le principali caratteristiche italiane in ciascuna delle quattro stagioni. « Inverno » e Primavera » sono usciti nel corso dell'anno. Nella già ricca collezione di opuscoli s'è inserita la « Toscana ». Due guidine speciali si sono preparate per l'Abruzzo e per Ostia, la redenta.

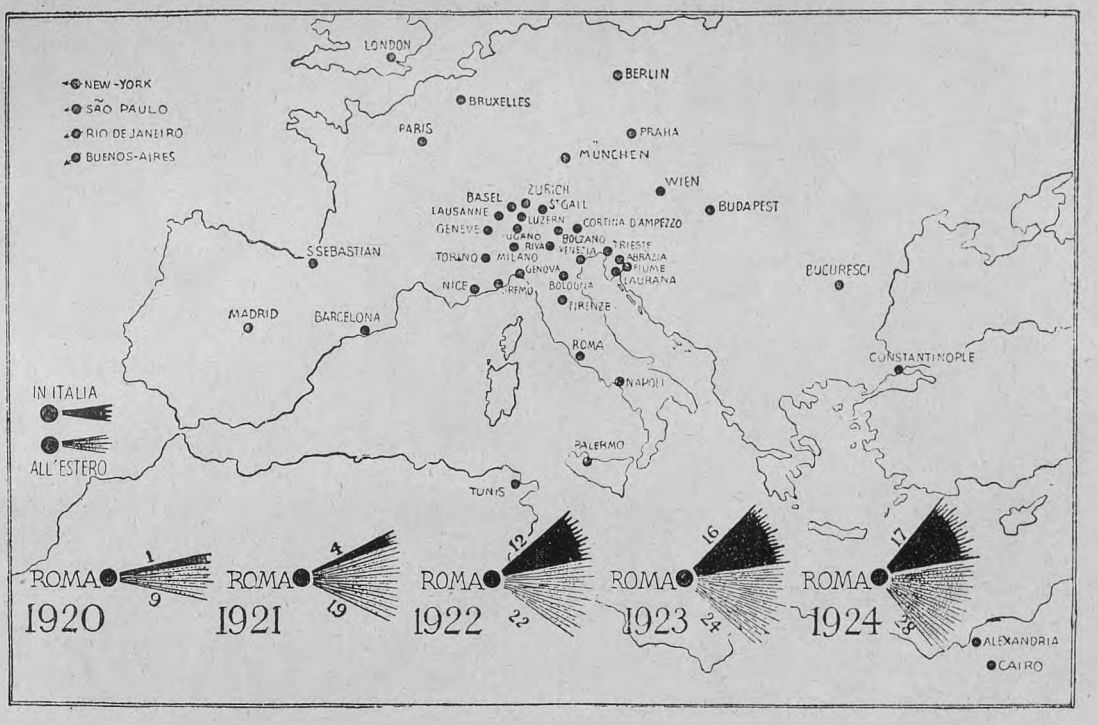
Alle ferrovie di Stato è stata completata la fornitura delle 16.000 fotografie per le vetture di prima classe; alla stampa estera ed italiana si sono diramati bollettini d'informazione in italiano ed in francese, alle riviste si sono mandate migliaia di fotografie per articoli sul turismo; ai conferenzieri che operano all'estero si sono spedite diapositive. Si è preparata una nuovissima *film:* Italia Centrale, Meridionale e Settentrionale, lunga 4000 metri e divisibile in sei parti e si sono creati 20.000 metri di *films* regionali.

Cartelli di propaganda hanno avuto le fiere di Lipsia e Francoforte; mentre degli *stands* completi furono allestiti per Praga e Cristiania. Per due fiere italiane: Napoli e Padova si sono costituiti uffici speciali che hanno svolto servizi importantissimi.

***

La parte meno visibile dell'attività dell'Ente non è la meno essenziale. Per le loro funzioni, per i contatti che mantengono col mondo turistico i suoi dirigenti possono ormai dire una parola decisiva in moltissime questioni. Essi hanno partecipato alle riunioni della commissione nominata nel dicembre 1923 dal Presidente del Consiglio col mandato di rivedere la legislazione vigente soltanto per la materia alberghiera e nella discussione hanno invece affrontate e svolte molte altre questioni interessanti tutto lo scibile turistico: dal calmiere sui prezzi d'albergo, al regime di frontiera, dalla tassa e imposta di soggiorno alla classifica degli alberghi e al funzionamento — ora deficiente — delle guide e dei corrieri. Importantissimo il contributo recato alla conferenza oraria internazionale tenutasi a Napoli nel 1924: molti suggerimenti furono accolti dalla direzione generale delle Ferrovie e trasmessi ai rappresentanti italiani nella Conferenza.

Fra gli studi e le inchieste alcune interessano direttamente il gran pubblico: furono consigliati esperimenti di prenotazione dei posti su pochi treni a lungo percorso, un calendario della riduzione di tariffe e nuovi criteri nell'accordarle onde ritrarne maggior utile e favorire città meno note e degne di essere visitate; furono proposte migliorie per

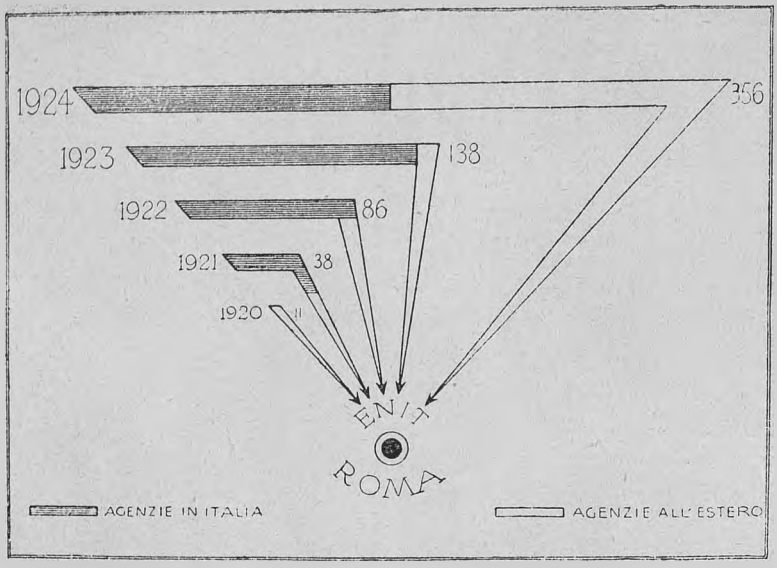


SEDI DEGLI UFFICI DI VIAGGIO E TURISMO DELL'E.N.I.T IN ITALIA E ALL'ESTERO ALLA FINE DEL 1924 E LORO SVILUPPO DURANTE IL QUINQUENNIO 1920-1924.

i servizi di frontiera, furono riassunti i bisogni più urgenti della stessa azienda ferroviaria, fu richiesto un miglioramento nel personale (distinzione fra gli addetti a servizi in contatto col pubblico e quelli non aventi rapporti col turista), nelle divise, nella pulizia dei treni, furono proposti due soli mutamenti d'orario all'anno, l'istituzione di treni *block* fra i grandi centri, con posti prenotabili di prima e seconda classe e con sole vetture letto per i percorsi notturni o con vetture Pullman per i diurni, ecc. ecc.

Nell'interno del suo stesso organismo l'ENIT potè far tesoro dei primi anni d'esperienza; così si dedicò alla riforma delle *Pro Loco,* cresciute di numero a 141, ma ancora in gran parte disorientate, manchevoli o megalomani. Ad esse fu dedicato un prontuario speciale « Come si organizza e come funziona una « Pro Loco ». Vivo successo hanno avuto le scuole professionali di Torino (ora affidata alla Pro Piemonte), di Milano, Rapallo, Civitavecchia, Montecatini. A Milano la scuola diretta dal T. C. I. raccolse ventitrè alunni tutti ospitati negli alberghi e chiamati ad un corso teorico di due ore al giorno. A Rapallo la scuola fu istituita per offerta della Pro Tigullio e sostituì l'altra che erasi allestita a San Remo e che non potè iniziare i corsi per l'ostilità degli albergatori. Gli allievi della scuola di Roma furono invece raccolti a Civitavecchia nel Grand Hôtel dove ebbero insegnamento teorico e pratico. Anche a Montecatini i risultati furono ottimi: su ventitrè inscritti ventidue furono licenziati. E fra i 180 giovani che chiesero complessivamente l'iscrizione alle cinque scuole, parecchi candidati provenivano da famiglie d'albergatori, o di condizione agiata. Due o tre erano figli di altissimi funzionari dello Stato; segno questo di un iniziale ma profondo mutamento di giudizi verso la promettente carriera degli alberghi.

Ed eccoci alle ultime iniziative dell'annata: il viaggio d'istruzione per medici alle stazioni termali: 120 partecipanti italiani e del Canton Ticino, quattordici località visitate: il primo viaggio Nord-Sud per medici stranieri alle stazioni idrominerali del Piemonte, della Lombardia, del Veneto, della Toscana, del Lazio e della Campania. Partecipanti 50 di quasi tutte le nazioni d'Europa.



LO SVILUPPO DELLE AGENZIE CORRISPONDENTI DELL'E.N.I.T. IN ITALIA E ALL'ESTERO DURANTE IL QUINQUENNIO 1920-1924.

***

A corona dell'attività centrale dell'ENIT stanno le iniziative coordinate dei suoi uffici ciascuno dei quali cura le pubblicazioni di propaganda che più interessano la propria clientela: dalla guidina locale al prospetto dei prezzi di biglietti, agli elenchi delle facilitazioni ferroviarie, ecc. Per il servizio biglietti si è istituito un ufficio centrale che agisce in accordo con organizzazioni ungheresi, austriache, cecoslovacche, germaniche, ecc. e che rifornisce anche le agenzie private italiane di biglietti per le ferrovie estere. Le vendite totali hanno raggiunto altissime cifre: 66.187.330 lire in Italia, 14.893.014 all'estero. A Londra per i biglietti di navigazione di linee esercite da Compagnie italiane di navigazione si sono incassate 8.878.200 lire. Fra i molti servizi accessori (assicurazione bagagli, carrozze letti, assegni circolari) meritano una nota i due uffici « Auto ENIT » di Merano e di Bolzano che vendono i biglietti per le grandi linee automobilistiche e prenotano i posti.

L'ENIT ha continuato l'espansione dei suoi Uffici per mantenere alla propria organizzazione una direttiva continua progressivamente ampliantesi. Sotto varia forma sono sorti i nuovi nuclei di Laurana, sulla riviera del Carnaro, di Praga, di S. Sebastiano in Ispagna e di S. Paolo nel Brasile. Altri si stavano organizzando a Varsavia, a Zagabria, a Francoforte, a Stoccolma, a Lisbona e a Tripoli.

Dell'attività complessiva degli uffici esistenti s'è già detto: ecco alcuni dati singolari. L'ufficio di Milano ha organizzato 34 comitive, alcune numerosissime, ed ha incassato per sole vendite di biglietti 32 milioni di lire. L'ufficio di Venezia ha organizzato bande e cori adunati per un congresso internazionale con brillanti risultati. L'ufficio di Roma ha venduto 9 milioni di lire in biglietti, 250 passaggi di navigazione, ha portato in escursione 1800 turisti, ha ricevuto ed assistito 20 comitive con un totale di 1700 persone. I sei uffici della Svizzera hanno venduto oltre 5 milioni di biglietti, cioè due milioni in più del 1923; l'ufficio di Bruxelles ha raccolto vivissimi consensi organizzando innumeri viaggi a prezzo fisso. L'ufficio più importante è certo quello di Londra che ha dato in un anno 93.000 informazioni verbali o telefoniche al pubblico, ha distribuito 204.000 pubblicazioni di propaganda, ha spedito 30.000 lettere e ne ha ricevuto 25.000, si è mantenuto in rapporto con 653 circoli, alberghi e biblioteche, ha venduto L. 3.110.214 di biglietti delle ferrovie italiane e 4.700.000 di biglietti congiungenti l'Inghilterra al confine d'Italia. Gli uffici del Cairo e di Alessandria d'Egitto hanno potuto avviare alle stazioni termali italiane buona parte delle correnti locali che in passato si dirigevano a quelle dell'Estero.

***

Quanto costa l'ENIT? Fra contributi di Stato e rendite proprie ha una entrata di circa due milioni. Le spese del 1924 sono state quasi della stessa cifra. La propaganda ha richiesto 1.200.000 lire, le scuole gli studi le statistiche 236.000 lire, l'amministrazione 473.000 lire.

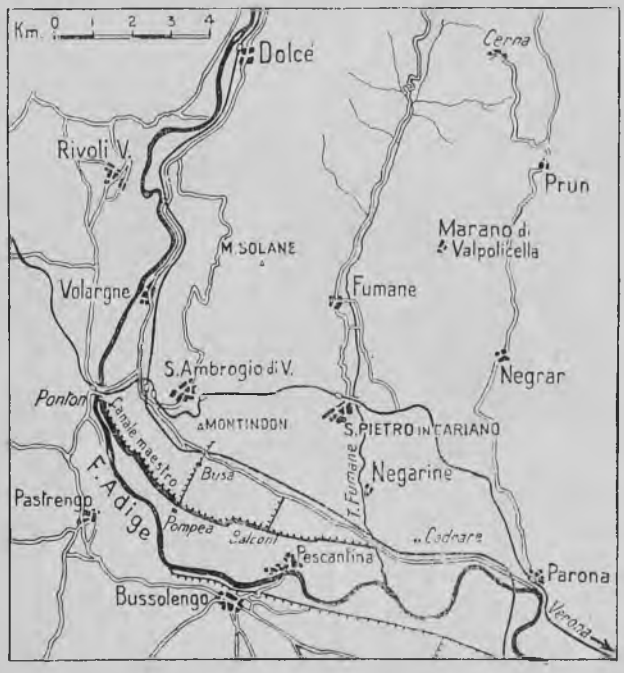
A. CERIANI.



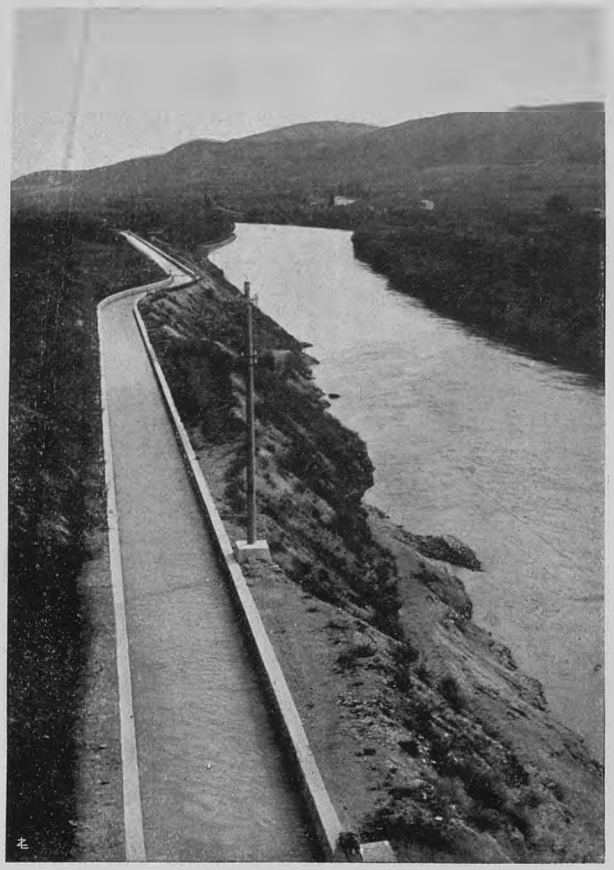
UNA DELLE VECCHIE PITTORESCHE RUOTE IDROVORE.

UNA TIPICA OPERA D'IRRIGAZIONE NELL'ALTO VERONESE

MOLTA parte delle terre del nostro Paese può e deve aumentare la propria produzione agraria. Ma ad ottenere ciò non basta una diligente e razionale coltivazione o un largo uso di fertilizzanti; molto invece si deve attendere da un forte impulso a tutte quelle opere di trasformazione fondiaria, come la bonifica dei terreni paludosi e la immissione di acqua irrigua su terreni che la natura sembrava aver destinati all'aridità e alla miseria. Un confortante risveglio di tali opere s'è notato dopo la guerra, ed accanto alla bonifica di vaste estensioni malariche hanno avuto un sensibile impulso anche le opere di irrigazione. Caratteristiche particolari e degne d'essere messe in rilievo offre, fra queste, un'opera d'irrigazione compiuta nel Veronese, alla quale ha pre-



IL SISTEMA IRRIGATORIO NELL'ALTO VERONESE.



IL CANALE MAESTRO E L'ADIGE.

stato l'ausilio delle sue acque abbondanti l'Adige.

Uscendo impetuoso e spumeggiante del suo verde scintillio dalla rocciosa e stretta Chiusa di Rivoli, il fiume, dopo breve tratto giunto ai piedi delle colline storiche di Pastrengo, volge la direzione del suo corso a levante e a larghe curve sinuose lambisce sulla sponda sinistra le propaggini meridionali di una fra le più fertili e pittoresche zone non solo del Veronese, ma d'Italia: la Valpolicella. Nota e celebrata per la squisita delicatezza del suo « recioto », il vino dolcissimo che può vantare tutti i pregi dei migliori vini italiani di lusso, la Valpolicella non è però egualmente produttiva e fertile in ogni sua parte. Alla porzione intermedia dove la collina s'alterna e si confonde con la pianura in una serie varia e piacevole di poggi e di vallate e dove hanno sede meravigliosa gli ubertosi vigneti, fanno riscontro le due altre parti in cui la Valpolicella può essere in certo qual modo divisa, e che non godono di uguale fortuna: la parte più settentrionale, ristretta perchè presto si allaccia col sistema dei monti Lessini, ricca piuttosto di pascoli e di boschi; la parte bassa meridionale, che scende appunto a toccare per lungo tratto, da Volargne a Parona, la riva dell'Adige ed è costituita da terreno grossolano e povero di sostanze organiche, essendo il sottosuolo formato da potenti banchi di ghiaie e di sabbie di origine fluvio-glaciale. Su questo terreno, dotato di quasi nessuna possibilità per l'acqua anche per la sua conformazione a terrazzi, non potevano attecchire che pochi gelsi e magri seminativi e soltanto nella parte più alta, e scarsamente, la vite. Questo stesso terreno però si manifestava suscettibile della massima fertilità qualora fosse alimentato da una costante congrua quantità d'acqua: prova ne dava quella striscia sottile del territorio più prossima al fiume che, alimentata da secoli dalle caratteristiche e pittoresche ruote idrovore a cassette di legno, verdeggiava di pingui prati, di orti fiorenti di verzure, e di frutteti dove specialmente prosperava e prospera pregiata la pesca rosea e dolcissima.

Per redimere intera questa parte bassa della Valpolicella e rendere maggiormente produttive le sue terre, s'era pensato da tempo ad un'opera d'irrigazione grandiosa la quale, sfruttando la fonte magnifica e comodissima dell'Adige, avrebbe apportati immensi vantaggi, anzi avrebbe segnata la vera rinascita culturale ed economica per quei terreni di redditi fino ad ora assai modesti e molto spesso aleatori. L'idea è diventata oggi realtà mercè un geniale progetto che fin dal 1917 un tecnico valoroso, l'ing. Giuseppe Rocco de' Stefani, aveva preparato, e mercè la costituzione, nel 1919, di un « Consorzio d'irrigazione di sinistra d'Adige » al quale si deve se, dopo difficoltà, diffidenze e intoppi senza numero, l'opera magnifica, vera « opera romana », come fu giustamente definita dal prof. Alpe di Milano, ha visto



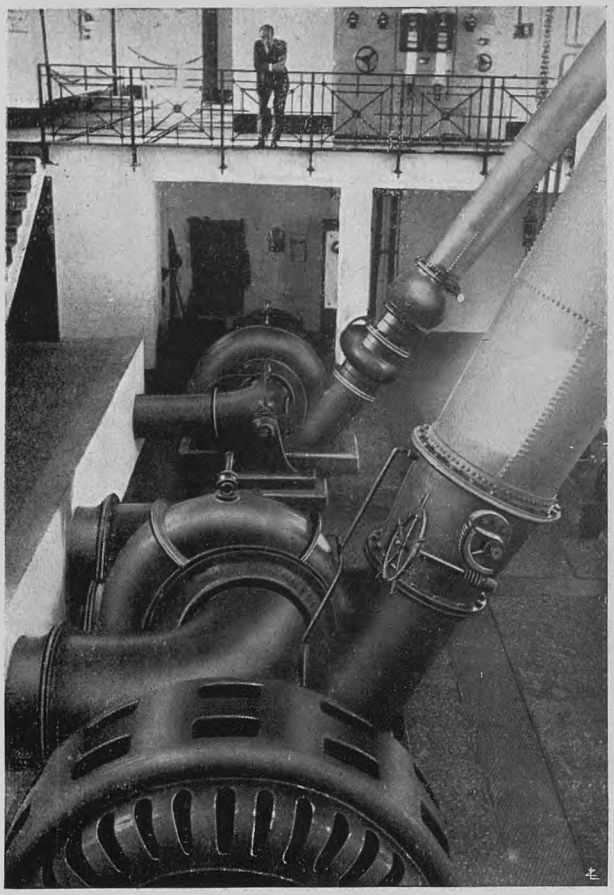
IL MANUFATTO DI PRESA DI PONTON NELL' ADIGE.

il suo completamento ed è ora in pieno esercizio. Il comprensorio oggi già riccamente irrigato ed avviato verso una meravigliosa rinascita, si estende, come si è detto, sulla sinistra d'Adige, da Volargne, allo sbocco della storica Chiusa, fino a monte subito dell'abitato di Parona e comprende i terreni tutti del comune di Pescantina, e parte di quelli dei comuni di Dolcè, S. Ambrogio di V. P., S. Pietro Incariano, Negarine e Parona di V. P., per una superficie totale di 2704 ettari, che salgono a più di 3000 se si considera quella parte del territorio già resa irrigua con l'acqua stessa dell'Adige mediante le predette ruote idrovore.

***

Due difficoltà maggiori, fra le altre, presentava l'esecuzione pratica della magnifica idea: l'una data dal considerevole dislivello esistente fra il piano dell'Adige e quello medio, assai più alto, dell'intero comprensorio da irrigare; l'altra costituita dalla conformazione del terreno del comprensorio stesso, fatto a gradini e a terrazzi di successive quote diverse. La prima difficoltà fu eliminata sollevando l'acqua del fiume nei pressi di Ponton a mezzo di potenti idrovore azionate da motori elettrici; la seconda distribuendo l'acqua stessa in una prima serie di canali e portandola poi, in un secondo tempo, con successivi sollevamenti, ai vari reparti nei quali tutto il comprensorio venne diviso. In ciò consiste la caratteristica originale di questo impianto della bassa Valpolicella, che con il sistema dei successivi innalzamenti dell'acqua (talora, e per tratti non brevi, anche a condotta forzata), può considerarsi se non il primo, certo il più tipico esempio di irrigazione di una zona collinosa e rotta da continui e sensibili dislivelli.

Dal manufatto di presa di Ponton partono il canale maestro verso est, parallelo all'Adige, ed una condotta forzata che sale il costone elevato di Ponton e arriva fino a Volargne per irrigare la striscia di terra compresa fra l'Adige e la strada trentina. Ma un elenco delle principali opere eseguite può dare un'idea più esatta dei criteri tecnici e della perfezione con cui tutta l'o-



I GRUPPI DI ELETTROPOMPE NELLA CENTRALE DI PRESA.

pera fu ideata e costruita. Tale elenco comprende:

1) Un edificio di presa a Ponton nel quale sono installati due gruppi di elettropompe per sollevare l'acqua del fiume. Il primo gruppo, che alimenta il canale maestro, ha la potenza di 800 HP. e solleva alla altezza di 17 metri 2600 litri di acqua al minuto secondo. L'altro gruppo, che alimenta la condotta di Volargne, ha la potenza di 330 HP. e solleva all'altezza di 35 metri 450 litri d'acqua, pure al minuto secondo.

2) Un canale maestro, lungo 8 km., diviso in quattro tronchi, della profondità costante di m. 1,50 e della larghezza iniziale di m. 4,50, a mano a mano decrescente col diminuire della portata dell'acqua.

3) Una condotta forzata che porta sul culmine del costone di Ponton la quantità d'acqua destinata al reparto di Volargne.

4) Quattro centraline di sollevamento dell'acqua, con gruppi di elettropompe, che la estraggono dal canale maestro e la portano ai reparti più alti del comprensorio, posti sulla sinistra del canale stesso.

5) Cinque cabine elettriche di trasformazione annesse alle centrali di sollevamento meccanico dell'acqua.

6) Una linea elettrica a 70.000 Volta di alimentazione della centrale di Ponton.

7) Una rete di linee a 13.000 Volta collegante le quattro centraline di risollevamento.

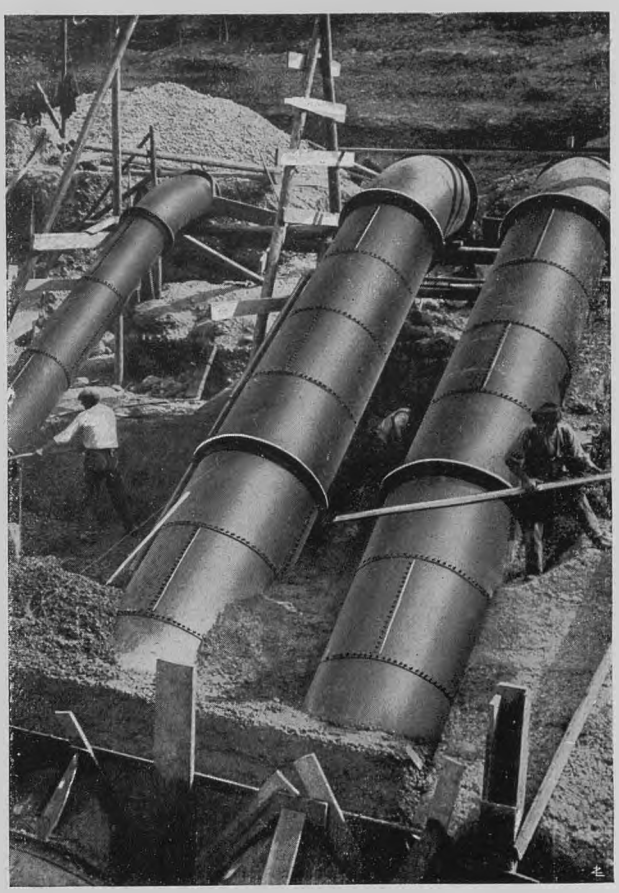
8) Una rete di canali dispensatori consorziali in cemento, della lunghezza complessiva di circa chilometri 116, per lunghi tratti anche pensili su pilastrini di cemento armato, destinati a portare l'acqua in orario al confine di ogni singola proprietà del comprensorio.

La quantità d'acqua sollevata dalle centrifughe è di 22 metri cubi al minuto secondo durante tutto il periodo di irrigazione, ciò che permette di distribuire una quota sufficiente di acqua a tutte le terre da irrigarsi.

Nei particolari del progetto non è il caso che noi qui ci inoltriamo. Pochi cenni bastano a dar conto delle caratteristiche salienti dell'opera. Il sistema dei terrazzi che viene a formare il comprensorio obbligò il tecnico a preoccuparsi essenzialmente d'innalzare l'acqua, per quanto possibile, «alla immediata quota di distribuzione» e non oltre, per avere il minor consumo d'energia e quindi minore spesa di esercizio dell'impianto. Ne risultò così il sistema dei vari sollevamenti, parte indipendenti come quello dei reparti Ponton-Volargne, e parte vincolati fra loro come l'acquedotto con i tre impianti in serie Pompea-Busa-Montindon. Il sollevamento massimo dell'acqua si ha appunto nella località Montindon, dove il dispensatore denominato «Prunea» ha il fondo d'origine alla quota 147,00, mentre il pelo dell'Adige alla Centrale di sollevamento di Ponton ha la quota media, durante il periodo irrigatorio, di 84,10, ciò che importa il considerevole dislivello di ben metri

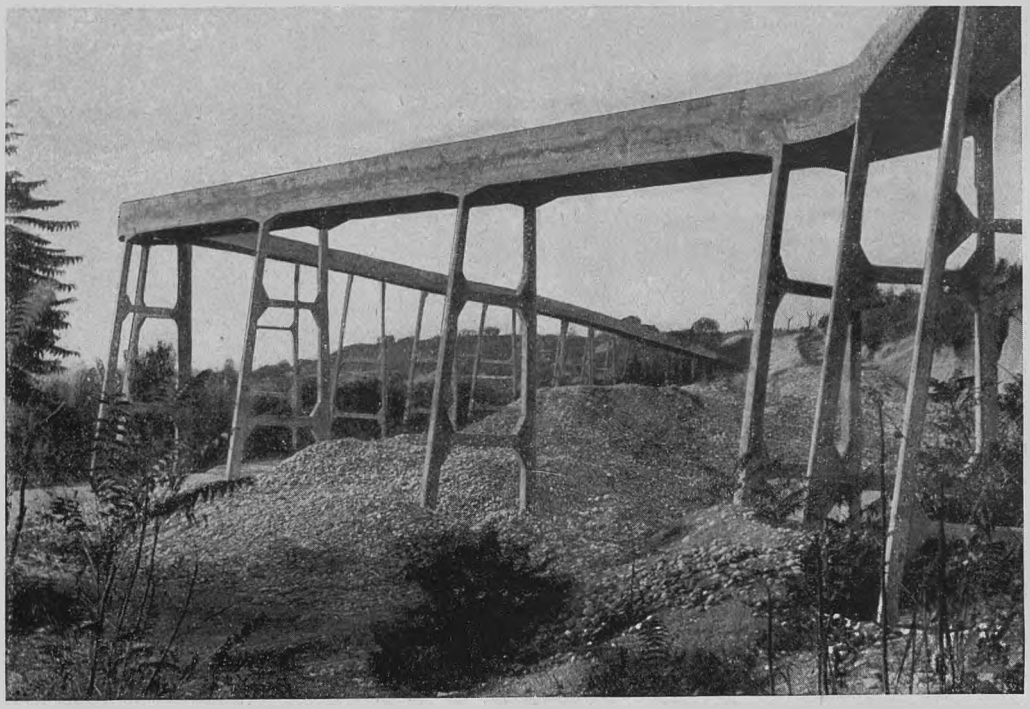
62,90 superato dall'acqua mediante i successivi innalzamenti, i quali, come s'è visto, vengono alimentati sempre dalla sinistra del canale maestro, mentre la destra irriga, a pelo naturale, tutta la striscia del comprensorio limitata dal canale stesso e dall'Adige. I due reparti più orientali, prossimi al paese di Parona, vengono alimentati invece da un sifone, sottopassante il torrente Fumane, che ha per bacino di carico il canale maestro alla sua fine.

Nel manufatto principale di Ponton, di trasformazione dell'energia elettrica, di presa e sollevamento dell'acqua, risalta subito all'occhio del tecnico l'utilizzazione razionale dello spazio nello sviluppo dei conduttori a 70.000 Volta della cabina di trasformazione di tensione dell'energia, la quale viene operata da quattro grosse unità, due delle quali in esercizio e di rispettiva riserva le altre. Nella sala delle elettropompe è specialmente notevole il gruppo che alimenta il canale maestro, azionato, come abbiamo visto da un motore asincrono da 800 HP. a 410 giri. La pompa è una centrifuga, direttamente accoppiata con giunto rigido, a ruota equilibrata, a doppia aspirazione. Caratteristica importante di questa macchina è quella di conservare distinte fino nel fiume le due tubazioni aspiranti allo scopo di avere, in corrispondenza delle bocche di aspirazione, la minor velocità possibile dell'acqua in modo da rendere massima la differenza di velocità tra il filone nel fiume e l'acqua da esso deviata nei tubi: si raggiunge così il doppio risultato di creare una minor perdita di carico idraulico e, più importante, di non sollevare con l'acqua le sabbie grosse in sospensione. L'altro gruppo di elettropompe, che alimenta i reparti di Volargne e Ponton, è più veloce: 820 giri, e la pompa ha la girante ad equilibratura automatica, con aspirazione unilaterale e munita di diffusore.



I TUBI DI ASPIRAZIONE DELLE ELETTROPOMPE.

Uscendo dal manufatto di presa e seguendo il percorso del canale maestro, si può osservare un sifone autolivellatore in funzione e la bella fattura dei muri di sponda del canale in ciottolo sfaldato con accurate fugature di cemento. In breve si raggiunge poi l'impianto secondario della Pompea, da cui parte l'acquedotto per Montindon, che è l'elemento più tipico ed interessante di tutta l'opera. Dalla Pompea avanzando verso il secondo impianto del sistema, denominato Busa, si osservano nel tragitto due lunghi tratti di canali pensili in cemento armato su pilastrini, ed alcuni tipi di canali dispensatori con relativi manufatti normali, tutti in calcestruzzo di cemento. Ma oltre che essere in parte pensile, l'acquedotto di sollevamento da Pompea a Montindon è anche in parte a condotte forzate in cemento armato, ardite costruzioni gettate sul posto, un tratto delle quali (Montindon) sopporta la pressione statica di 24 metri d'acqua. Di notevole ancora, in altri punti dell'impianto, il sifone già ricordato sottopassante il torrente Fumane, del diametro interno di metri



CANALE DISPENSATORE DELLE CEDRARE: TRONCO PENSILE IN CEMENTO ARMATO.

uno e lungo ml. 600 fra i due pozzetti piezometrici. Lì presso, in località Cedrare, si può ammirare un arditissimo tratto di canale pensile di ben 11 metri di altezza sovrapassante la strada.

Ciascuno dei quattro impianti secondari di sollevamento riceve l'energia a 13.000 Volta dalla Centrale di Ponton e se la trasforma indipendentemente. Ogni impianto è collegato agli altri e tutti al principale di Ponton, con una rete di telefoni antinduttivi, e tanto la linea trifase a 13.000 Volta, quanto la linea sottostante telefonica sono sostenute da una perfetta palificazione di cemento armato centrifugato.

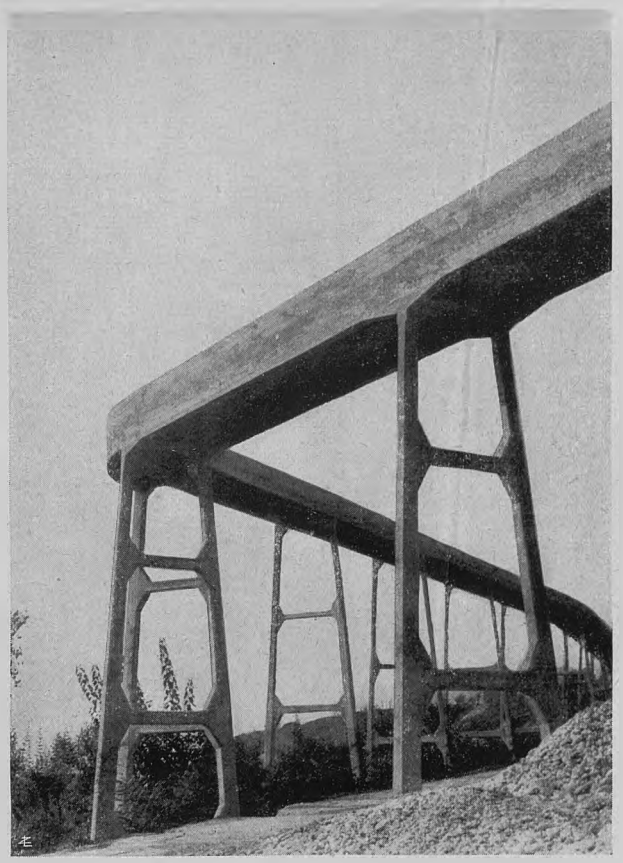
***

Questa tipica e magnifica opera d'irrigazione — nella cui costruzione si è impiegato, caso unico finora del genere, materiale meccanico ed elettrico di esclusiva produzione italiana — sta dunque per segnare la rinascita di circa diecimila campi di terra veronese. La spesa s'è aggirata intorno ai 12 milioni, e ad essa, trattandosi di opera rivestente il carattere di pubblica utilità, ha contribuito lo Stato nella misura del 33 per cento.

Accennare qui ai vantaggi dell'opera ci sembra superfluo quando si sa che tali opere si sono da tempo, e dovunque, affermate. Ciò che invece più e meglio interessa oggi si è che la grande opera idraulica, condotta magistralmente a termine da tecnici valorosi, sia al più presto completata e valorizzata dagli agricoltori; occorre cioè che alla bonifica idraulica s'innesti, direttamente e subito, la bonifica agraria. Data la costituzione geologica del terreno, la produzione unitaria delle colture erbacee è stata assai modesta mentre d'altra parte la mancanza delle foraggere fu sempre insormontabile ostacolo al mantenimento del bestiame, che costituisce ormai il caposaldo dell'economia agraria delle aziende. Una larga somministrazione di concimi organici potrà certo modificare sensibilmente la natura fisica di queste terre, le quali ora, con l'irrigazione, potranno dare annualmente prodotti in foraggi, cereali e frutta per un importo di circa trenta milioni: cinque o sei volte tanto quel che producevano prima. La proprietà, nella zona irrigata, è quasi tutta frazionata, ed anche

nelle poche maggiori aziende predomina la piccola unità culturale sotto forma di mezzadria o piccolo affitto. A prescindere dai capoluoghi di comune e di frazione, il comprensorio è poi ancora poverissimo di abitazioni; ma la trasformazione culturale conseguente all'irrigazione è certo che nel breve periodo di anni farà sorgere centinaia di nuove piccole case coloniche (si calcola circa seicento) con la loro stalla e fienile, portando un'intensità tutta nuova di vita e, col lavoro, un meritato benessere.

L'inizio di una rinascita anche in tale senso s'è già notato in questo primo anno di funzionamento dell'opera irrigatoria; chè qua e là nei vari reparti del comprensorio sono andate e vanno sorgendo ed aumentando sempre di numero le nuove abitazioni agricole. Certo fra pochi anni la fortunata zona redenta avrà un nuovo aspetto e potrà gareggiare per fertilità e per benessere con la zona che la sovrasta a nord, ricca di vigneti e di olivi. Avrà inoltre il vantaggio delle industrie, che specialmente nel grosso centro di Pescantina prenderanno sicuramente piede e sviluppo. Dove fin qui soltanto il gelso attecchiva e in ben scarsa misura il grano, vedremo fra non molto verdeggiare il prato e gli orti ben forniti di verzure, e il vigneto ed il frutteto faranno a gara con quelli delle fertilissime terre vicine. Anche l'aspetto del paesaggio, fin qui piuttosto glabro e squallido, muterà rapidamente, e sarà bello vedere questa florida distesa di verde adagiata ai piedi delle colline della Valpolicella che s'alzano ridenti ed armoniose a nord, da quelle marmifere di S. Ambrogio a quelle feracissime di vigneti di Marano e di Negrar, come uno scenario d'incantevole bellezza. E nei rossi tramonti estivi, quando dai prati pregni del bel profumo di fieno fresco-tagliato, la canzone della bruna fanciulla scalza s'alzerà nel cielo a confondersi col trillo dell'allodola o giù verso il fiume con la nenia eterna dell'onda scorrente, tutta la natura tripudiante sembrerà intonare un inno di gioia, un inno di plauso all'opera che ha portato la vita, che ha segnato la risurrezione nella terra per tanto tempo avvilita come in un profondo letargo.



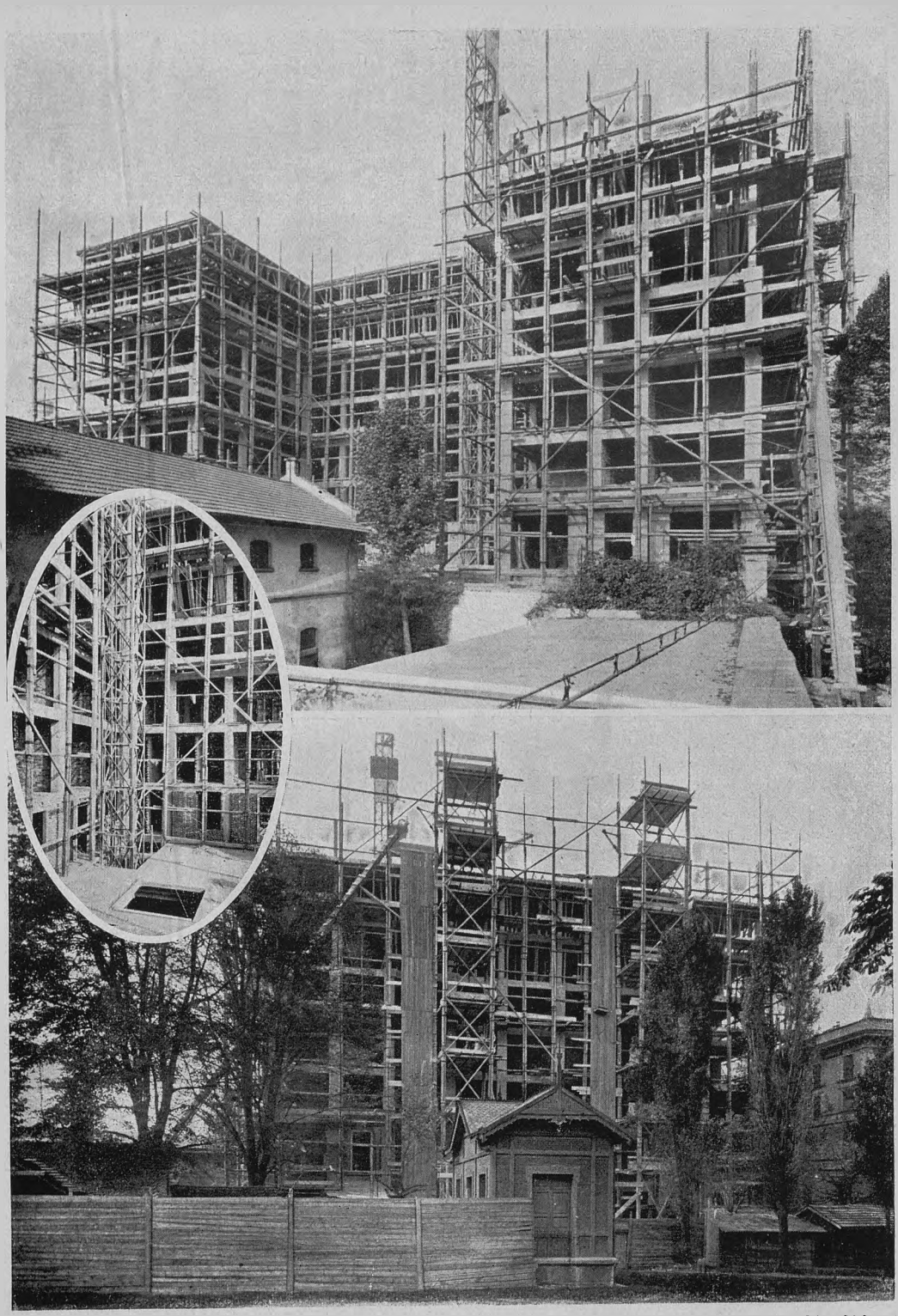
PARTICOLARE DEL CANALE PENSILE DELLE CEDRARE.

GIUSEPPE SILVESTRI.

Tre cose urgenti...

1° - procurare *subito* almeno un altro Socio;
2° - versare *subito*, se siete Soci annuali, la quota per il 1926 unitamente all'abbonamento a *Le Vie d'Italia* (L. 30,30; Estero L. 43,30). Se siete Soci Vitalizi, versare subito l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per il 1926 (L. 20,20; Estero L. 28,20);
3° - divenire *subito* Vitalizi e trovare altri due nuovi Vitalizi in modo da poter partecipare al grande Concorso di propaganda dei Soci Vitalizi per il 1925.

Dopo il 31 dicembre 1925 non si accetteranno più associazioni per il 1925.



(*fot. A. Flecchia, Milano*)

L'Albergo Touring di Milano sorto per iniziativa del T. C. I. ed intorno al quale i lettori furono già informati, si avvicina ormai ad essere un fatto compiuto. Le fotografie che pubblichiamo (e che mostrano lo stato dei lavori alla metà di ottobre), dànno un'idea della importanza della costruzione. *In alto*, la mole dell'albergo è vista dalla fronte posteriore; *in basso*, dalla fronte principale verso i Bastioni; *al centro*, un particolare della costruzione Come è noto l'albergo avrà 300 letti distribuiti in sette piani. Si spera che esso possa essere aperto al pubblico per l'autunno 1926.

VITA DEL TOURING

31 Dicembre.

E' una data fatidica per tutti i propagandisti del Touring. Alle ore 18 del 31 dicembre 1925 scade il **2° Concorso a premi** fra i presentatori di Vitalizi. Occorre però, per evitare sorprese spiacevoli, che i concorrenti si attengano strettamente alle modalità del Concorso, già pubblicate in rivista e soprattutto si ricordino che la iscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del T., ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire **in duplice copia** entro le **ore 18** del **31 dicembre 1925** l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo intercorso fra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 1925 (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione sia del proprio nome e indirizzo come dei nomi dei Vitalizi presentati*. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Non sono ammessi gli elenchi che pervenissero al Touring dopo le ore 18 del 31 dicembre 1925, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

Si ricordi inoltre che chi concorre od ha concorso ai premi tipo *A* (blocchi Carta d'Italia) non può concorrere ai premi tipo *B-C-D*, od almeno vi concorre con la presentazione di altri gruppi di Sòci, che non siano quelli che gli valsero la consegna del premio tipo *A*. Questa avviene subito alla presentazione simultanea di gruppi di tre, quattro o cinque Vitalizi o di un elenco indicante nome, cognome e data dei Vitalizi presentati. Per coloro che risiedono all'Estero, dato l'elevato costo delle tariffe postali, le spese per l'invio dei blocchi della Carta d'Italia debbono essere rimborsate. E pertanto con la presentazione di 3 Vitalizi si ottiene il blocco di carte senza cartella; con 4 Vitalizi il blocco con la cartella, ma l'invio non seguirà se non dopo il ricevimento dell'importo spese di porto.

Chi concorre al premio tipo *B* concorre pure, senza che ne faccia esplicita menzione negli elenchi di cui al N. 6, ai premi tipo *C* e *D*; così pure chi concorre al tipo *C* concorre pure ai tipi *B* e *D*. Nessuno dei premi stabiliti per il tipo *B* o *D* potrà essere cumulato.



I Soci del Touring al 31 Ottobre 1925.

Un minuto di attenzione!

I Soci del Touring sono pregati di prestare attenzione a quanto dice loro l'Amministrazione del Sodalizio:

1° Ricordarsi di non inviare mai cartoline vaglia col tagliandino riservato alla corrispondenza non riempito.

Non è una buona ragione quella di avere inviato a parte una lettera contenente le più ampie spiegazioni, giacchè con le migliaia di corrispondenze che si devono evadere ogni giorno non è facile, data la lettera, trovare il vaglia o viceversa. Ricordarsi dunque di scrivere sempre su questo nella parte riservata alla corrispondenza il proprio nome, cognome, indirizzo preciso, numero di tessera e le ragioni della rimessa effettuata.

2° Analogamente a quanto sopra detto chi fa uso di schede di formato piuttosto grande e che non possono essere applicate sul tagliandino del vaglia postale riservato alla corrispondenza non mandi separatamente il vaglia e la scheda, ma sul tagliandino del vaglia ricopii tutte le indicazioni contenute nella scheda e ciò varrà come domanda di associazione.

3° Da quanto sopra detto risulta che il mezzo più pratico per inviare delle rimesse di denaro è quello di usare degli assegni bancari che si possono allegare alla lettera raccomandata nella quale si specificano le ragioni del versamento. E' così possibile accludere alla lettera l'indirizzo a stampa con cui si ricevono le pubblicazioni del Touring.

4° Conservare sempre la ricevuta del vaglia postale o bancario e della lettera raccomandata inviati al Touring per gli eventuali reclami.

5° Nell'effettuare pagamenti per conto di terzi indicare sempre chiaramente non solo il nome e cognome delle persone per le quali si invia il denaro ma anche il loro indirizzo completo e possibilmente il numero di tessera.

Non è molto esigente l'Amministrazione del Touring; richiede solo dai propri Soci un po' di attenzione. Siamo quasi 340.000, cioè più degli abitanti di Genova e poco meno di quelli di Palermo; è evidente che da una famiglia così grossa s'abbiano a richiedere un ordine ed una disciplina rigorosi.

Il termometro segna 0°.....



In inverno vuotate il carter ogni 1000 Km.

.....è ora di cambiare olio!

Date le particolarità di buona parte dei motori d'automobile, l'uso, nella stagione invernale, della stessa gradazione d'olio adoperata in estate, può dar luogo ad inconvenienti di vario genere, dovuti al fatto che l'olio appropriato ad un dato motore quando la temperatura è alta, non assicura più una completa circolazione quando la temperatura è sotto lo zero, lasciando qualche importante organo senza l'indispensabile, completo velo lubrificante.

La diversa esigenza invernale di questi motori d'automobile - forse vi è compreso anche il vostro - è stata presa nel più diligente esame dal Collegio degli Ingegneri della Vacuum Oil Company nello stabilire le raccomandazioni specificate nella Guida di Lubrificazione.

Chiedete a qualsiasi Rivenditore di Gargoyle Mobiloil la gradazione scientificamente appropriata al vostro motore in inverno secondo la Guida di Lubrificazione. Il perfetto funzionamento della vostra macchina sarà così assicurato anche sotto le avverse condizioni della stagione, evitando tutti gli inconvenienti causati da logorii nel motore e quindi le costose riparazioni.

GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21

AGENZIE e DEPOSITI: Ancona, Bari, Biella, Bologna, Borgo Panigale, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Sampierdarena, Termini Imerese, Torino, Trieste, Tripoli, Venezia.

VACUUM OIL COMPANY . S.A.I.

Onore al merito.

Procurare nuovi Soci al Touring, l'abbiamo detto mille volte e ce lo dicono soprattutto i nostri stessi propagandisti, è impresa agevole giacchè basta enumerare i vantaggi che sono offerti ai Soci ed indicare la tenuità della quota... d'ante-guerra che essi ancora sono tenuti a pagare. Ma l'impresa è anche tale da procurare grandi soddisfazioni a chi si accinge al nobile compito. L'aumento della poderosa falange dei nostri Soci è un avvenimento squisitamente patriottico sia perchè consente ad una organizzazione che agisce a vantaggio di tutta la Patria di intensificare e migliorare l'opera propria, sia perchè contribuisce ad assicurare al nostro Paese, di fronte all'estero, una posizione più degna.

Nonostante questa soddisfazione di carattere morale, che i nostri propagandisti possono aspettarsi dall'opera loro, il Touring pensa anche a riconoscere in una forma simpatica le benemerenze di coloro che si adoperano per aumentare la falange dei Soci del Touring. Vi sono infatti degli ambiti premi di benemerenza di cui qui riportiamo l'elenco perchè pensiamo non riuscirà discaro a coloro che lavorano per il Touring assicurarsi qualcuna di tali ricompense:

1° Al presentatore di un nuovo Socio un *Distintivo a spilla in similoro e smalto* (una sola volta);

2° Al presentatore di 5 nuovi Soci, una *Medaglia di bronzo piccola*;

3° Al presentatore di 10 nuovi Soci, una *Medaglia di bronzo grande*;

4° Al presentatore di 25 nuovi Soci, una *Medaglia d'argento piccola*;

5° Al presentatore di 50 nuovi Soci, una *Medaglia d'argento grande*;

6° Al presentatore di 75 nuovi Soci, un *Ciondoletto d'oro* con la sigla del T.C.I.;

7° Al presentatore di 100 nuovi Soci, una *Medaglia d'oro*.

Questi premi si ripetono per ogni centinaio di Soci presentati. Ai presentatori di due nuove Associazioni vitalizie o passaggi a vitalizio (compreso il proprio) viene donato il magnifico volume « Terra Promessa ». (Agli effetti della benemerenza un'associazione nuova vitalizia conta per tre associazioni annuali; l'associazione quinquennale vale come quella annuale, un passaggio a vitalizio conta per due associazioni annuali. Non sono considerate associazioni nuove i passaggi a quinquennale). I premi non vengono assegnati d'ufficio ma soltanto dietro richiesta del Socio propagandista con indicazione dei Soci presentati.

A questi premi, diremo così, ordinari si aggiungono quelli straordinari dei *Concorsi Vitalizi*, di cui è cenno alla pagina precedente.

Coloro che intendono esplicare un'attiva opera di propaganda possono chiederci con semplice biglietto da visita o cartolina postale recante l'indirizzo e la sigla C. P. il *Carnet del Propagandista*, elegante libretto che viene diffuso gratuitamente e che contiene, oltre alle notizie sui vantaggi offerti ai Soci ed ai prezzi delle principali pubblicazioni, dieci schede di associazione: quanto basta per procurarsi una medaglia di bronzo.

Offerte per il Villaggio Alpino.

Il nostro Villaggio Alpino costruito sul Monte Piambello (m. 950, presso Varese) per la cura estiva degli orfani di guerra e dei figli gracili di ex-combattenti, che accolse quest'anno in tre turni ben 270 piccoli ospiti, trovò ancora il generoso appoggio di numerosi benefattori. E le offerte furono di varia natura. Ci fu chi diede denaro e chi diede viveri, chi diede vesti e chi altre cose utili o indispensabili per il buon funzionamento di una colonia di bimbi.

Ci limitiamo per ora a dare un cenno di coloro che hanno offerto denaro o viveri, riservandoci di additare alla riconoscenza dei Soci anche gli altri nei prossimi numeri della Rivista.

Il cav. uff. Umberto Grioni si assunse, come fa da quando esso fu istituito, la gestione del terzo turno, versando l'importo di L. 15.000. Il cav. Giulio Pandini, che donò al Villaggio la magnifica villa che porta il nome del suo eroico figlio Mario, contribuì con L. 10.000.

Durante l'Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia furono raccolte con la vendita di bandierine (felice idea del cav. G. M. Sala) ben 2086 lire e i Soci raccolti al Campeggio di Val Fiorentina offersero L. 1726,60.

La Cassa di Risparmio di Milano diede L. 5000; la Fondazione Nazionale Industriale pro Orfani di Guerra di Roma, L. 3000; le Industrie Telefoniche, Milano, L. 2000; il Sindacato Agenti di Cambio di Milano, L. 1000; la Società Italo-Americana per il Petrolio L. 430 e la Società Nafta L. 1070.

Gli Impiegati dell'Agenzia di Milano dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni organizzarono in favore del Villaggio una recita che fruttò L. 2375.

Una lunga schiera di altri benemeriti versò degli importi minori per L. 6295,40, ai quali va aggiunta la somma residuata dal Conto Gestione 1924 in L. 4680,53, che con gli importi suddetti dava a tutto il 30 settembre 1925 la somma complessiva di L. 54.595,33.

Diedero viveri in natura, facilitando così l'approvvigionamento del Villaggio, la Riseria Italiana (Milano, Via Vettor Pisani, 16) che offerse un quintale di riso; il cav. Glauco Barabino di Bolzaneto che donò un quintale di pasta e la Soc. An. Pastificio Baroni (Milano, Ripa Ticinese, 99) che ne diede due. La Ditta Sasso di Oneglia offerse 50 Kg. di olio da tavola.

Per la mensa della Direzione e del personale pensarono la Soc. Birra Poretti di Varese con 150 bottiglie di birra; il signor Emilio Gnocchi di Varese con una damigiana di

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA



Salone da pranzo della Classe di Lusso del transatlantico « DUILIO », il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana (24.300 tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 20 miglia orarie). — In Linea Nord America Express, partirà da Genova il 15 Gennaio 1926 (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO RICOSTITUENTE DEL SANGUE



A Tavola bevete Acqua minerale di

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

LEGGERA - GASSOSA - PURISSIMA

Felice Bisleri & C.- Milano

vino e per il resto del vino provvide (offrendone anche di prima qualità, in bottiglie, per le grandi occasioni) il signor Franco Noseda (Milano, Via C. Farini, 70). Diedero, inoltre, caffè la Torrefazione Moderna (Milano, Corso Buenos Aires, 30) e la Soc. An. « Il Coltivatore di Yauco » (Milano, Viale Romana, 30-32), ed acqua minerale la Soc. An. « Salus » (Milano, Via Monforte, 6).

Unendo l'utile al dilettevole ci fu anche chi pensò ai dolci pei bambini: una cassa di biscotti venne dalla Ditta Lazzaroni di Saronno, cioccolata ed altri dolci dal Rag. Franco Sanguettola (Milano, Via Boccaccio, 15) e da Luigi Zaini (Milano, Via De Cristoforis, 6). Che se i bambini avessero sofferto d'indigestioni (fortunatamente non avvenne, dato il saggio regime), c'erano pronti i... sali purgativi della Ditta Bozzi & Crippa (Milano, Via Paleocapa, 4).

A tutti i generosi oblatori e donatori vada il ringraziamento più vivo e più cordiale.

Escursione ai Campi di Battaglia.

Ai gentili collaboratori che si prestarono per la buona riuscita della escursione nazionale ai Campi di Battaglia (e dei quali fu fatto cenno nel fascicolo di agosto de *Le Vie d'Italia*, pag. 882) vanno aggiunte *Le Assicurazioni d'Italia*. Questa Società offerse una polizza di assicurazione cumulativa contro gli infortuni per tutte le persone partecipanti alla Escursione; per ogni partecipante erano garantite, in caso di morte o di invalidità permanente, L. 20.000, per i casi di invalidità temporanea L. 10 al giorno.

Notizie pratiche.

« La Repubblica d'El Salvador con tutti « i suoi privilegi naturali, situata nel cuore « del Continente Americano, colle sue vi« scere d'oro e la perpetua primavera del suo « suolo, cosciente dei suoi diritti, fedele ai « suoi patti, libera, pacifica, laboriosa ed or« dinata, mantiene alto il suo prestigio tra « le giovani e fiorenti Repubbliche Americane. « Essa, oltre ai prodotti del suolo, offre alle « sane energie di una buona emigrazione ita« liana, lavoro, protezione, e le garanzie si« cure del suo Governo e delle sue leggi, cui « sa unire la fraterna cordialità dei suoi figli ».

Queste confortevoli parole, che interesseranno indubbiamente tutti gli Italiani che aspirano ad assicurarsi una buona posizione adoperando la propria mente o le proprie braccia fuori del nostro Paese non sono state scritte nè da un incompetente nè da un facilone; esse costituiscono bensì la conclusione di un articolo preparato da A. Sandoval, Console Generale di El Salvador in Italia, per la nostra rivista *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*.

Nel fascicolo di novembre di questa importante pubblicazione del Touring oltre a quell'articolo altri se ne possono segnalare di non minore interesse pratico, come quello di un eminente professore di arte forestale, W. D. Durland, intorno al mogano, uno di C. Falcón, giornalista emerito, su « La Capitale dello spirito » che è poi Lima nella Repubblica del Perù; altri articoli sul Guatemala, sulla città di Bahia, sul Museo Nazionale di Rio de Janeiro, completano la parte del fascicolo dedicata all'America Latina, mentre molti altri scritti illustrano bellezze naturali, imprese, località, attività, del nostro Paese.

L'abbonamento annuo alla rivista è per i Soci di L. 30,20, per i non Soci di L. 35,20. Dall'America Latina e dagli altri paesi esteri non si ricevono però che abbonamenti triennali cumulativi con la quota di Socio del T.C.I.: L. 150,20 (L. 105,20 per chi è già Socio Vitalizio).

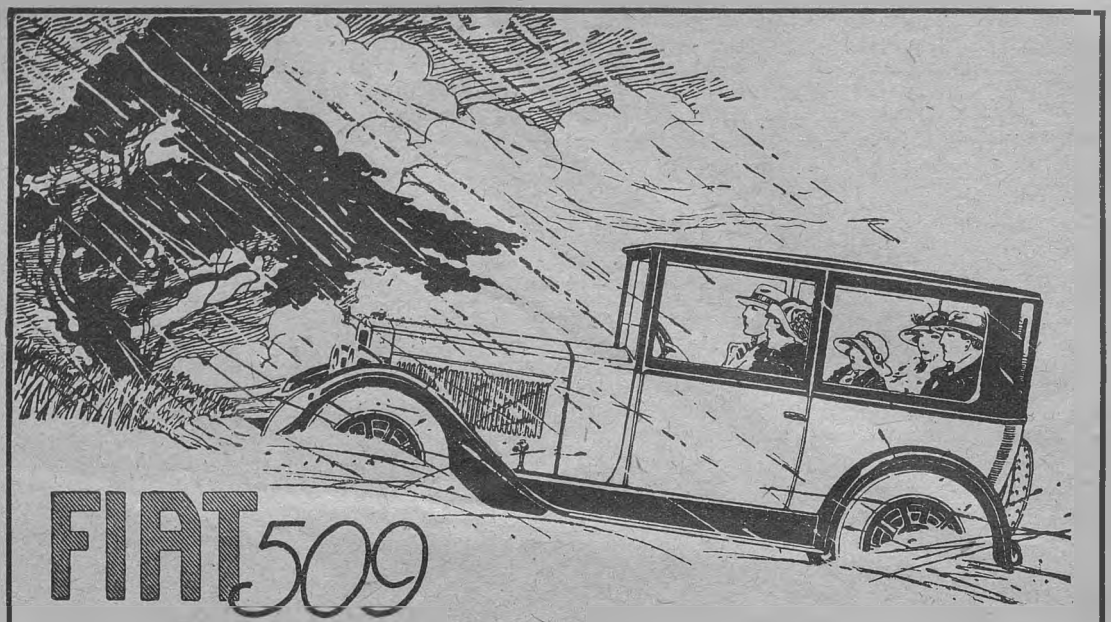
Invece di brontolare...

Invece di brontolare, ogni qualvolta vi capita di essere male alloggiati, rifocillati o serviti in un albergo del nostro Paese, ricordatevi che il Touring ha istituito un servizio di... clinica alberghiera. *Gratuitamente* sono diffusi dal Touring i *Libretti di informazioni sugli alberghi* (basta inviare biglietto da visita con la sigla L.I.A.) e mediante essi voi potete segnalare quali siano state le vostre impressioni intorno ai servizi, agli impianti, al trattamento usatovi negli alberghi che avete frequentato. Le notizie hanno carattere *confidenziale* e beninteso vengono dal Touring vagliate con rigorose indagini; ma esse, se precise, sono assai utili. Ci trattengono dall'affiliare al Touring alberghi non degni, ci permettono di disdire l'affiliamento per esercizi che non meritano più tale grado di distinzione e, soprattutto, ci consentono di far entrare in clinica l'albergo ammalato. Abbiamo tanti mezzi per curarlo che, se la malattia non è cronica, riusciamo quasi sempre a guarirlo. Ricordatevi, dunque, prima di mettervi in viaggio, di munirvi di un *Libretto di informazioni sugli alberghi*.

Errata corrige.

Per errore nel fascicolo di ottobre a pagina 1195 fu indicato come ex funzionario dell'Aziendia delle Tranvie Municipali di Roma il signor Giulio Chiarizzi che fu nostro valente collaboratore nella *Guida di Roma*. Egli veramente non ha mai appartenuto a tale Azienda ma svolge la sua attività come industriale del legno.

Rinnovate subito l'abbonamento a Le Vie d'Italia se volete ricevere regolarmente i 12 fascicoli del 1926. I Soci Vitalizi ed i Quinquennali col quinquennio in corso non debbono inviare che L. 20,20 (Estero L. 28,20). Gli Annuali L. 30,30 (Estero L. 43,30) comprendendo in tale somma il rinnovo della quota e l'abbonamento alla Rivista.

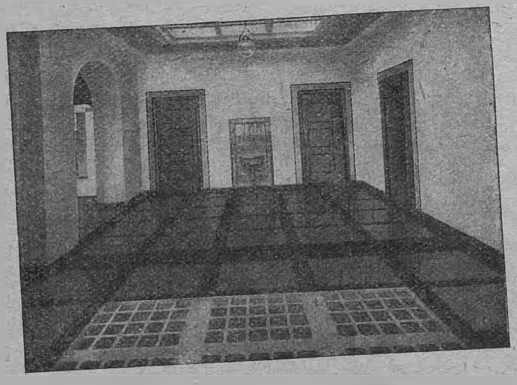


FIAT 509

LA VETTURA PER OGNI STAGIONE

PER AFFARI, PER TURISMO, PER VIAGGIO, PER CITTÀ

OGNI VETTURA FIAT VALE PIU' DI QUANTO COSTA





LINOLEUM

Chiedere l'opuscolo « C 6 »

alla

SOCIETÀ DEL LINOLEUM

Via Melloni, 28 MILANO (21)

IL PAVIMENTO INDISPENSABILE IN OGNI AMBIENTE MODERNO, PERCHÈ ALLE DOTI DI IGIENE E DI DURATA UNISCE L'ELEGANZA DI UNA DECORAZIONE INDISTRUTTIBILE, ADATTA AD OGNI STILE DI ARREDAMENTO

Preventivi per merce in opera ovunque.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Modificazioni introdotte dal 1° ottobre alle tariffe doganali per autoveicoli.

Austria. — La garanzia da depositare per la riesportazione di un autoveicolo è stata diminuita dal 100 % al 20 % del valore.

Quindi l'ammontare del deposito da calcolare quando si rilascia un trittico austriaco, dovrà corrispondere al 75 % del valore e non più al 146 %.

Quando il « Carnet de passages en douane », fra non molto tempo, sarà valido anche per l'Austria, l'ammontare del deposito cauzionale verrà calcolato in base al dazio austriaco il quale, essendo il più elevato, comprende il dazio per gli altri Stati. Per ora il deposito per il «carnet» verrà sempre determinato al 65 % del valore, calcolato in base al dazio francese.

Germania. — E' stato tolto il divieto d'importazione e quindi per rilasciare un trittico germanico non verrà più richiesto il notevole deposito prescritto dall'Amministrazione germanica a garanzia di riesportazione.

Tuttavia, per l'accordo esistente fra i Clubs che garantiscono ai rispettivi governi il pagamento dei diritti doganali eventualmente dovuti, il titolare di un trittico germanico non potrà vendere in Germania l'autoveicolo cauzionato da un trittico, senza aver prima liquidato il pagamento dei relativi diritti doganali. La liquidazione potrà essere fatta per mezzo del T. C. I oppure direttamente dal titolare, ma sempre in modo che sul trittico venga registrata l'importazione definitiva.

Anche la tariffa del dazio è stata mitigata. I motocicli pagano 350 marchi-oro al quintale. Le autovetture che non pesano più di 22 Q.li pagano 250 m.-o. al Q.le; quelle che pesano più di 22 Q.li fino a 32 Q.li, pagano 175 m.-o. per Q.le. In più è dovuta una tassa di lusso che praticamente corrisponde al 10 % del valore.

E' però prevista una diminuzione progressiva del dazio, in ragione dell'11 % circa, applicabile ogni semestre dal 1° luglio 1926 al 1° luglio 1928. A questa ultima data i dazî esposti poc'anzi saranno rispettivamente ridotti a marchi-oro 160, 75 e 40 per quintale.

Belgio. — L'Unione doganale belga-lussemburghese, in seguito ad un accordo stipulato con la Germania, ha stabilito che gli autoveicoli di marca germanica o che provengono dalla Germania pagheranno il dazio secondo la tariffa minima, avendo così parità di trattamento con le provenienze dall'Italia, dalla Francia, ecc.

Quindi l'ammontare del deposito per rilasciare un trittico belga verrà calcolato con la tariffa seguente anche per autoveicoli germanici: motocicli, 900 Fr. al Q.le; autoveicoli fino a 18 Q.li, 576 Fr. al Q.le e da 18 Q.li a 40 Q.li 640 Fr. al Q.le.

Per quanto riguarda il rilascio di un «carnet», il deposito belga è compreso nel dazio francese computato attualmente.

Rimane in vigore l'obbligo che abbiamo già esposto per la Germania di liquidare i diritti doganali prima di vendere un autoveicolo nel Belgio o nel Lussemburgo. In tal caso però potrà essere richiesto un certificato d'origine, perchè gli autoveicoli di origine cecoslovacca sono sempre soggetti alla tariffa speciale.

Le motociclette — purchè non siano di marca cecoslovacca — possono anche essere importate senza fare il deposito, presentando la tessera di un'associazione autorizzata dall'Unione doganale belga-lussemburghese. Facciamo tuttavia presente che la tessera del T. C. I. non conferisce questa facoltà ai motociclisti.

Olanda, Belgio e Lussemburgo. — Ricordiamo agli automobilisti che devono prestare particolarmente attenzione quando passano le frontiere di questi Stati, e devono far registrare il loro passaggio per la regolarità del trittico o del « carnet ». Quelle Amministrazioni non ammettono la registrazione del « visa de passage » e quando l'entrata è stata registrata sul trittico, lasciano che l'automobilista attraversi la frontiera senza controllo scritto. D'altra parte le sedi degli uffici possono anche essere poco apparenti.

Quando l'automobilista non intendesse più ritornare negli Stati che abbiamo nominato, deve aver cura di uscire presentandosi nelle ore di apertura ad un ufficio doganale, per far registrare sul trittico l'uscita definitiva. Usando un « carnet » i passaggi devono essere fatti sempre durante l'orario di apertura dell'ufficio.

Se queste precauzioni fossero trascurate, la regolarizzazione del trittico nel Belgio presenterebbe una facilità molto minore che negli altri Stati.

Svizzera. — Il *certificato di controllo* istituito per importare temporaneamente motocicli e che viene rilasciato a presentazione della tessera del T. C. I. regolare per l'anno in corso, presentava l'inconveniente di non avere la registrazione dei passaggi possibili dal primo



Lo **"Spidoléine"**

è garanzia di ottimo viaggio su qualsiasi macchina

SOCIÉTÉ ANONYME A. ANDRÉ FILS - GENOVA

Agenzie e Depositi in tutte le principali Città d'Italia

dell'anno al 31 dicembre, data uniforme di scadenza della validità. Per il 1926 l'Amministrazione svizzera ha adottato un nuovo modello di certificato che permetterà la registrazione dei passaggi.

Per lo scarico del certificato del 1926 che dovrà essere fatto nel gennaio del 1927, servirà l'ultima registrazione di uscita e non sarà più necessario richiedere ad un console svizzero la costosa dichiarazione che la motocicletta è fuori dalla Confederazione. Ma per lo scarico dei certificati del 1925 prevediamo il solito lavoro improbo che ci procura nei primi mesi dell'anno la trascuratezza di moltissimi motociclisti — non pochi dei quali si rendono irreperibili — che non si sono presentati con la loro macchina ad una dogana svizzera per far scaricare il certificato. Ben volentieri vorremmo sbagliare la previsione e raccomandiamo agli interessati di mettersi in regola, poichè hanno tempo fino a tutto il gennaio 1926. Così risparmieranno parecchie decine di lire da pagare per la dichiarazione consolare e per la multa che la Dogana svizzera infligge ai ritardatari. *c. m.*

La VII[a] Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo a Milano.

Dal 9 al 17 Gennaio prossimo in Milano nel Palazzo della Società per le Belle Arti, via Principe Umberto 32, si terrà la VII Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo indetta e organizzata dall'Associazione Nazionale del Ciclo, Motociclo ed accessori. La Mostra avrà particolare importanza anche perchè al recente Salon di Londra, data l'anticipazione con cui la manifestazione si svolse, non poterono intervenire molte Case di importanza internazionale. Il confronto soprattutto fra l'industria del motociclismo britannica e quella italiana permetterà di constatare i progressi che anche in questo campo il nostro Paese ha saputo conseguire.



Contributo dell'E.N.I.T. alla preparazione del Congresso dei combattenti alleati.

Alla preparazione del sesto congresso delle Associazioni fra i combattenti dei Paesi alleati, avvenuto a Roma dal 9 al 15 settembre, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche ha dato un notevole contributo, provvedendo ai trasporti ed ai facchinaggi per gli arrivi e per le partenze, agli alloggi dei rappresentanti, ai servizi per tutti i ricevimenti in onore degli ospiti, alle visite ai luoghi e ai monumenti storici, al servizio d'automobili per le escursioni.

Agli ospiti — che furono alloggiati all'*Excelsior*, al *Regina* e al *Palace* — furono offerti: dall'Associazione Nazionale dei Combattenti una colazione alla *Casina delle Rose* di Villa Umberto; dal Governo un ricevimento al Palatino; gite in automobile per la città ed a Tivoli, Frascati, Rocca di Papa, nel cui *Ristorante delle Cascate* fu data una colazione e nel cui *Grand Hôtel* un pranzo in onore dei congressisti; dall'Associazione Nazionale dei Combattenti il pranzo d'addio al *Castello dei Cesari*. Tutti i servizi furono preparati e diretti dall'E.N.I.T.

L'E.N.I.T. ha provveduto anche al servizio degli interpreti che hanno tradotto a voce in italiano, in francese e in inglese i discorsi pronunziati al Congresso e hanno poi curato la traduzione per la stampa dei discorsi, degli annunzi ai giornali, delle proposte e delle decisioni prese dai Commissari.

L'E.N.I.T. ha preparato inoltre l'edizione dei programmi nelle tre lingue ufficiali del Congresso. A tutti i Congressisti sono stati offerti opuscoletti di propaganda curati dall'E.N.I.T.

Nuove pubblicazioni dell'E.N.I.T.

Sono usciti tre eleganti opuscoli, curati con cura dall'E.N.I.T.: uno in italiano sulla Toscana, uno in francese sulla Venezia Tridentina ed uno in inglese sulla Val d'Aosta.

I tre libretti, stampati nitidamente su carta lucida, dànno notizie utilissime ai viaggiatori, contengono brevi cenni geografici, storici e d'arte, dicono la stagione più propizia a una piacevole visita e consigliano un itinerario che, nel tempo più breve, permette di vedere le cose più notevoli. Pubblicazioni, dunque, utilissime, non solo ai forestieri che vogliono visitare l'Italia, ma anche agli italiani che desiderino di conoscere meglio il proprio Paese.

Il Sindacato delle Agenzie di Viaggi.

Si è costituito questi giorni anche un Sindacato Nazionale delle Agenzie di Viaggi. Lo scopo di questo Sindacato è di tutelare gli interessi particolari delle Agenzie di Viaggi nel quadro degli interessi generali della Nazione.

L'opera del nuovo Sindacato, che aderisce alle Corporazioni Nazionali sarà intesa: a mantener vive relazioni con gli enti e le associazioni che curano gli interessi dell'Industria del forestiero; a procurare l'assistenza legale ai soci nella rivendicazione dei loro diritti; a fornire ai soci le informazioni e i consigli necessari ad allacciar relazioni con la Corporazione Nazionale dei Trasporti e con tutte le associazioni affini, italiane ed estere, per agevolare lo scambio dei viaggiatori fra i varî Paesi e dargli tutto il possibile incremento.

Per forza delle norme statutarie sono inscritte nella categoria dei soci effettivi tutte le Agenzie di Viaggi che, col permesso ufficiale, vendono biglietti delle Ferrovie dello Stato; mentre tutti gli altri enti e uffici — le Agenzie delle varie Compagnie di Naviga-

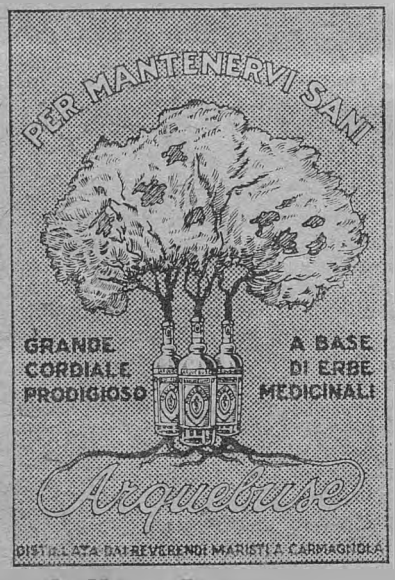
Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti, sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita presso tutti i buoni negozi di articoli fotografici del mondo. — Catalogo gratis!



Ica Soc. Anon. Dresden 7

Rappresentante: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Bellini, 6



Famiglie...! - L'Arquebuse dei Reverendi Maristi è una farmacia a portata di mano; tenetelo in casa vostra come il pane quotidiano.

Gran Premio Esposizione della Scienza Torino 1925

Gratis opuscolo "I cento usi dell'Arquebuse" nominando questa Rivista

AGENZIA GENERALE "ARQUEBUSE" Casella Postale N. 12 - MILANO



Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME

ALPACCA brunita e ARGENTATA

Modelli speciali per la famiglia

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, ecc.

MASSIMA GARANZIA QUALITÀ SUPERIORE

ARGENTERIA WELLNER

P. di L. MOCHI

FIRENZE (12) – Piazza Indipendenza, 1 A

M. ZAMBURLINI & Co.

APPARECCHI ED ACCESSORI PER RADIOTELEFONIA

GENOVA	MILANO	ROMA
Via degli Archi, 4r	Via Lazzaretto, 17	Via S. Marco, 24

Apparecchi d'ogni tipo

Qualunque parte staccata ed accessoria

VADEMECUM DEL DILETTANTE GRATIS. CATALOGO GENERALE GRATIS.

zione, per esempio, e gli Uffici delle Pro Loco — possono essere ammessi solo come « soci aderenti ».

La quota annua è di L. 100 per i soci sostenitori, di 50 per i soci effettivi, di 25 per i soci aderenti.

Al Sindacato si è già inscritta più di una sessantina di Agenzie e altre inscrizioni non tarderanno certo a giungere. A Presidente del Sindacato è stato eletto il Gr. Uff. Pironti.

Un nuovo rifugio al Monte Cavallo.

A cura della sezione di Pordenone del C.A.I. è stato costruito il rifugio « Policreti » a Pian Cavallo a m. 1323 s. m., alla base del versante S-E di quella interessante montagna. Esso dista tre ore di mulattiera sia da Dardago di



Budoia come da Aviano e un poco più da Barcis. La regione è assai frequentata d'estate per le belle ascensioni che si possono compiere e d'inverno si presta molto bene per esercitazioni con gli sci.

Il rifugio consta di un locale per le Signore con 8 letti in ferro, materassi, coperte e lenzuola, ed altri tre locali con lo stesso arredamento per uomini. Vi funziona un servizio d'alberghetto controllato dalla predetta sezione del C.A.I.

La Villa Carlotta.

L'amministrazione sequestrataria (il titolo è antipatico, ma non l'abbiamo inventato noi) della Villa Carlotta di Tremezzo-Cadenabbia fa pagare L. 2,50 come « biglietto di ingresso » ai visitatori che varcano la soglia del parco entro il quale trovasi la villa. Ma i visitatori rimangono con un palmo di naso quando vengono informati che per visitare la villa (o meglio le tre sale contenenti alcune opere d'arte) occorre un altro biglietto che costa L. 5 (ridotte a L. 3 per le comitive di almeno quattro persone). La spesa totale è un po' caruccia, almeno per dei visitatori italiani, ma ciò che è più antipatico, anche e specialmente agli stranieri, è il nessun avviso dato ai visitatori che, per visitar la Villa Carlotta, occorrono effettivamente L. 7,50. Ci vuol poco a far nascere nel forestiero il sospetto che lo si è ingannato...

POSTE TELEGRAFI e TELEFONI

Azienda statale per i servizî telefonici

Abbiamo nello scorso numero fatto cenno delle norme regolanti il servizio telefonico urbano ed interurbano concesso all'industria privata. Per i servizî telefonici interurbani, non concessi alla industria privata(1), il Ministero delle Comunicazioni ha costituito una speciale azienda, posta alla sua dipendenza, che assume la denominazione di « *Azienda per i servizî telefonici* » ed alla quale vengono conferite tutte le attribuzioni spettanti al Ministero suddetto, per i servizî telefonici.

L'azienda deve provvedere: alla gestione dei servizi interurbani non concessi all'industria privata; alla costruzione di nuove linee colleganti direttamente fra loro capoluoghi di Provincia o di Regione; alla vigilanza, ai controlli e ad ogni altra attribuzione o facoltà riservata allo Stato per i servizî telefonici in concessione.

Sono di competenza esclusiva dell'Azienda, la costruzione e l'esercizio delle linee telefoniche interurbane, e l'Azienda stessa può affidare all'industria privata i lavori di costruzione e di manutenzione delle linee, come anche l'esercizio di uffici telefonici interurbani nelle località ove coesista, insieme alla centrale interurbana dell'Azienda, una centrale interurbana sociale, e in genere ogni altro lavoro o prestazione.

L'Azienda per i servizî telefonici comprende un organo centrale (Direzione dei servizî telefonici) ed organi periferici (cinque uffici di direzione e controllo in Roma, Milano, Venezia, Bologna e Napoli, ed uffici telefonici interurbani).

La Direzione centrale, tratta: nel primo reparto degli affari generali e legali, segreteria, economato e cassa; nel secondo reparto tecnico: della sorveglianza dei lavori e dell'ampliamento e manutenzione delle reti telefoniche dell'Azienda, del controllo tecnico dei concessionari telefonici; nel terzo reparto: amministrazione, tratta fra l'altro del controllo amministrativo dei concessionari telefonici e nel quarto reparto: ragioneria, contabilità e statistica.

I cinque uffici periferici di direzione e controllo, provvedono: ad assicurare la re-

(1) Cioè: le linee interregionali, le linee interprovinciali colleganti direttamente capoluoghi di provincia, le linee internazionali: Torino-Parigi, Torino-Lione, Torino-Nizza, Como-Chiasso, Como-Lugano, Milano-Losanna, Milano-Zurigo, Milano-Berlino, Milano-Basilea, Milano-Lugano, Milano-Berna, Milano-Ginevra, Udine-Villaco, Trieste-Lubiana (Praga e Vienna), Trento-Innsbruck, Fiume-Sussak, Bolzano-Innsbruck (Via Bressanone e Brennero), Bolzano-Lienz (Via Brunico), Zara-Spalato, Trento-Innsbruck (Via Bolzano).

La Lucicultura

tratta le questioni economiche sotto il punto di vista della illuminazione. Essa combatte il pregiudizio che l'illuminazione elettrica sia un lusso e porta a conoscenza di ognuno l'utilizzazione delle forze culturali e produttive che risiedono nella luce.

Faremo seguire a questo una serie di avvisi che si occuperà delle questioni che la lucicultura comprende.

OSRAM

1

golarità dei servizî telefonici gestiti dall'Azienda, ed a sorvegliare i servizî concessi all'industria privata in relazione agli obblighi imposti ai concessionari dalle rispettive convenzioni o dagli atti di concessione.

I proventi dell'Azienda sono costituiti: dai proventi delle linee da essa gestite; dai canoni sugli introiti lordi e dalle compartecipazioni sugli utili netti corrisposti dai concessionari telefonici; dai canoni dovuti dai concessionari di linee telefoniche private; dalle annualità dovute dai concessionari in pagamento dei materiali loro ceduti in proprietà; da ogni altra somma riscossa dallo Stato per i servizî telefonici.

Dalle attribuzioni di questa nuova Azienda statale, si può ben rilevare come si svolgono le relazioni fra Stato e concessionarî telefonici e come si provvede da parte dello Stato alla sorveglianza ed al controllo degli importanti e delicati servizî affidati all'industria privata.

Ci auguriamo dunque che lo Stato a mezzo della sua Azienda, faccia veramente rispettare ed eseguire le convenzioni e gli obblighi assunti dalle Società concessionarie e specialmente per quanto riguarda il miglioramento dei servizî telefonici.

I servizî telefonici in Italia, allo stato in cui ora si trovano, non sono quali dovrebbero essere, in una nazione fra le più civili e le più progredite, industrialmente e commercialmente.

Gli impianti, nella maggior parte, ancora antiquati ed insufficienti non permettono di svolgere un lavoro alacre e sollecito, e come il servizio telefonico stesso lo richiede.

La diffusione di un tanto utile e comodo mezzo di comunicazione, anzichè incoraggiata è stata finora ostacolata dalla mancanza di mezzi (apparecchi, linee, uffici di commutazione, ecc.) e migliaia e migliaia di richiedenti attendono di poter usufruire del telefono. Ciò riesce incomprensibile, quando si pensi, che se un danno costituisce per i richiedenti la mancanza dell'uso del telefono, un maggior danno ne viene per chi esercisce il servizio, per la mancanza di altri utenti e degli utili ricavantisi.

Speriamo che le Società concessionarie, trascorso questo primo periodo di assestamento, oltre a curare il miglior lucro per l'impiego dei loro capitali, curino anche e soprappiù, che i servizî, di grande utilità pubblica, loro concessi raggiungano più rapidamente possibile la perfezione, per modernità di mezzi e diffusione di impianti.

Soprattutto desiderabile è la diffusione degli impianti telefonici rurali, di grande interesse per l'economia del Paese, a conseguire la quale giovano le agevolazioni relative agli impianti e la diminuzione delle tariffe per le comunicazioni intercomunali.

E' necessario che molti piccoli comuni, che hanno però la loro importanza, perchè esercitanti speciali industrie o perchè frequentati come luoghi di villeggiatura, siano finalmente allacciati alla rete telefonica interurbana.

* * *

Apprendiamo con compiacimento che con recente R. Decreto si autorizza l'assegnazione straordinaria di 100 milioni all'anno, per sei anni consecutivi, per provvedere alla sistemazione e al completamento delle linee telefoniche interurbane gestite dallo Stato, mediante la costruzione di cavi sotterranei e l'ampliamento e la rinnovazione dei collegamenti. Il provvedimento giunge veramente apportuno ed era inderogabile.

Le linee telefoniche interurbane di grande importanza, non cedute all'industria privata, sono, allo stato attuale, assolutamente insufficienti al servizio ed, in certe ore, si può dire, sono inibite all'uso dei privati, perchè completamente occupate dal traffico delle comunicazioni borsistiche, di stampa ed ufficiali. Per ottenere una conversazione telefonica sulle linee suddette, occorre attendere molte ore (anche una intera giornata); l'attesa può diminuire chiedendo l'urgenza col pagamento della triplice tassa.

L' Azienda di Stato per i servizî telefonici *valendosi, ora, dei grandi mezzi (600 milioni) messi a sua disposizione, oltre ad adoperarsi subito per migliorare le condizioni dell'attuale rete aerea, ha disposto l'immediata costruzione di linee interregionali che da Roma vanno a Firenze, a Genova, a Trieste (per Bologna), a Bari, a Palermo; da Milano a Trieste, a Venezia, a Padova, a Bologna, a Roma, a Firenze; da Napoli a Bari; da Firenze a Siena; da Bologna a Firenze; da Potenza a Bari; da Perugia ad Ancona e da Ancona a Bologna; e di linee internazionali che congiungano l'Italia con Monaco, Bruxelles, Parigi, Londra e Budapest.*

Ma una grande opera, che segnerà veramente il principio di buone e possibili comunicazioni telefoniche fra il Nord ed il Sud d'Italia, sarà la costruzione del cavo sotterraneo che staccandosi a Casteggio dal cavo già in uso nel triangolo Genova-Milano-Torino, raggiungerà Roma attraverso Bologna e Firenze e proseguirà da Roma per Napoli e la Sicilia.

Ci auguriamo che di esso al più presto si comincino i lavori.

Modificazioni ai servizi e tariffe postali internazionali in dipendenza della Convenzione e degli accordi conclusi a Stoccolma.

Con effetto dal 1° ottobre c. a.:

La tassa per ogni porto successivo di 20 grammi o frazione di 20 grammi, oltre i primi 20 grammi, delle *lettere* per l'estero, è elevata a L. 0,60.

Assegno sulle corrispondenze raccomandate od assicurate. Tassa fissa di L. 0,80, oltre la tassa proporzionale di L. 0,50 ogni 100 lire o frazione, dell'importo dell'assegno. L'importo dell'assegno deve essere indicato in lire italiane ed il limite massimo è di lire mille. L'indicazione deve essere scritta in lingua francese e l'importo in cifre e per disteso.



NATALE È VICINO....

Nessun regalo riescirà più gradito a tutta la vostra famiglia quanto un vero "Grammofono„ (originale) dalla celebre marca

"LA VOCE DEL PADRONE„

Esso porta in casa una ondata di vita nuova, fresca e gaia con l'incanto delle sue canzoni e delle sue danze.

Il vero "Grammofono„ (originale) riproduce il canto e la musica dei migliori Artisti contemporanei; possederne uno vuol dire avere tutti questi Artisti quali ospiti in casa vostra, pronti a deliziarvi con le loro migliori produzioni.

Scriveteci e vi manderemo i nostri cataloghi. — Visitate i nostri Reparti e vi convincerete della meravigliosa bontà dei nostri prodotti.



Società Nazionale del "Grammofono"

MILANO — Galleria Vittorio Em., 39 (lato T. Grossi).
ROMA — Via del Tritone, 89.
TORINO — Via Pietro Micca, 1.



ARTISTI SOMMI - RIPRODUZIONE PERFETTA

Il costo delle *Tessere e libretti di riconoscimento* è elevato a L. 4.

Scatolette con valore dichiarato. — Tassa minima L. 4. (La tassa di spedizione è di cent. 40 ogni 50 gr.).

La tassa minima delle *corrispondenze non o insufficientemente francate* è fissata in cent. 40.

Il diritto speciale di *rinvio di giornali in abbonamento*, per ogni trimestre, è di L. 4.

Vaglia internazionali. — Tasse: Diritto fisso, per ogni vaglia, L. 1,20, più L. 0,50 ogni 100 lire o frazione di 100 lire dell'importo del vaglia.

Per l'Inghilterra, Malta, Canadà, Stati Uniti dell'America del Nord, Indie Orientali Inglesi, Federazione Australiana (Australia dell'Ovest, Australia del Sud, Nuova Galles del Sud, Queensland, Vittoria), la tassa è eccezionalmente rimasta inalterata e cioè 25 centesimi ogni 25 lire o frazione di 25 lire e non si riscuote il diritto fisso.

Riscossioni per conto di terzi. — Diritto di riscossione L. 1,20. Diritto di presentazione L. 0,80 (oltre le tasse del vaglia di rimborso e le tasse di bollo, che si prelevano tutte dalla somma dell'effetto riscosso).

Pacchi postali. — Un notevole accordo concluso a Stoccolma che riguarda specialmente, i fabbricanti esportatori di merce all'estero, è l'*elevamento del peso dei pacchi postali fino a Kg. 10*, con la maggior parte degli Stati aderenti all'Unione Postale Universale. Il peso dei pacchi resta stabilito nelle tre gradazioni di Kg. 1, Kg. 5, Kg. 10 e le prime due sono obbligatorie per tutti gli Stati.

Il servizio dei pacchi del peso da oltre 5 e fino al massimo di 10 Kg. è limitato solo fra quegli uffici italiani e quei Paesi esteri che sono ammessi a tale servizio.

La lunghezza massima di un pacco non può eccedere centimetri 150. Però la somma della lunghezza e del più grande giro misurato in un senso che non è quello della lunghezza, non può superare metri 3. Il mittente, deve indicare in francese o nella lingua del Paese di destinazione sul pacco e sul verso del bollettino *come intende disporre del pacco* qualora la consegna al destinatario non possa essere effettuata. E cioè: che sia subito rinviato all'origine, che sia rispedito al destinatario in altra località, o sia rimesso ad altro destinatario, che sia lasciato in giacenza o venduto a suo rischio o trattato come abbandonato.

La tassa addizionale per i *pacchi gravati di assegno* si compone di: un diritto fisso di impostazione di L. 2,50 e di un diritto proporzionale di L. 0,50 per cento sulla somma assegnata.

L'ammontare del *valore dichiarato sui pacchi* deve essere indicato in lire ed in franchi-oro. L'ammontare in franchi-oro deve essere sottolineato con un forte segno in lapis colorato. Il limite di *valore dichiarato* è di franchi-oro 1000 per quasi tutti gli Stati. La tassa di assicurazione è di L. 2,50 ogni 300 franchi-oro o frazione, oltre ad un diritto fisso di L. 2,50.

I campioni, i manoscritti e le stampe non avranno corso se non interamente affrancati e così pure le cartoline postali con risposta pagata, allorquando le due parti non siano interamente affrancate all'atto dell'impostazione.

Le *buste a riquadro trasparente* non sono ammesse.

Indirizzo – Disposizioni generali. — Il pubblico è tenuto: 1° a compilare l'indirizzo degli invii, in caratteri latini, dal lato della soprascritta, nel senso della lunghezza dell'invio; 2° ad incollare i francobolli nell'angolo superiore destro dal lato dell'indirizzo. Così anche le impronte delle macchine affrancatrici; 3° ad indicare l'indirizzo del mittente.

Non si devono applicare dal lato dell'indirizzo: i francobolli non postali, commemorativi o di beneficenza, le vignette di beneficenza o le altre figure suscettibili d'essere confuse coi francobolli postali.

Telegrammi-lettera notturni con Tripoli e Bengasi.

Con effetto dal 10 Ottobre scorso è consentito lo scambio dei telegrammi-lettera notturni fra gli uffici telegrafici del Regno ammessi a tale servizio e gli uffici telegrafici coloniali di Tripoli e Bengasi.

La tassa per detti telegrammi-lettera è di centesimi *venti* per parola senza sopratassa cambio, con un minimo di 20 parole per ogni telegramma-lettera, oltre la tassa di ricevuta di cent. 25.

Le norme riguardanti la compilazione (indirizzo, testo, servizî speciali, ecc.), l'accettazione, la trasmissione ed il recapito, sono uguali a quelle stabilite per lo scambio di dette corrispondenze in vigore per l'interno del Regno.

L'estensione di questo utile mezzo di comunicazione ai due principali centri della Libia, era molto richiesta dal ceto commerciale e dai privati in genere. Dal dicembre 1924, in via di esperimento, l'Amministrazione Telegrafica ammetteva già, che si potessero spedire telegrammi-lettera da Tripoli e Bengasi agli uffici del Regno e bene ha fatto ora a consentirne lo scambio nei due sensi.

f. s.



Riduzioni di viaggio in previsione per l'anno 1926.

Per quanto si può rilevare finora dalle domande che sono state rivolte dai Comitati, sono previste per l'anno 1926, oltre le riduzioni e facilitazioni già preavvisate in precedente numero della Rivista, le seguenti

Dopo aver vinto le più importanti competizioni Nazionali e Internazionali nel campo turistico

CONQUISTATI I PIÙ AMBITI TRIONFI NEL CAMPO DELLA VELOCITÀ

GRAN PREMIO D'ITALIA	- BRESCIA	1921
GRAN PREMIO D'ITALIA	- MONZA	1922
GRAN PREMIO DI FRANCIA	- STRASBURGO	1922
GRAN PREMIO D'EUROPA	- MONZA	1923
GRAN PREMIO D'ITALIA	- MONZA	1924
GRAN PREMIO D'EUROPA	- LIONE	1924
GRAN PREMIO D'EUROPA	- SPA	1925

"Il Pneumatico delle Vittorie"

Pirelli Cord

vince anche il

CAMPIONATO AUTOMOBILISTICO DEL MONDO

Km. 800 - Monza 6 Settembre 1925

R.

altre riduzioni: per Milano in occasione dell'Esposizione del ciclo e motociclo nella prima quindicina di gennaio e per la fiera campionaria che s'inizierà nell'aprile; per Padova in occasione della fiera che s'inizierà nel giugno; per Roma in occasione delle gare automobilistiche ed ippiche nell'aprile e maggio; per Torino in occasione della mostra degli amici dell'arte, ma in epoca ancora da stabilire; per Napoli in occasione del concorso ippico nel maggio ed infine per Assisi in occasione del VII Centenario della morte di S. Francesco, nel periodo dall'agosto all'ottobre. In previsione dell'importanza di questa ultima manifestazione e dell'interesse che può avere per l'estero, da cui richiamerà certamente una folla di fedeli e di studiosi, il Comitato avrebbe richiesto la riduzione del 30 % per i viaggiatori isolati, del 40 % per le comitive di 50 persone e del 50 % per le comitive di 400 persone.

I treni speciali per l'anno santo.

Dall'apertura dell'anno santo fino alla metà di settembre, sono stati effettuati per Roma 261 treni speciali di pellegrini. Figurano in ordine degressivo: l'Italia con 119 treni, la Germania con 41, la Francia con 24, la Spagna con 18; l'Inghilterra e la Jugoslavia, ciascuna con 8 treni; l'Ungheria e la Polonia, ciascuna con 6 treni; il Belgio con 5; l'Austria e l'America del Nord, ciascuna con 4 treni; la Svizzera e il Portogallo, ciascuna con 3 treni; l'Olanda e Malta ciascuna con 2 treni; l'Alta Slesia, il Brasile, la Danimarca, l'Australia, ciascuna con un treno. Sono poi stati effettuati altri 181 treni speciali per trasportare i pellegrini ai santuari, precisamente: 78 treni per Assisi, 71 per Padova, 18 per Valle di Pompei, 14 per Loreto. Dei treni giunti a Roma 80 erano composti di materiale estero e 181 di materiale italiano. Risulta che il servizio si è svolto con perfetta regolarità, riscuotendo il plauso degli stranieri, tanto che da autorità e personalità estere sono pervenute lettere di compiacimento e di lode.

Il movimento di treni speciali per l'autunno, volgendo a fine l'anno santo, è anche più intenso.

Il traffico della metropolitana di Napoli.

Il traffico viaggiatori della metropolitana Napoli-Pozzuoli si mantiene elevato. E' una cifra di più di 20 mila viaggiatori che giornalmente si serve del nuovo mezzo di trasporto: in qualche giornata di maggiore intensità il movimento ha superato i 50 mila viaggiatori. L'amministrazione ferroviaria ha dovuto provvedere sollecitamente ad istituire biglietti di abbonamento e biglietti speciali per gli operai. La città partenopea, date le grandi distanze e la difficoltà anche degli ordinari mezzi di comunicazione per le altimetrie, ha trovato nella metropolitana un vantaggio enorme. L'urbanesimo sarà molto attenuato: nuovi quartieri potranno sorgere alla periferia: ciò costituirà un reale nuovo risanamento della città. L'esito favorevole dell'impresa e l'esempio precedente di Parigi e di Londra fa pensare se non sia il caso di studiare positivamente nuove applicazioni dello stesso tipo in altre grandi città, come Milano e Roma, per esempio, per favorire il rapido decongestionamento del movimento cittadino

Divieto di circolazione dei veicoli muniti di illuminazione a gas.

Con un decreto interministeriale del luglio scorso, ma pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del settembre, è stato stabilito che a partire dal 1° gennaio 1926 non sono ammessi a circolare su tutte indistintamente le linee ferroviarie italiane, sia appartenenti allo Stato, sia appartenenti all'industria privata, veicoli muniti di illuminazione a gas di qualsiasi sistema e ciò in considerazione dei pericoli ai quali possono essere esposte le persone e le cose, specialmente in caso di accidenti ferroviari. Il mondo progredisce: quanto cambiamento in relativamente poco tempo; è un nuovo colpo per l'illuminazione a gas, in quei pochi casi in cui si è ancora mantenuta!

Biglietti di andata-ritorno con la strada ferrata di Biella.

In servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la strada ferrata di Biella sono stati istituiti biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della rete statale comprese nel raggio di 100 Km. dalla stazione di transito di Santhià per tutte le stazioni della linea Santhià-Biella e viceversa.

Assicurazione del bagaglio.

La Compagnia europea che provvede presso le stazioni delle ferrovie italiane all'assicurazione del bagaglio, ha, d'accordo con le ferrovie stesse; diminuito a partire dal 1° novembre i prezzi dell'assicurazione tanto col sistema delle marche a valore quanto con quello delle polizze.

Biglietti di andata-ritorno per l'Inghilterra.

In seguito a trattative le ferrovie francesi hanno consentito di accordare sui propri percorsi la riduzione del 25 % per la 1ª classe e del 20 % per la 2ª e la 3ª per i biglietti di andata-ritorno in servizio diretto italo-inglese. Tali biglietti avranno indistintamente la validità di giorni 45. Finora le riduzioni venivano accordate soltanto per i servizi anglo-francese ed anglo-franco-svizzero, portando così ad una situazione di sfavore per il servizio italo-inglese, tanto che i viaggiatori preferivano acquistare alla frontiera italiana nuovi biglietti, non servendosi di quelli del servizio italo-inglese. Le nuove facilitazioni andranno in vigore col 1° dicembre.

a. l.



Quando i Vostri occhi

sono insidiati da una incipiente miopia o presbiopia, quanto più presto correte al rimedio provvedendovi di un paio di occhiali con Lenti ZEISS Punktal, tanto più a tempo avrete evitato un progressivo peggioramento. Le Lenti ZEISS Punktal, non significano una oppressione per l'occhio, ma lasciano a questo piena libertà di movimenti, correggono il difetto visivo in modo uniforme tanto se lo sguardo è volto in avanti oppure lateralmente o in alto o in basso, eliminano ogni sforzo e conservano la vista. Con esse Voi avete quasi l'impressione di non portare affatto gli occhiali.

LENTI PUNKTAL

Zeiss

per occhiali a stringinaso o a stanghetta

Deposito di lenti Zeiss Punktal presso tutti i buoni Ottici

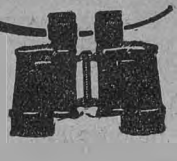
Ogni lente è munita della marca di fabbrica depositata; esigete dall'Ottico che ve la indichi.

CARL ZEISS JENA

Opuscolo « PUNKTAL 162 » gratis e franco spedisce:
GEORG LEHMANN, Rappresent. per l'Italia e Colonie della Casa CARL ZEISS, Jena. MILANO (5) Corso Italia, 8 - Telef. 89-618.

Zeiss

per viaggio, sport, caccia, teatro



CARL ZEISS JENA

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA
CATALOGO ILLUSTRATO " T 79 " GRATIS

LA MIGLIORE
RIVISTA DI FOTOGRAFIA

IL CORRIERE FOTOGRAFICO

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA

ABBONAMENTO PER L'ANNO 1926: LIRE 30—
Numeri di saggio a richiesta.
6, Via Stampatori - TORINO - Via Stampatori, 6

Salvate i denti dalla carie!

MARCA DEPOSITATA



MARCA DEPOSITATA

DENTIFRICIO SUPERIORE

IL PIÙ EFFICACE = IL PIÙ GRADEVOLE

Si vende in tutto il mondo

L. I. M. LANCEROTTO - VICENZA (Italia)

ARTE

Una bellezza naturale da difendere

Presso Napoli, in quella meravigliosa regione che si chiama dei Campi Flegrei nella quale le bellezze paesistiche si accoppiano alla visione di imponenti fenomeni naturali e di grandi avanzi archeologici, trovasi una proprietà che fu già borbonica e poi dei Re nostri e che ora appartiene all'Opera Nazionale dei Combattenti. Intendiamo parlare degli Astroni, grande cratere di vulcano spento nel quale sorse una superba foresta e trovò posto una riserva di caccia fra le più popolate di selvaggina. Un muro recinse l'orlo dell'antico cratere in modo che quella selvaggina ed in ispecie i cinghiali non fuggissero durante la caccia. Una grande e bella strada venne costruita che, scendendo dall'orlo del cratere, percorreva tutta la riserva circuendo il lago che trovasi in fondo al cratere.

Ahimè! se oggi qualcuno s'avventura in quei luoghi assiste ad uno spettacolo ben triste. La vandalica opera dell'uomo si è sfogata ad abbattere le piante secolari; non un diradamento sistematico per un razionale sfruttamento delle essenze arboree, bensì una vera e propria distruzione delle piante più prossime alle strade d'accesso. Così un vialone rettilineo che correva in piano sul fondo del cratere è quasi completamente abbattuto e come moncherini appaiono i grossi tronchi segati alle radici. Il laghetto craterico, già popolato di selvaggina acquatica, è ridotto ad un pantano mentre nessuna cura è rivolta alla manutenzione delle strade.

Se si pensa che quel luogo è a pochi minuti dalla fermata del tram che dalla Piazza S. Ferdinando di Napoli conduce ad Agnano e se si considera che in tutta la provincia di Napoli non esiste una foresta tanto folta e rigogliosa, è agevole pensare quale razionale sfruttamento avrebbe potuto compiere l'Opera Nazionale Combattenti se con un po' di propaganda avesse incanalato verso quel parco i napoletani desiderosi durante la stagione estiva di trovare recessi ombrosi. Bastava l'impianto di qualche piccolo *chalet* per la vendita di consumazioni o l'organizzazione di qualche festa campestre per far divenire quella foresta un luogo di ritrovo prediletto. Invece l'accesso ne è vietato; e si comprende: è opportuno che il pubblico non veda ciò che è stato fatto dall'uomo in quell'ambiente che la natura aveva abbellito.

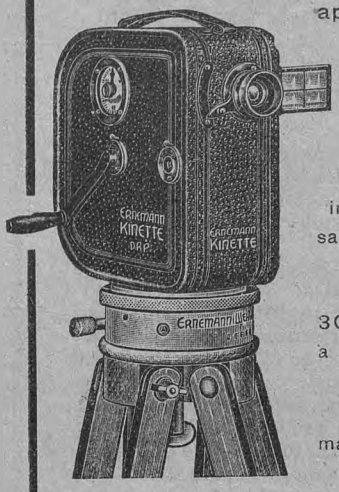


LE GRANDI NOVITÀ

ERNEMANN

LE GRANDI NOVITÀ

"KINETTE"



ERNEMANN-WERKE A.G DRESDEN

apparecchio da presa per dilettanti

Con obbiettivo Ernostar 1 : 2

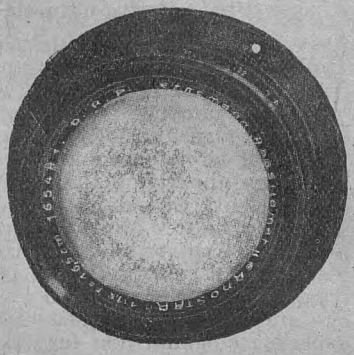
(Cinematografie di interni, teatri, ritrovi, salotti, con la comune luce elettrica)

30 metri di pellicola a perforatura normale

Leggera, semplice, maneggevole come una comune macchina fotografica

ERNOSTAR 1:1,8

L'obbiettivo più luminoso del mondo



Fotografie di notte, con la comune luce elettrica in interni, teatri, salotti, ritrovi

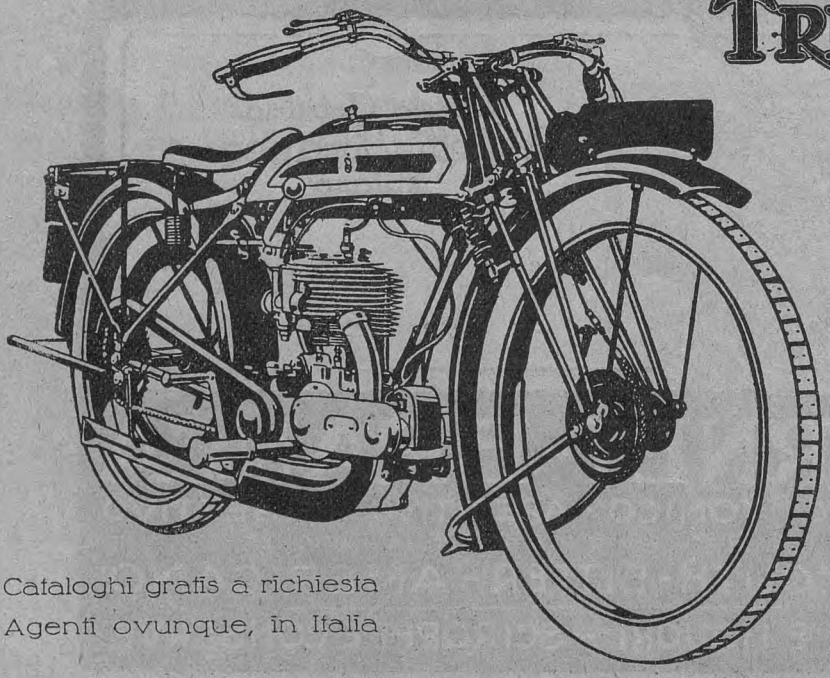
Si forniscono apparecchi a tendina coperta, i famosi apparecchi a tendina Ernemann, 4,5 × 6, 6,5 × 9, 9 × 12, con detto obbiettivo ERNOSTAR 1:1,8

Rappresentanza per l'Italia, con Deposito:

EZIO & GUIDO KÜHN - MILANO (21), Via Melloni N. 16

Telegrammi: Kühn-Milano
Telefono 20-040

TRIUMPH



Voi potrete cercare in tutto il mondo, ma non troverete una MOTO migliore della 494 c. c. **Triumph.** È questa una macchina eccezionale che può portarvi ovunque senza aver bisogno di nulla.

Ogni nostro agente in Italia, avrà il piacere di potervelo dimostrare.

Cataloghi gratis a richiesta
Agenti ovunque, in Italia

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY (England)

Noi segnalammo la cosa alla R. Soprantendenza ai Monumenti di Napoli, ora retta da un valoroso funzionario, che immediatamente appose il vincolo, in relazione alla legge 11 giugno 1922 per la protezione delle bellezze naturali. Occorre però che tutti coloro cui stanno a cuore le bellezze d'Italia aiutino l'opera della Sopraintendenza ad evitare che lo scempio giunga alla fine e che il cratere degli Astroni perda il suo meraviglioso ammanto selvoso. La Direzione Generale delle Belle Arti, che con tanta solerzia si preoccupa della protezione delle bellezze naturali, concorrerà indubbiamente a salvare gli Astroni da un ulteriore barbaro diboscamento.

l. r.

A complemento della breve illustrazione delle **catacombe dei Cappuccini** nella Guida di Roma, pag. 594, pubblichiamo i seguenti ricordi storici, desumendoli da notizie favoriteci dal signor Bruno Bruni. Fu nella primavera del 1631 che i Cappuccini abbandonarono l'edificio attiguo alla chiesa di S. Bonaventura, chiamata in seguito S. Croce dei Lucchesi, per stabilirsi nel grandioso convento che il munifico loro confratello cardinale Antonio Barberini aveva fatto costruire in prossimità del proprio palazzo. Un vivo sentimento di pietà e di fede li indusse a far trasportare nella nuova dimora i resti mortali dei fratelli defunti, mediante ben 300 carichi di carrette. Probabilmente non si raccolsero soltanto le ossa dei frati, ma tutte quelle che vennero ritrovate nei sotterranei. Comunque sia la cosa, il grande cumulo venne deposto in cinque camere sottoposte alle cappelle di destra della chiesa. Più tardi, in un'epoca imprecisata e per un periodo non noto, alcuni cappuccini rivestirono le pareti delle cinque camere adoperando come materiali costruttivi e come elementi decorativi quelle ossa umane con una singolare perizia e a tal punto che persino le catenelle con le lampade pendenti dalle vôlte sono confezionate con ossa.

Fra tanto squallore macabro nessuno immaginerebbe l'esistenza di un cuore femminile, depositatovi come una lampada inestinguibile di pietà e di devozione cristiana. Difatti nella loro penultima camera, adibita a cappella espiatoria e dove ogni sera i religiosi si recano a pregare in suffragio dei confratelli, un'epigrafe ricorda che Maria Felice Peretti, pronipote di Sisto V e sposata al principe Bernardino Savelli, non potendo essere sepolta nel cimitero dei frati (dai quali era comunemente venerata col nome di *Madre*), volle che almeno il suo cuore fosse, dopo la morte, che accadde poi il 7 febbraio 1656, depositato in mezzo ad essi a perpetuare il suo amore verso la famiglia dei Cappuccini.



L'Energia Elettrica

Ufficiale per gli Atti dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE INDUSTRIE ELETTRICHE (ANIEL)

Direttore: ING. COMM. CARLO BONOMI

entra col 1926 nel suo terzo anno. Si pubblica mensilmente in fascicoli di 100 grandi pagine di testo (pubblicità esclusa), a due colonne, su carta di lusso, copertina in tricromia, con moltissime illustrazioni e tavole fuori testo. L'annata 1925 formerà un volume del peso di Kg. 4,500, di pag. 1200, con oltre 200 tavole e 700 illustrazioni.

Alla Rivista collaborano i più reputati tecnici dell'Italia e dell'Estero. In essa sono descritti ed illustrati i più importanti fra i nuovi impianti, sono studiati tutti i più notevoli problemi idroelettrici ed elettromeccanici, ed è riassunto quanto di interessante vien pubblicato dalle maggiori Riviste elettrotecniche del mondo intero.

Un numero (a titolo di saggio) L. 15 in Italia e L. 20 per l'Estero.

Abbonamento ai 12 numeri del 1926, L. 100 per l'Italia e L. 200 per l'Estero.

Gli abbonati nuovi pagando L. 230 per l'Italia e L. 400 per l'Estero avranno diritto anche a tutti i numeri pubblicati nel 1924 e nel 1925, così da avere intera la raccolta di questa importante Rivista.

A titolo di premio semigratuito gli abbonati che aggiungeranno L. 60 per l'interno e L. 100 per l'Estero riceveranno gli « ANNALI DELLE UTILIZZAZIONI DELLE ACQUE »

Questi verranno col 1926 ad essere pubblicati direttamente dall' « ENERGIA ELETTRICA » ed usciranno regolarmente ogni tre mesi nell'attuale formato (160 pagine oltre numerose tavole e illustrazioni). Gli « ANNALI » continueranno l'opera svolta dagli « ANNALI » del soppresso Consiglio Superiore delle Acque, integrando così lo svolgimento della materia di cui « L'ENERGIA ELETTRICA » più particolarmente si occupa.

Essi conterranno infatti i testi della legislazione estera, le notizie statistiche della produzione e distribuzione dell'energia elettrica all'Estero, le notizie statistiche sulle domande di concessione per derivazioni d'acque pubbliche e per linee elettriche, le memorie relative all'utilizzazione delle acque, che non riguardano direttamente problemi relativi alla produzione dell'energia e cioè: lo sfruttamento irriguo, in relazione agli usi industriali, ricerche idrologiche, studi glaciologici, misura delle portate, questioni relative delle acque fresatiche, ecc.

Per la loro natura « L'ENERGIA ELETTRICA » e gli « ANNALI DELLE UTILIZZAZIONI DELLE ACQUE » non sono Riviste le quali abbiano la vita del breve momento della loro comparsa: esse sono — quali saranno mantenute — una raccolta di monografie, di memorie, di studi o di notizie, la cui conoscenza e consultazione può essere utile ogni momento. Copiosi indici ne faciliteranno la consultazione.

L' « ENERGIA ELETTRICA » e gli « ANNALI » si ripromettono per il 1926 non soltanto di mantenere l'attuale copia di pagine, eleganza di testo, ricchezza d'incisioni, ma di rendere queste pubblicazioni sempre più complete per varietà e importanza di articoli, per abbondanza di materiale illustrativo.

Non si tratta di pubblicazioni fatte a scopo di speculazione. L'Associazione Nazionale Industrie Elettriche tende unicamente allo scopo di rendere queste pubblicazioni sempre più degne del favore e chesse hanno saputo acquistarsi in Italia e all'Estero.

Direzione ed Amministrazione dell'ENERGIA ELETTRICA

Foro Bonaparte, 31 - MILANO (9) - Palazzo Edison



MOTTINI E. – *Pittori fiamminghi e olandesi* – Milano, Casa Editr. Unitas, 1925, pag. 233, 120 tavole, rileg. d'arte: L. 65.

Un bel volume ha scritto Edoardo Mottini intorno alla pittura fiamminga ed olandese, così poco nota fra noi e così degna di essere conosciuta. Non è lo studio d'un critico, bensì l'opera d'un innamorato che ci racconta le sue impressioni intorno ai quadri da tanto tempo ammirati, che cerca di suscitare in noi un senso di simpatia altrettanto caldo come quello che lo fa cadere in estasi davanti ad una tela di Van Dyck o mormorare una poesiola davanti ad una scenetta di Gerard Dou. Ed il Mottini riesce proprio a farci innamorare dei fiamminghi, a farci gustar la loro potenza espressiva, dai Van Eyck a Metsis, la loro tranquilla visione della vita da Pietro Breughel a Paolo Brill, la loro sana carnalità da Rubens a Jordaens, le deviazioni classicheggianti dopo Mabuse, il verismo di Teniers o di Brouwer, il lirismo di Memmling. Degli olandesi poi, intorno ai quali le nostre informazioni sono ancor più scarse, il Mottini ci dà precise notizie sia del periodo religioso, dominato da Luca di Leyda, sia dell'epoca borghese che da Gerardo Dou a Jan Steen, ad Adriano van Ostade, a Pietro de Hoogh diede al mondo i più delicati pittori di genere. E che dire dei paesaggisti, dei pittori di marine e di battaglie, insuperati? e dei ritrattisti, fra i quali il mondo tutto ammira lo Ravenstein e Frans Hals? Su tutti costoro domina la figura di Rembrandt che le tenebre sembrano contenderci come i personaggi dei suoi quadri; egli è avvinto da un misterioso, indefinibile senso di malinconia, ci appare come il precursore dei romantici, degli impressionisti, d'ogni grande movimento pittorico sbocciato dopo di lui. Di tutti costoro e della loro attività il Mottini non ci fornisce solamente ampie notizie, ma ci insegna, soprattutto, a penetrar l'anima loro. Ai critici un poco pedanti questo libro non piacerà, ma al pubblico dei lettori interesserà molto, li divertirà, li istruirà, eserciterà fra loro quella sana azione di propaganda che ogni scrittore dovrebbe prefiggersi. Noi vorremmo anzi che il Mottini, con la sua ricca e colorita prosa, col suo fresco entusiasmo ci conducesse ad esplorare altri periodi della storia dell'arte mondiale. Egli deve certo guardarsi dal trasformare la sua facilità in un metodo (al qual proposito sono da evi-





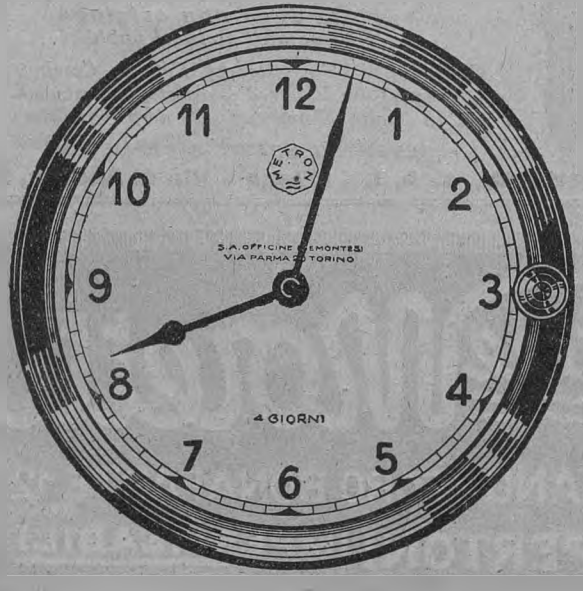
tarsi le ripetizioni di identici sistemi descrittivi, dalle quali il presente volume non va immune); ma se egli riuscirà con altrettanta spigliatezza a farci innamorare d'altri artisti ed artefici, avrà davvero diritto alla riconoscenza di quanti amano le cose belle. A render preziosa l'opera sua d'oggi valse certamente la collaborazione d'un editore intelligente che assicurò al volume eleganza di forme esteriori, nitidezza di stampa, abbondanza di tavole ben scelte e meglio riprodotte.

VALENTE C. – *Le città morte dell'Jonio* – Bologna, Zanichelli, 1925, pag. 219, ill.: L. 28.

Nell'appello da noi pubblicato per ottenere una più larga illustrazione dell'Italia Meridionale era detto come purtroppo molti volumi ancor oggi si stampino intorno a quelle regioni che assai poco contribuiscono a farle meglio conoscere. Eccoci ora a mettere in guardia il pubblico di fronte alla pubblicazione di un volume che si presenta, purtroppo, sotto auspici notevoli, con una prefazione di Alfredo Galletti e la raccomandazione di una Casa editrice assai accreditata. Il libro infatti, mentre pecca di ampollosità e di evidenti esagerazioni descrittive, è redatto con una imprecisione, per non dir peggio, dal punto di vista geografico davvero sorprendente. Può bastare la lettura di poche pagine, ad esempio il capitolo: « La Sila e il Bosforo d'Italia » o quello « Le solitarie città marinare », per farcene persuasi. L'autore se avesse tenuto sott'occhio una cartina della Calabria non avrebbe scritto che da Strongoli (che trovasi a nord di Cotrone, presso la costa Jonica) si vede... la Sicilia (pag. 68), o che da Gioiosa Jonica si delinea lontano l' Etna (pag. 72) mentre fra i due punti sta l'Aspromonte, o che da Gerace si vedono nella sera accendersi le luci di Reggio (pag. 74). Ma anche nelle descrizioni artistiche vi sono delle espressioni non meno fantastiche, come ad esempio la descrizione dei campanili di Catanzaro « snelli come minareti » o la visione di Siderno « collocata su di una roccia sporgente » (mentre a farlo apposta è questo uno dei tratti più dolci della spiaggia jonica), le rocce cadenti a picco sul mare di Capo Stilo (altro punto tutt'altro che dirupato della costiera jonica). Non ci si spiega poi come gli sia riuscito di vedere torri a Taverna, a Cosenza ed a Cotrone un Duomo dalle « guglie acutissime ». Nel leggere il suo volume molte volte vien fatto di pensare che dinnanzi agli occhi dell'autore fossero varie illustrazioni deformatrici del vero o riproducenti una Calabria che non è l'attuale. Ad esempio le porte turrite di Stilo compaiono in quei romantici disegni del Lear che anche noi riproducemmo nel numero di agosto 1921

S. A. OFFICINE PIEMONTESI

Costruzioni di Alta Precisione: CONTACHILOMETRI ▫ INDICAT



L'orologio **METRON** è completamente costruito nelle nostre Officine particolarmente attrezzate per la fabbricazione di meccanismi di orologeria — scappamento compreso — primo ed UNICO ESEMPIO del GENERE in ITALIA.



de *Le Vie d'Italia*, in un bellissimo articolo di Giuseppe Isnardi sulla Calabria pittoresca, articolo del quale l'autore si è largamente valso senza ricordare la fonte e dal quale trasse di peso parecchi brani, periodi o frasi (si confrontino le pag. 4 del volume con 813 de *Le Vie d'Italia*, 18 con 811, 35 con 814, 36 con 815, 40 con 815, 41 con 815, ecc.); a pag. 124 i brani sono due e lunghetti, l'autore cita il nome dell'Isnardi ma non ricorda la nostra rivista. Miglior fortuna hanno avuto invece l'Orsi, il Ducati, lo Spinazzola di cui riporta amplissimi brani che formano pagine intere del volume. Ma *Le Vie d'Italia*, per l'articolo pubblicato nel fascicolo di agosto 1923 (del Colonnello Pagano, intorno a *Serra S. Bruno*, pag. 862) ritornano senza citazione nel volume, proprio nell'articolo in cui si illustra quella Certosa.

Ciò però che lamentiamo maggiormente nel volume non sono tanto questi saccheggi, quanto le amplificazioni laudative che caratterizzano la redazione del volume e che possono trarre in inganno più di un lettore. Si parla ad esempio dell'estrema costiera sud-est della Calabria (che è uno dei più deserti e dolorosi paesi d'Italia) con una esagerazione sentimentale che fa definire la riva fra Gerace e Reggio il « Bosforo d'Italia ». Non è qui il caso, poichè non è la nostra una rivista d'arte, di far cenno agli svarioni storico-artistici. Basterà citarne uno solo, a mo' d'esempio: è detto che Catanzaro « evoca l'amore per l'arte nella piazza adorna di una fontana monumentale ». Ahimè, si tratta di una fontana di ghisaccia non degna certo di sì lusinghiera citazione.

Non è quindi con volumi come questo che si può diffondere la conoscenza delle bellezze naturali ed artistiche d'Italia e si può guidare l'italiano e lo straniero a conoscere ed ammirare l'Italia Meridionale pur così ricca di antiche e recenti attività che meritano di essere minutamente illustrate e di luoghi pittoreschi che meritano d'essere descritti.

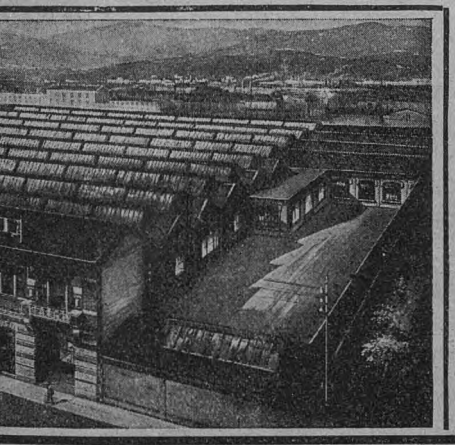
DUCATI P. – *Etruria antica* – 2 vol. di pag. 176 e 202; 50 illustr.; Torino, G. B. Paravia, Editore, 1925: L. 25,60.

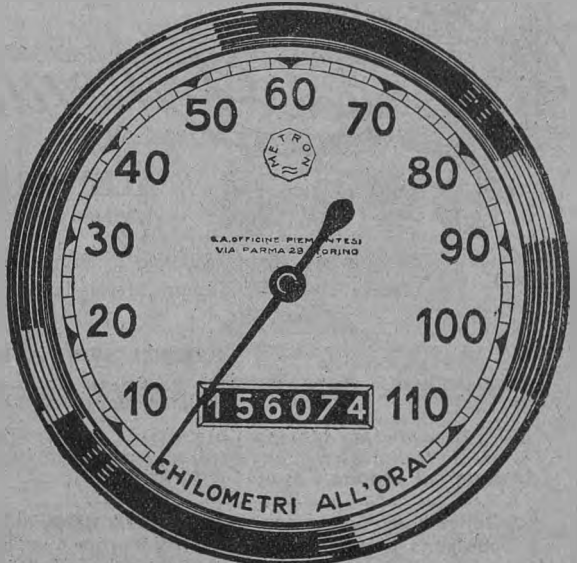
Ce ne vorrebbero molti di studiosi in Italia che sapessero spezzare il pane della scienza ai non iniziati con tanta abilità come è quella che il Ducati ha posta nel redigere questo volume sulla storia e la civiltà dell'antica Etruria. Che ne sapeva il « grosso pubblico » prima d'ora, di quella meravigliosa attività umana fiorita sul suolo nostro quando Roma non era od era ben piccola cosa, coeva della non meno gloriosa civiltà greca dell'Italia Meridionale? Il pubblico, in fatto di etruscologia, era rimasto allo stadio della curiosità

~ TORINO ~ Via Parma N. 29

ORI DI VELOCITÀ ▫ CONTAGIRI ▫ OROLOGI PER AUTOMOBILI

Il Contachilometri e l'indicatore di velocità **METRON** sono costruiti con criteri di assoluta alta precisione. Il sistema elettro-magnetico assicura l'esattezza permanente delle segnalazioni a qualunque velocità.





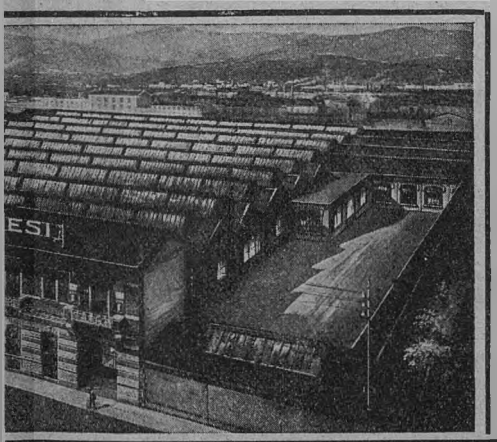
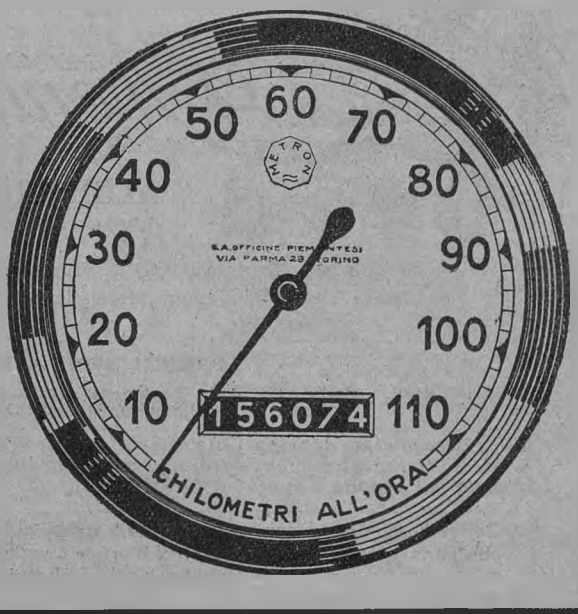
de *Le Vie d'Italia*, in un bellissimo articolo di Giuseppe Isnardi sulla Calabria pittoresca, articolo del quale l'autore si è largamente valso senza ricordare la fonte e dal quale trasse di peso parecchi brani, periodi o frasi (si confrontino le pag. 4 del volume con 813 de *Le Vie d'Italia*, 18 con 811, 35 con 814, 36 con 815, 40 con 815, 41 con 815, ecc.); a pag. 124 i brani sono due e lunghetti, l'autore cita il nome dell'Isnardi ma non ricorda la nostra rivista. Miglior fortuna hanno avuto invece l'Orsi, il Ducati, lo Spinazzola di cui riporta amplissimi brani che formano pagine intere del volume. Ma *Le Vie d'Italia*, per l'articolo pubblicato nel fascicolo di agosto 1923 (del Colonnello Pagano, intorno a *Serra S. Bruno*, pag. 862) ritornano senza citazione nel volume, proprio nell'articolo in cui si illustra quella Certosa.

Ciò però che lamentiamo maggiormente nel volume non sono tanto questi saccheggi, quanto le amplificazioni laudative che caratterizzano la redazione del volume e che possono trarre in inganno più di un lettore. Si parla ad esempio dell'estrema costiera sud-est della Calabria (che è uno dei più deserti e dolorosi paesi d'Italia) con una esagerazione sentimentale che fa definire la riva fra Gerace e Reggio il « Bosforo d'Italia ». Non è qui il caso, poichè non è la nostra una rivista d'arte, di far cenno agli svarioni storico-artistici. Basterà citarne uno solo, a mo' d'esempio: è detto che Catanzaro « evoca l'amore per l'arte nella piazza adorna di una fontana monumentale ». Ahimè, si tratta di una fontana di ghisaccia non degna certo di sì lusinghiera citazione.

Non è quindi con volumi come questo che si può diffondere la conoscenza delle bellezze naturali ed artistiche d'Italia e si può guidare l'italiano e lo straniero a conoscere ed ammirare l'Italia Meridionale pur così ricca di antiche e recenti attività che meritano di essere minutamente illustrate e di luoghi pittoreschi che meritano d'essere descritti.

DUCATI P. – *Etruria antica* – 2 vol. di pag. 176 e 202; 50 illustr.; Torino, G. B. Paravia, Editore, 1925: L. 25,60.

Ce ne vorrebbero molti di studiosi in Italia che sapessero spezzare il pane della scienza ai non iniziati con tanta abilità come è quella che il Ducati ha posta nel redigere questo volume sulla storia e la civiltà dell'antica Etruria. Che ne sapeva il « grosso pubblico » prima d'ora, di quella meravigliosa attività umana fiorita sul suolo nostro quando Roma non era od era ben piccola cosa, coeva della non meno gloriosa civiltà greca dell'Italia Meridionale? Il pubblico, in fatto di etruscologia, era rimasto allo stadio della curiosità

I ~ TORINO ~ Via Parma N. 29
TORI DI VELOCITÀ ▫ CONTAGIRI ▫ OROLOGI PER AUTOMOBILI
TRON
Il Contachilometri e l'indicatore di velocità **METRON** sono costruiti con criteri di assoluta alta precisione. Il sistema elettro-magnetico assicura l'esattezza permanente delle segnalazioni a qualunque velocità.



e dello stupore: sapeva che la lingua etrusca è un « rebus » attorno al quale i dotti si affaticano da più di un secolo; sapeva che intorno all'origine etnica di questi popoli le controversie dei dotti non furono meno accentuate; ammirava nei musei archeologici d'Italia le statue, i vasi, gli affreschi, le oreficerie e mille altri prodotti di un'arte industriale assai perfezionata; visitava gli ipogei dell'Umbria, della Toscana, del Lazio, ecc., traendone impressioni di meraviglia, ma nessuna guida gli era offerta per ricostruire, da queste singole cognizioni, il quadro complessivo della storia, dell'arte, della vita degli antichi etruschi. Oggi questa guida esiste e la dobbiamo ad uno fra i più valorosi scienziati che non ha sdegnato di occuparsi del grosso pubblico, per informarlo intorno alle conclusioni degli studi suoi e dei suoi colleghi. Dalla lettura dei due volumi, in cui le due grandi « questioni » etrusche (quella etnica e quella linguistica) sono sobriamente esposte ed in cui la storia degli etruschi è seguita passo passo dal loro primo affermarsi nel Tirreno al loro cozzo fatale con Roma, si ritrae un'idea completa di quella che fu l'importanza dell'affermazione etrusca nella penisola. Importanza politica ed economica, cui tien dietro quella non meno grande nel campo dell'arte e delle industrie. I capitoli che a queste due superbe affermazioni degli etruschi dedica il Ducati sono fra i più interessanti. Se si aggiunge che ampia è la bibliografia, copiosi gli indici, numerose le illustrazioni, si deve concludere che quest'opera merita di trovar posto nella biblioteca d'ogni persona colta. Ma qui giova anche notare che essa presenta pure un interesse turistico; infatti il Ducati ha dedicato un capitolo ad una rassegna metodica dei centri interessanti l'archeologia etrusca, indicando per ciascuno quali monumenti o musei possieda ed intorno a quali periodi questi e quelli maggiormente ci illuminino; guida utilissima per chi voglia visitare le regioni dell'antica Etruria.

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1925.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 ottobre 1925		N. 193.097
Nuovi Soci per il 1925 inscritti alla stessa data		» 77.555
Soci Vitalizi inscritti a 31 dicembre 1924	N. 56.794	
Soci Vitalizi inscritti al 31 ottobre 1925	9.868	
		66.662
Totale Soci		N. 337.314

OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina

FORNITORE DEI SOCI DEL T. C. I.

ALBENGA
(RIVIERA LIGURE)

Marca **M** - Extra Sublime di Prima Pressione . **L. 12.** — al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . » **290.** — la cassa
» » 25 » » » . . » **145.** — »

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti.**

NB. Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'Olio in porto **pagato** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* **a domicilio** *inviare* **Lire Cinque** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* **sapone** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio,** di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1925

Attività del Touring. Pag.

Il Trentennio del Touring 1
Villaggio Alpino del T. 28
Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia 113, 485, 878
La Guida di Roma 134, 225, 345
Il servizio trittici con assicurazioni per i Soci del T. 193
2° Concorso Vitalizi 233, 355, 425, 495, 683, 893, 1193.
Pigrizia attività 355
Assemblea Generale ordinaria e straordinaria. 465
Relazione del Consiglio per l'esercizio 1924 466
Proposte di modificazione allo Statuto 480
Relazione dei Sindaci 481
Bilancio consuntivo e rendiconto d'amministrazione 482
Un convegno ciclistico nazionale a Milano 553
Il IV Campeggio del T. 553, 617, 764, 1247
Una nuova grande Carta Automobilistica 601
L'Albergo in Italia 606, 1132
T.C.I. e T.C. Italo-Tedesco 733, 989, 1354
300.000 ! 851
L'Istituto Sperimentale Stradale del T. 883
Mezzo miliardo di pagine 979
Per la conoscenza dell'Italia Meridionale 1007
Il IV Convegno Nazionale Stradale di Perugia 1017
« Amministrazione » 1107
Il nuovo gioiello del « Villaggio » . . . 1110
Le Vie d'Italia e dell'America Latina 1187
Rassegna di forze che è statistica di devozioni 1227
Mete immediate 1343
Albergo Touring 1422

Attività dell E.N.I.T.

La statistica dell'E.N.I.T. nel movimento dei forestieri in Italia nel 1923 273
Parole dall'alto 738

Viaggiatori all'Estero! **proteggete il vostro denaro** contro perdite e furti munendovi dei **TRAVELLERS' CHEQUES** (Assegni per viaggiatori)

della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro.

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA

Giovani futura classe



riformati, persone deboli, o conducenti una vita sedentaria negli uffici, rendetevi forti e robusti mediante il nuovo sistema di ginnastica da camera senza alcun apparecchio, di facile esecuzione, 10 minuti al giorno, per creare una nazione sana e robusta e per difendere la Patria. Metodo speciale per ingrandire di 10-12 cm. in 3 mesi. Opuscolo illustrato gratis.
Lettere per l'estero L. 1.
Cartoline 80 cent.



WEHRHEIM, AGAY (Var) Francia.

PIANTE SEMENTI

200 ETTARI DI COLTURE



CATALOGHI GRATIS

FRATELLI SGARAVATTI
SAONARA (PADOVA)

PALLE DA BIGLIARDO
"SELECT IVORINE"
Le uniche biglie perfette - Garanzia 1 anno
Chiedere Listino a ENRICO KNAPPWORST - MILANO (26)
Via Canova, 19 - Telefono 13-006





A.R.A.4

A RIEMPIMENTO AVTOMATICO



QUANDO LA PENNA NON COSTRINGE A INTERRUZIONI, LA FANTASIA CREA CON MAGGIOR FACILITÀ

PENNA "AURORA"

VIA BASILICA 9 TORINO

	Pag.
Un semestre d'attività dell'E.N.I.T.	1061
L'Italia all'Esposizione di Grenoble	1268
Il viaggio di studio Nord-Sud	1307
L'opera dell'E.N.I.T. nel 1924	1409

Illustrazioni di monumenti, località e regioni.

	Pag.
Il Santuario di Pietralba	13
S. Pietro in Bosco	16
Basilicata sconosciuta	29
La Val di Zoldo	60
La Sagra di S. Michele	75
Feltre	147
La Sala dei Giganti di Padova	159
Il Castello dei Rossi in S. Secondo Parmense	185
Città romane di Francia: Nîmes	234
Gola di Frasassi	240
La villa ed il giardino di S. Remigio a Pallanza	285
Il Castello di Monticchiello (Siena)	294
Il nostro Rosa	295
Le vicende della facciata del Duomo di Cremona	357
Braies vecchia	358
In un mondo alpino più grande	372
Il sacrario di Altomonte	394
Lucignano in Val di Chiana e il suo museo	409
Lungo il Sele	497
Le sculture esterne del Battistero di Parma	517
Le terme romane di Agnano	525
La nuova ferrovia Bribano-Agordo	533
Castellarquato	609
La via dei baluardi	633
La strada gardesana	662
Val Badia, cuore di Ladinia	755
Una caratteristica necropoli alpina	765
Pentedattilo	771
L'ossario del Pasubio	790
Il palazzo del Magnifico Lorenzo de' Medici	853
Una terra di sagre e di battaglie: Sacile	893
Attorno al Matese	917
Scilla e Cariddi	984
Calendari medioevali a Padova e Venezia	1011
La foresta della Ficuzza e di Godrano	1031
La basilica di S. Stefano in Bologna	1039
Valle Stura	1047
L'anfiteatro di Pozzuoli	1112
Le opere di Andrea Brustolon nel Bellunese	1115
Soffitti e vôlte di Palazzo Massimo in Roma	1133
Tombe di poeti a Napoli	1141
L'alta valle del Metauro	1165
Carloforte	1259
Il centenario della strada dello Stelvio	1275
In terra di lavoro	1288

Viaggiatori all'Estero!

proteggete il vostro denaro
contro perdite e furti munendovi dei
TRAVELLERS' CHEQUES (Assegni per viaggiatori)

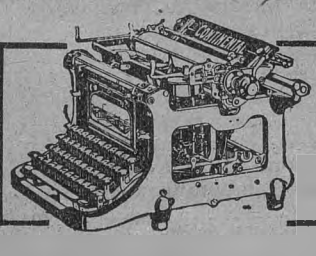
della **BANCA COMMERCIALE ITALIANA** - Il mezzo più **pratico** e **sicuro**, durante i viaggi, per disporre **in ogni paese** ed **in ogni momento** del proprio denaro.

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA



OLIO D'OLIVA SUBLIME FERRARI
AGOSTINO FERRARI-PORTOMAURIZIO (IMPERIA)

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco stimolano le funzioni del fegato e curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)



"CONTINENTAL"
La macchina per scrivere preferita per la sua solidità, praticità e perfezione.
Telefono N. 89-980 - **E. LEVI & C. - Milano (3)** - Via M. Napoleone, 23
Filiale in ROMA ed Agenzie nelle principali Città.

Pag.

Tindari 1297
La nuova filovia Trento-Sardagna . . 1306
Piazza Armerina 1368
Il S. Nicolò di Prato 1395
L'Isola degli Stambecchi 1402

Imprese, Impianti, Industrie e Scoperte

La pietra di Botticino 17
Un « mas » manovrato col radiocomando 69
Le saline di Cagliari 115
L'industria dell'azoto 175
Per lo sviluppo delle teleferiche in Italia 254
Le miniere di petrolio 259
Grandi stazioni per viaggiatori . . . 399
La nuova ferrovia Bribano-Agordo . . 533
La difesa del vapore 649
La strada gardesana 662
La rivelazione dell'invisibile 779
Una superba impresa di emancipazione industriale 865
La « direttissima » Bologna-Firenze . . 927
I progressi delle segnalazioni ferroviarie 1023
Il centenario della strada dello Stelvio 1275
La nuova filovia Trento-Sardagna . . 1306
Il centenario della ferrovia 1359
Come si fabbrica una catena 1388
Una tipica opera di irrigazione nell'alto Veronese 1415

Questioni d'arte – Scavi e Musei

I musei e il pubblico 81
Il Museo Correale di Sorrento 145
Una sala dimenticata 159
Lucignano in Val di Chiana e il suo Museo 409
Tripolitania romana: Sabratha e Leptis Magna 723
Il Museo di Castiglion Fiorentino . . 791
Il palazzo del Magnifico Lorenzo de' Medici 853
Con gli artisti primitivi del « Collegio Romano » 909
Il restauro del Chiostro romanico della Basilica di S. Stefano in Bologna 1039
Il Museo civico di Brindisi 1057
Le nuove sale venete alla Galleria degli Uffizi 1241
Il Museo Bardini 1369
Architettura rustica nella Campania . . 1379

Scienze naturali – Bellezze naturali.

Le più annose piante d'Italia 123
Il parco interprovinciale di Piacenza-Cremona-Salsomaggiore 279
Le pinete litoranee 1177
L'Isola degli Stambecchi 1402

Colonie.

Ascesa del « Gebel Hamed » nell'Eritrea occidentale 167
Gadames, la perla del Sahara 381
Un miracolo del lavoro italiano in Somalia 641

Pag.

Tripolitania romana: Sabratha e Leptis Magna 723
Il villaggio bengasino del Guarscià 799
Il Setit pittoresco e sconosciuto . . . 995

Navigazione

Una nave in porto 37
Un « mas » manovrato col radiocomando 69
La nostra marina mercantile nel 1924 350
Come si muove una nave da guerra 1154

Speleologia

Le grotte di guerra (II) 49
Le grotte degli Sportiglioni 496
Novità di Postumia 625

Varietà – Folklore

Cavalli bradi 241
I casoni veneziani 255
Le vie nella difesa delle coste 361
Tabacco 415, 541
La scuola italiana attraverso i secoli 487
La marea nei mari italiani 507
Gli slavi nel nostro vocabolario . . 621
New York e il problema della circolazione 671
Civiltà e scienza nell'opera delle missioni 739
La Fieravecchia 749
Cose, luoghi, mondi fotografati a distanza 902
Scilla e Cariddi 984
Calendari medioevali a Padova e Venezia 1011
La strada di domani 1123
Ville e Castelli, borghi e città viste attraverso la Carta d'Italia del T. C. I. 1345

Vita del Touring.

I tre doni del 1925 - Le rimesse in denaro - Le novità alla Mostra delle Forniture Alberghiere - Un concorso per camere, bagni e ritirate di alberghi minori 95
Le Vie d'Italia e dell'America Latina - La storia di Gigetto ed Achillino - Due simpatici omaggi al T. - La chiusura del Concorso Brioschi - Una prossima riunione del Comitato Nazionale dei Monumenti e dei Paesaggi - Echi del Trentennio del T. Nuovo ufficio succursale - Il Concorso Nazionale di camere, bagni, ritirate per alberghi minori - Bando del 2° Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi 105
Le premiazioni del concorso di propaganda dei Vitalizi - 142 - Ancora una volta - Il Touring... dappertutto - L'ufficio Consolare di Napoli - Cauzionamento dei trittici con assicurazione presso le « Assicurazioni Generali di Venezia » - Riduzione della tassa di circolazione sugli autoveicoli che entrano temporaneamente in Germania 305

Pag.

Grande concorso di propaganda dei Vitalizi per il 1925 - Il Belgio al Presidente del T. - La costituzione del Consiglio centrale del Turismo internazionale 425

335.000 lire per il Villaggio Alpino - Il T. e la Scuola di guerra - Una bella iniziativa del Comune di Milano - Concorso Brioschi - Un bel dono alle scuole - Chiediamo una collaborazione per *La Sorgente* - Il re dei propagandisti - Le Tre Venezie - I crucci della villeggiatura - Cauzionamento dei trittici con assicurazione presso le « Assicurazioni Gen. di Venezia » - Nuove tasse di circolazione in Francia - Nuovi Uffici succursali - Una iniziativa fortunata 555

Noticine sulla Guida di Roma - La Mostra per le forniture alberghiere - Nuovo Ufficio succursale 687

Noterelle sulla Guida di Roma - La votazione per le cariche sociali - Una caccia emozionante - Cessazione dell'Ufficio succursale del T.C.I. a Varese 803

Un nuovo servizio del T.: l'affiliamento dei rivenditori di « fotografie locali » - L'art. 19 dello Statuto - La nostra Scuola alberghiera 931

Pag.

Risultato della votazione per l'approvazione del bilancio 1924 e per l'elezione di 5 Consiglieri e di 3 Sindaci - Dove si parla di fenomeni strabilianti che non possono avverarsi se non al T. - Una lettura piacevole ed istruttiva - Gli abbonamenti a *Le Vie d'Italia* - Nuovi Uffici succursali - Echi dell'Escursione ai Campi di Battaglia. 1065

Secondo natura - A proposito della Guida di Roma. 1193

I difetti dei Soci del Touring - Oltre l'ultima trincea - Gli effetti della propaganda - L'anno francescano - Ai benemeriti del IV Campeggio - Le speculazioni dei Soci del T. - Il T. e l'emigrazione - Il servizio trittici del T. - Lenti saccheggi - Non si fanno spedizioni contro assegno 1311

31 Dicembre - Un minuto di attenzione ! - Onore al merito - Offerte per il Villaggio Alpino - Escursione ai Campi di Battaglia - Notizie pratiche - Invece di brontolare... - Errata corrige 1423

Ribassi e facilitazioni ai Soci 112, 222, 337, 843, 1220.

Rivenditori di fotografie affiliati . . 1218

Alberghi affiliati 222, 843, 1219

AMARO FELSINA
RAMAZZOTTI
IL SOVRANO DEGLI APERITIVI
CARATTERISTICA SPECIALE ETICHETTA ROSSA
F.lli RAMAZZOTTI S. A. - MILANO - Casa fondata nel 1815

Liquore Strega
Tonico Digestivo
Ditta G. Alberti
Benevento

Pag.

Soci Benemeriti 219, 342, 457, 845, 973, 1223
Nuove iscrizioni 220, 461, 848, 1224
Statistica dei Soci 112, 224, 344, 464, 600, 850, 978, 1226, 1342, 1448.

Notizie ed echi.

Automobilismo 97, 203, 309, 433, 563, 691, 805, 935, 1071, 1199, 1319, 1429.
Aeronautica 103, 209, 313, 439, 570, 815, 945, 1103, 1205, 1333.
Alberghi 106, 203, 321, 568, 809, 951, 1087, 1103, 1195, 1339.
Arte 321, 584, 819, 1207, 1340, 1441.
Ferrovie 813, 963, 1077, 1203, 1327, 1437.
Poste, Telegrafi e Telefoni 811 955, 1075, 1207, 1323, 1433.
Radiotecnica 433, 576, 695, 941, 1081, 1201.
Sport 711
Tra i libri 110, 211, 322, 446, 591, 716, 798, 827, 969, 1104, 1211, 1341, 1445.
Turismo101, 213, 311, 431, 568, 707, 1079, 1321, 1431.
Varietà 107, 210, 315, 440, 712, 821, 967, 1095, 1209.

Autori.

Albertini C. 1123
Almagià G. 1154
Ambrosio E. 75
Anonimo fiorentino 1241
Antonielli U. 909
Avancini M. 273
Bartoli F. 13
Barzon A. 1011
Bassi V. 1177
Beltrame A., 433, 576, 697, 941, 1081, 1201
Benedetti A. 1165
Bernini F. 185
Berri G. 69
Bertarelli G. 1275
Bertarelli L. V., 134, 225, 345, 355, 601, 625, 738, 979, 1007, 1107, 1227.
Berti E. 1395
Biasutti R. 1379
Biasuz G. 1115
Bognetti G. 81, 1402
Boscaglia G. U. 241
Bracciani L. 167
Brunelli B. 159
Calciati C. 167, 995
Calza G. 234, 723
Caprin G. 295
Carullo F. 1031
Casamorata C. 902
Castagna U. M. 359
Ceriani A. 1409
Civardi F. 279
Cobòl G. 1388
Colombo A. 865
Copertini G. 517
Dainelli G. 197, 917, 1288
Dal Fabbro A. 60, 533
Dami L. 409, 487
Deabate G. 765
De Ambrosis D. 361
De Capitani S. 779
†De Fonzo Ardizzone G. 749
De Lucca M. 415, 541
Del Vita A. 791
Direzione del T. C. I. 1, 606, 733, 882
Fantoli A. 381
†Faussone L. 259
Fortini P. 37
Gariboldi I. 49
Griffini E. A. 255
Isnardi G. 771
Jannelli P. 1297
Kambo S. 739
Landra A. 813, 963, 1077, 1203, 1327, 1437
Latronico A. 29
Macchioro V. 525
Mainoldi P. 927
Mandelli M. 649
Marangoni G. 609
Marchini M. 1369
Mariani V. 1133
Marinelli O. 372, 507, 1345
Milano E. 1047
Moldenhauer C. 427, 1429
Mondini M. 16
Montemartini L. 123
Nicodemi G. 17
Oberdorfer A. 1268
Orefice A. 175
Perugia R. 633
Pocar E. 1247
Pompeati A. 145
Porena M. 1141
Porro F., 103, 209, 313, 439, 570, 815, 945, 1205, 1333.
Reggiori F. 285, 357, 1057, 1112
Rivani G. 1039
Salvioni G. B. 621
Scura L. 755
Silvestri G. 662 1415
Soave A. 633
Spampinato F. 811, 955, 1075, 1207, 1323, 1433.
Tajani F. 399, 1023, 1359
Taramelli A. 115
Tarchiani N. 853
Tedeschi M. 1110
Tegani U. 671, 799, 878
Tomaselli C. 893
Valente C. 394
Vandone I. 883, 1017
Vercelli F. 984
Vinelli M. 1259
Zerbinati R. 641

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: { *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.



Il motociclista se ne ride!...
indossa un **impermeabile**
AQUILA
adotta **coperture super cord**
TITANIA

HUTCHINSON



LENTI A BULBO PER OCCHIALI



PRESSO I MIGLIORI OTTICI

" La Filotecnica „ Ing. A. Salmoiraghi
S. A. - Ufficio 19 - MILANO

SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**
(Lago di Como)



Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti
se volete dare ai vostri salotti l'impronta della
suprema finezza
ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta
Belfiore S. A.
Cernobbio
(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Il Laboratorio di



SOLEX

è la strada



Agenzia Italiana DITTA BOESCH

TORINO - 33, Corso Galileo Ferraris, 33 - TORINO

ANCONA	CATANIA	FERRARA	GENOVA	NAPOLI	ROMA	TRIESTE
BOLOGNA	CREMONA	FIRENZE	LECCE	PADOVA	TORINO	TRIPOLI
BRESCIA	CUNEO	FORLI	MILANO	PARMA	TORTONA	Ecc

It-2098



Accumulatori Hensemberger Monza

ANNO XXXI - N. 1 COPIE 160.000 GENNAIO 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 – ANGOLO VIA DEI MILLE



OPCARD 201