

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Ciclistico Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — *Abbonamento annuo poi non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2,10*

Quota 1900 (L. 6.00)

Il versamento della quota 1900 (L. 6.—) si deve fare entro il 15 Gennaio 1900. Dopo questa data i signori soci ritardatari riceveranno a domattino un assegno postale di L. 6.55. All'assegno è annesso il talloncino 1900 che rende valida la tessera per il nuovo anno.

DA UNA TESSERA ALL'ALTRA

Questa è veramente l'epoca delle esumazioni.

A tutta prima parrebbe che all'umanità — lanciata in ferrovia, in automobile, in bicicletto verso il progresso — mancasse il tempo per frugare nel passato, nel vecchio abisso senza fondo, ove va a finire tanta parte di noi stessi.

Invece no.

La ricerca affannosa del vero balenante nell'avvenire, non scema affatto in noi il gusto per le cose del buon tempo antico. Dei vecchi ruderi, delle decrepite rovine, dei mobili tarlati, dei polverosi documenti conservano ancora per l'uomo moderno l'attrattiva divina che emana dall'arte. La differenza sta solo nei mezzi perfezionati di ricerca. Per cui si va a Pompei in automobile, si calcano in bicicletta le sabbie del vetusto Egitto, e si penetra nelle misteriose caverne con un fanale-acetilene.

Come esempio probativo, ecco qua il Bertarelli che per riposarsi — se ciò è possibile ad un lavoratore par suo — ha scovato in un archivio dimenticato, una tessera del 1840.

Quando si parla di tessera, vien subito in mente l'elegante quadratino del Touring; questo pezzo di carta ch'è veramente una specie di Sesamo, spalancante molte porte, e rovesciante tante barriere fiscali. La tessera in questione è però qualcosa di meno potente. In compenso ha proporzioni rispettabili. Figuratevi un pezzo di carta lungo metri 1,30 e largo 30 centimetri, —

con una trentina di bolli ed una cinquantina di firme — con una grande aquila tricolore in testa e lo stemma sardo infine — e dove ad ogni riga salta fuori una parola minacciosa, di colore oscuro, antipatica al viaggiatore: *Polizia!*

Che diavolo è mai? Il processo verbale concentrato del viaggio d'un turista nel 1840: un lascia passare traverso i confini innumerevoli dell'Ausonia in pillole, allietata dalle carezze doganali e poliziesche che Giusti sferzava con un riso che sa di pianto. Insomma, qualcosa come una gigantesca tessera, autorizzante il signor conte Valmarana Benedetto a viaggiare da Venezia a Napoli tornando per la Toscana e Lombardia.

Del signor Conte Benedetto Valmarana non sappiamo alcunchè, all'infuori del curioso documento in questione: la ragione del viaggio è designata colla formola solita per chi è ricco: *Per motivi di salute*. Ma come si potrebbe conciliare ciò con la partenza da Venezia in Dicembre, l'arrivo a Napoli in Maggio, la brevissima dimora in quel sito incantato, preceduta dal soggiorno invernale in Roma di due mesi, proprio nel periodo carnevalesco? Al signor conte doveva certo pesare l'aria sospettosa della Venezia di quel tempo: e pesar tanto, da risolversi a partire la vigilia di Natale, epoca in cui tutti amano tornare. Ma queste sono cose ad hominem. Per noi, il documento dà altre impressioni e riflessioni.

Intanto, ecco un povero signore che, prima di poter partire, deve cominciare la via crucis delle Legazioni esistenti in Venezia: ogni staterello italiano vi ha il suo rappresentante, messo lì per allungar le pratiche ed intascar danari con carte, vidimazioni, bolli. Il conte Valmarana comincia il 5 Dicembre a far imprimere sulla sua *Tessera passaporto* l'I. R. Bollo di controlleria, e poi il visto della Direzione di polizia austriaco, il visto della cancelleria del Reame Due Sicilie, — quello dello Stato Pontificio — quello del Consolato di Toscana — quello infine del Regno Sardo. E il 24, solamente, finisce la costosa prefazione del viaggio tra i vari uffici.

Si può partire ormai!

Adagio.

Abbiate ben cura di porre attenzione a Rovigo. Guai se non vi fate firmare il foglio mastodontico, e se — poco dopo — non vi procurate una nuova firma a Francolino prima d'entrare in Ferrara. In questo antico centro di cultura Ariostesca ed Estense, un tempo si poteva andare senz'altro pericolo dei ladroni di strada. Nel 1840

piogliono voi — messer conte di Valmarana — per un predone, e vi costringono a mettere sulla vostra carta tre visti polizieschi in un giorno, e per 40 chilometri di via percorsa!

La strada tra Ferrara e Roma è rattristata da soli 5 bolli di polizia: una vera fortuna dopo gli inizi del viaggio. Il clero è sempre ottimista! Se le porte dell'inferno non hanno mai prevalso contro la Chiesa, come volete che possa recar danno al suo Stato del 1840 un qualsiasi miscredente o liberale venuto da lontana parte? Lasciamolo entrare, e stare, e spender denari! Quando vorrà uscire, ci penseranno gli altri.

La conclusione è semplice.

Il conte di Valmarana — turista emerito — parte da Roma il 3 maggio per Napoli, Firenze, Parma, Milano, Mantova, e vi arriva l'11 luglio. Qualcosa come due mesi tra viaggio e soggiorno. Orbene, il poveretto è obbligato a sorbirsi *numero 37 vidimazioni*, con relative tasse, a tutti gli uffici, posti, cancellerie, passaggi, dogane, barriere civiche, confini, esistenti nel paese che Apennin parte. Guardando quel lungo foglio, par quasi di assistere alle scene comiche di inquisizione vessatoria, per la quale chiunque andava pel mondo era un ozioso, un vagabondo, o almeno... un sospetto, da sorvegliare, da *veder partire*, e da pelare per ogni tardigrado suo passo.

Ma pensando bene, la tessera del conte di Valmarana — pace all'anima sua — suggerisce tante altre riflessioni.

Se la sua esumazione è una prova palpabile del progresso dell'idea turistica: se noi possiamo, dopo sessant'anni, mandare un sospiro di soddisfazione perchè tutti gli Staterelli occhiuti e neofobi hanno lasciato il posto ad una Italia unica e libera; noi dobbiamo anche domandarci se proprio si tratta di un documento vecchio, o se il conte di Valmarana anche cinque anni fa, nell'Italia una, non si sarebbe trovato — viag-

giando ciclisticamente — alle medesime condizioni di permessi, di bolli, di barriere, di lascia passare.

E dobbiamo concludere che sì.

E' storia di jeri. Eppure si va così in fretta, che quasi non si ricorda più la babele recentissima di regolamenti municipali vari, multiformi, contraddittori, bestiali, che faceva legge prima della Legge sui velocipedi.

Non c'erano più — è vero — le Legazioni e Cancellerie di 7 Stati coi relativi bolli e tasse. Ma c'era, per ogni minuscola città, il suo bravo Regolamento segnante ai ciclisti quasi il respiro, provvedendo a interdirlgli una gran parte delle vie pubbliche, a fissargli l'epoca di soggiorno senza tirar fuori quattrini, a moderargli il passo, le ore di circolazione, i diritti che ha ogni minchione che va a piedi... od in carrozza.

Le esumazioni, quindi, hanno sempre qualcosa di buono.

Esse — presentandoci materializzate in un documento le condizioni di un tempo — ci richiamano alla mente le condizioni di ieri. Ci fanno misurare il cammino percorso, e ci segnano il campo ove dobbiamo arare, per avere dei frutti turistici completi e maturi.

La tessera del conte Valmarana, messa a lato del minuscolo quadratino giallo del Touring, vale un discorso sul progresso del turismo razionale.

L'altro ieri un commissario di polizia, e ieri un assessore comunale potevano dire ai viaggiatori: Di che vi lagnate? *viaggio io forse?*

Oggi il tratto di spirito ferravilliano è roba da museo.

Un museo che accolga nel suo interno tutti i regolamenti polizieschi, velofobi, antituristici della nova Italia, e porti infisso sulla porta d'ingresso la nostra tessera, per la quale anche i confini esteri esistono ormai — ciclisticamente — di nome.

dott. Favari.

Deliberazioni del Consiglio

Seduta del 22 Novembre 1899.

Presidenza: JOHNSON

PRESENTI: AGNATI — ARDENGI — BARUTTA — BERTARELLI — BINAGHI — BINDA — FAVARI — GAVAZZI — GORLA — GUASTI — MARELLI — MORO — OLIVIERI — PARRONI — RIVA A. — VANZETTI ed i Sindaci: RIVA — SOFFREIM — TURRINI.

JOHNSON, richiamate le cortesie grandi che i colleghi vollero usargli in occasione delle feste del quinquennio del T., li ringrazia col cuore profondamente commosso, come vivamente ringrazia il comitato promotore delle feste ed i soci tutti. Egli sente la grande, nuova responsabilità che gli incombe verso il T. e si augura di potersi rendere degno delle attestazioni ricevute — che egli crede superiori ai suoi meriti — e di cui serberà perenne ricordo.

RIVA e BERTARELLI gli rispondono in nome del Comitato, del Consiglio e dei Soci.

Per l'incremento del Touring. — Il Consiglio si intrattiene sull'opportunità di attuare talune proposte, suggerite in parte da Capi-Consoli, tutte informate al concetto di diffondere la conoscenza dall'opera del T. e di agevolarne l'incremento; conviene che l'aumento nel numero dei soci, pur sempre confortante, potrebbe però essere maggiore, dato il numero dei ciclisti in Italia (quale si rileva dal prospetto presentato dalla Direzione) se l'opera del T. fosse meglio conosciuta; sicché riconosce utili le iniziative che tendono a popolarizzare il nostro sodalizio; e prendendo in esame le varie proposte, dopo ampia discussione, delibera come segue:

1) *Monografia sull'opera del T.* — Dà incarico al Capo Sezione Strade Bertarelli — che accetta — di provvedere alla pubblicazione di una breve memoria illustrativa dell'opera del T. sul genere di quella già da lui pubblicata nel 1897. Tale monografia sarà poi da diffondersi col mezzo dei consoli a 100.000 copie al principio della prossima primavera fra tutti i ciclisti d'Italia non ancora soci del T. per acquistare nuovi affiliati in ogni regione.

2) *Distintivi pei Soci benemeriti.* — Autorizza la coniazione di speciali distintivi che verranno assegnati a quei Capi consoli, Consoli e Soci che si saranno resi particolarmente benemeriti del T. col procurargli dieci nuovi soci effettivi o cinque soci vitalizi. L'assegnazione di questi distintivi sarà deliberata dal Consiglio, su proposta della Direzione ed il nome dei soci benemeriti verrà segnalato sulla Rivista.

3) *Corpo Consolare.* — Delibera la revisione generale dell'elenco del corpo Consolare affidandola al Capo Console generale Gavazzi ed al Capo Console generale aggiunto Gorla: i quali sono incaricati di presentare, in una prossima seduta: 1° l'elenco dei Consoli da nominarsi nelle località dove un nuovo Console potrebbe essere utile centro di propaganda; 2° l'elenco dei Consoli da sostituirsi.

La statistica, di recente compilata, dei soci, divisi per comune o per provincia, conferma infatti che nella intelligente organizzazione del corpo consolare sta una delle grandi forze del Touring; perchè solo là dove il Touring ha Consoli attivi e diligenti si hanno forti nuclei di ciclisti soci del Touring; dove il Console manca, o dove esso non si prende a cuore la propria carica, i soci sono in molto minor numero di quello che potrebbero essere.

4) *Insegne pei Consolati.* — Autorizza la fabbricazione di speciali insegne pei consoli del T. da essere esposte alle rispettive case, per maggior comodità dei turisti che ponno aver bisogno dell'opera del Console. Tali insegne saranno inviate solo ai Consoli che ne faranno richiesta, e verranno cedute mediante corrispettivo da determinarsi, e dietro espressa dichiarazione del titolare che egli restituirà l'insegna al cessare della propria carica.

6) *Cartoline del T.* — Si riserva di ritornare sulla proposta pubblicazione di una artistica cartolina, da mettersi in vendita pei Soci e pel pubblico a titolo di réclame del T., pubblicazione già in massima autorizzata dal Consiglio, ma ancora tenuta in sospeso per considerazioni d'indole finanziaria.

7) *Modificazioni allo Statuto.* — Dà incarico alla Direzione Generale ed all'Avv. Agrati di prendere in particolare esame le disposizioni dello Statuto sociale; e di riferire in una prossima seduta, se e quali modificazioni sia opportuno introdurre per renderlo meglio in relazione alle esigenze presenti e future del T.: le cui iniziative si intendono dirette non solo a favore del ciclismo ma anche dell'automobilismo e del turismo in genere.

Seduta del 29 Novembre 1899.

Presidenza: JOHNSON.

PRESENTI: AGRATI — ARDENGOHI — BARUTTA — BERTARELLI — BINDA — FAVARI — GUASTI — OLIVIERI ed il Sindaco TORRINI. — SCUSATI: GAVAZZI

Rivista Mensile. — JOHNSON fa presente come la *Rivista Mensile*, pubblicata quest'anno sotto la intelligente direzione dei colleghi Agrati, Favari ed Olivieri, sia notevolmente migliorata in confronto agli scorsi anni e ricorda come siano pervenute congratulazioni e dai soci e dalla stampa all'indirizzo degli egregi redattori. Questi però ritengono che la *Rivista* potrebbe riescire ancor migliore, se un sol consigliere presiedesse alla sua redazione; perchè in questo caso si avrebbe maggiore unità di indirizzo.

In relazione a questo concetto, i colleghi Olivieri ed Agrati, per meglio agevolare al Consiglio una deliberazione in argomento, hanno rassegnato le loro dimissioni per iscritto, designando a redattore unico della *Rivista* il collega dott. Favari, pur promettendo di continuare ad occuparsi come redattori ordinari del giornale, ognuno nella sezione di sua particolare competenza, e cioè nelle sezioni Legale e Bibliografica.

Il Consiglio, preso atto di questa comunicazione, mentre esprime i più vivi ringraziamenti ai colleghi Agrati ed Olivieri per l'illuminata opera da essi prestata nel corso dell'anno al miglioramento della *Rivista*, accogliendone deferente il competente avviso, determina che a partire dalla *Rivista* di dicembre la redazione della medesima resti affidata al collega Favari. Questi nella pubblicazione procederà d'accordo, come pel passato, colla Direzione generale, la quale delega al direttore generale aggiunto, ing. A. Riva, le proprie attribuzioni per ciò che riflette la *Rivista*.

Cassette di riparazione - Pali indicatori. — Su proposta del cancelliere Ardenghi si autorizza la spesa per l'acquisto di 30 nuove cassette da riparazioni e di 100 pali indicatori.

Seduta del 6 Dicembre 1899.

Presidenza: JOHNSON.

PRESENTI: BARUTTA — DINAGHI — BINDA — FAVARI — GUASTI — GORLA — MARCELLI — MORO — OLIVIERI — PARRONI — ed il Sindaco TORRINI. — SCUSATI: ARDENGOHI — BERTARELLI — RIVA A.

Esposizione Fotografica. — JOHNSON comunica che il presidente della Società Fotografica Subalpina conte Edoardo Bertone di Sambuy, nel dare l'annuncio della Esposizione Fotografica che si terrà in Torino nel febbraio 1900, rileva come questa notizia possa interessare molti soci del Touring che coltivano entrambi gli sport fotografico e ciclistico; e fa presente come essa sarebbe accolta con maggior interesse qualora il T. stabilisse un premio per un concorso fotografico che interessasse lo sport ciclistico, sempre

restando nel campo dell'arte. Il conte di Sambuy aggiunge che la Società Fotografica sarebbe ben lieta di accogliere le fotografie dei concorrenti e destinar loro, un posto speciale; ed infine che le norme e modalità del concorso potrebbero essere fissate dal Touring — la cui Direzione potrebbe intervenire nel giudizio del concorso.

Il Consiglio prende atto con viva simpatia del cortese invito; delibera di assegnare due medaglie d'oro alla speciale sezione fotografica riservata allo sport, e delega il capo console di Torino conte Capponi Trenga a far parte della Commissione aggiudicatrice dei premi.

Trasporto delle biciclette sulle ferrovie Adriatiche.

— **PARBONI**, capo sezione Movimento, legge il rapporto predisposto per la Direzione delle ferrovie Adriatiche perchè esse revochino il provvedimento emanato il 14 ottobre 90 N. 9832, col quale si fa obbligo di spogliare di ogni accessorio (borsa, fanale, pompa, campanello) la bicicletta che si intende spedire per ferrovia.

Il Consiglio ne prende atto.

Touring Svedese. — Il Segretario comunica che la Svenska Turistföreningen di Stoccolma (Touring Club di Svezia) in data 6 dicembre 1899 ha firmato la convenzione di reciprocità proposta dal T. C. C. I. sulle basi concordate col Deutscher Touring Club München (vedere Rivista di dicembre 1899).

Si prendono poi deliberazioni di ordine interno.

Seduta del 13 Dicembre 1899.

Presidenza: JOHNSON.

PRESENTI: AGRATI — AMBROGI — BARUTTA — BERTARELLI — BINAGHI — BENDA — FAVARI — GAVAZZI — GORLA — GUASTI — JOHNSON — MORO — OLIVIERI — PARBONI — RIVA — VANZETTI — ed il Sindaco TURRINI, — SCUSATO: MARELLI.

Per i convegni ciclistici. — JOHNSON riassume la discussione avvenuta in seduta 18 Nov. 1899 circa l'opportunità o meno di disciplinare i convegni Touristici, e più specialmente sul desiderio stato espresso che venga stabilito d'anno in anno, in una determinata città, un convegno nazionale unico, al quale la Direzione, debba dare a preferenza d'altri, il proprio appoggio.

Dopo ampia discussione il Consiglio unanime approva in argomento il seguente ordine del giorno:

« Sulla proposta di disciplinare i convegni Turistici, il Consiglio, ritenuto che l'esperienza dello scorso quinquennio ha dimostrato essere utile lasciare alla libera iniziativa dei consoliati l'indire quei convegni che essi ritengono opportuni per l'incremento della causa turistica, e della cui riuscita essi sentono di assumere la responsabilità;

Riaffermando la propria simpatia per questi convegni, ai quali sarà ben lieto di dare il suo cordiale appoggio come per l'addietro, passa all'ordine del giorno ».

Tale ordine del giorno verrà tosto comunicato ai Consoliati di Roma, Napoli e Ancona, che avevano fatto domanda perchè la rispettiva città fosse scelta a sede del Convegno Nazionale pel 1900.

Nuove pubblicazioni del Touring. — BERTARELLI propone che pel 1900 il Touring abbia a pubblicare una nuova edizione della « Guida delle Grandi Comunicazioni » in relazione al progetto che dettagliatamente egli espone (vedi rubrica: *Sezione strade*, pag. 5). Propone pure che pel 1900 si abbia a compilare e distribuire ai soci la guida regionale della Toscana, la carta di una parte dell'Italia Meridionale, ed alcuni profili di cui si riserva di indicare il numero e la località.

Il Consiglio a voti unanimi approva.

Guida dell'Emilia. — BERTARELLI presenta la guida dell'Emilia predisposta per i soci del Touring.

Il Consiglio unanime plaude alla splendida opera del capo sezione strade che, con questo sua nuova importantissima pubblicazione, ha così descritto pel Touring una rete di 61600 km.

Delibera poi che la pubblicazione venga inviata ai soci che già hanno versato la quota 1900 ed agli altri soci man mano essi invieranno la rispettiva quota di L. 6.

Legg. Internazionale delle Associazioni Ciclistiche.

— JOHNSON comunica che il segretario della L. I. A. T. Shipton, ha ricevuto dal presidente dell'Unione Velocipedistica di Francia, H. Pagis, una risposta definitiva in merito al Congresso del 1900 della Lega Internazionale, dalla quale risulta che la Unione Velocipedistica di Francia, ha deciso di incaricarsi dell'organizzazione del Congresso che la L. I. A. T. terrà a Parigi nel 1900.

In relazione a ciò il signor Shipton avverte che rimetterà per la fine di novembre l'amministrazione della Lega nelle mani dell'Unione Velocipedistica di Francia, e prega di indirizzare ogni comunicazione concernente la L. I. A. T. all'ufficio di detta associazione, la cui sede sociale è a Parigi, 21, Rue des Bons-Enfants.

Il Consiglio ne prende atto.

Sezione Fotografica. — MORO interpella il Consiglio circa i lavori della sezione fotografica deliberata dal Consiglio in seduta del 18 gennaio, 8 marzo e 22 marzo 1899.

FAVARI espone le ragioni che hanno impedito di sviluppare la sezione stessa, e si riserva di fare concrete comunicazioni in proposito in una prossima seduta.

Soci vitalizi. — Si ammettono a Soci vitalizi i signori: Rag. Roberto Maschini di Padova — Avv. Emilio Monzini, Carlo Zahn, Avv. Francesco Gazzo, di Genova — Ing. Erminio Alberti, Marchese Dott. Alessandro Tassoni, di Milano.

Si prendono da ultimo deliberazioni di ordine interno.

Il Segretario
AVV. F. GUASTI.

Al prossimo numero:

- Un viaggio nell'Europa centrale.
- Il bicicletto Diamante.

SEZIONE STRADE

Guida dell'Emilia. — Il grosso lavoro è ultimato e pronto da spedire ai Soci. Il Consiglio ha deliberato che ciò avvenga mano mano che questi pagano la quota 1900, e ciò per eccitarli maggiormente ad essere precisi alla data statutaria (la quale assegna il 15 gennaio come *ultimatum* per il versamento).

Mediante le carte indice in nero e rosso si è superato l'inconveniente dell'agglomerazione dei nomi e dei numeri nell'intricatissima rete stradale della zona piana. Nella parte agricola dell'Emilia lo sviluppo della descrizione itineraria riuscì veramente enorme, basta guardare le pagine senza *profili*, e sono molte, per farsene un'idea. L'esperienza mi ha insegnato che soltanto con una descrizione analitica assolutamente completa si risponde ai bisogni diversissimi cui la Guida deve servire, e che vanno ben al di là di quanto i ciclisti, in generale, chiederebbero.

Il disegno della copertina è del pittore architetto A. Fermini, e la legatura della ditta Brusa.

Guida della Toscana. — Mi accingo al nuovo lavoro, che mi riuscirà particolarmente simpatico trattandosi di una regione artistica per eccellenza, e ricchissima di bellezze naturali.

Comincio colle mie gite di ricognizione preliminari nelle località che conosco meno, per prendere visione dell'insieme del terreno: ciò che poi mi serve a una più esatta interpretazione delle carte e delle inchieste.

Fui giorni sono a riconoscere la Maremma da Cecina a Massa Marittima. Partire col diretto serale da Milano per scendere, a mattino ancor scuro, a Cecina e inforcarvi la bicicletta per lanciarmi subito nelle fitte selve di lecci, di roveri, di olivastre, ove s'incontrano a mandre i neri bufali delle ricurve corna traditrici, è tal passaggio quasi istantaneo dalla vita supercittadina della Galleria all'ambiente selvaggio della Maremma, che riempie di un piacere ammirativo da troppo pochi turisti conosciuto.

Ho visitato in quest'occasione Populonia, antico nido feudale turrato, fortificato, ora tenuta Desideri. È un paesucolo circondato da mura merlate, con una sola porta d'entrata che di notte si chiude e si guarda, tutto proprietà del « padrone » che vi abita presso il maschio antico restaurato. Questo nido, cui si giunge per una strada incassata in un vallone scuro, per un erta strada nascosta nei boschi, domina da una roccia quasi a picco di 180 metri, il mare. È facile pensare che vista si ha da Populonia, il punto più alto della penisola di Piombino.

Turisti, andate a Populonia: vi garantisco che mi ringrazierete poi del consiglio.

* * *

In quest'occasione ho visitato e percorso in bicicletta tutte le strade ciclabili dell'Elba. Andate anche là! In verità noi italiani siamo ostriche e litodomi. Quando penso le salse in cui i

francesi cucinano, e con ragione, la loro Armorica, mi domando perchè noi non facciamo altrettanto, con ragione non minore, per tanti nostri luoghi, di cui uno è l'Elba. Paese felice anche pel clima, felice anche per le ottime strade, le quali se sono tutte in pendenza, di rado raggiungono inclinazione tale da riuscire fastidiose. La varietà di paesaggio dell'Elba supera quella della maggior parte delle nostre riviere, e ciò è dovuto alla conformazione irregolarissima delle coste, dalla superficie molto accidentata (tocca i 1019 m. alla vetta del monte Capanne) ciò che fa molto variare anche la vegetazione, dalla ricchezza geologica e infine dal contorno delle isole dell'arcipelago toscano Pianosa, Gorgona, Capraia, Giglio e delle minori Montecerboli, Palmioli, dei Topi ed altre.

E questa ciò non bastasse, a Piombino, all'imbarco, il nostro Console Badanelli è tanto gentile da potervi, qualche volta, ottenere l'entrata interessantissima in qualcuna di quelle imponenti ferriere.

Guida delle Grandi Comunicazioni. — La « Guida delle Grandi Comunicazioni » ha una storia. Fu la prima pubblicata dal T. in una edizione da me ritenuta provvisoria nel 1895, sotto la pressione dell'estremo e urgente bisogno, che avevano i ciclisti di un qualsiasi documento che li guidasse.

La prima edizione, che incontrò un grandissimo favore, fu eseguita in gran fretta, sulla carta al 75000, quindi necessariamente le misurazioni erano soltanto sommarie, e le altimetrie non rappresentavano l'andamento delle strade, ma soltanto ne davano i punti principali.

Nel 1896 pubblicai una nuova *Guida delle Grandi Comunicazioni*, interamente rifatta, con concetti più larghi, più metodici e assai più precisi; e basata sulla carta al 25000 per l'Alta Italia e sul 50000 per il resto dell'Italia Continentale, salvo per quella zona del Lazio, dell'Umbria, della Toscana e delle Marche di cui allora non esisteva né il 50000, né il 75000 italiano, ma soltanto l'imperfettissimo 75000 austriaco.

Mano mano che vennero in luce le carte italiane di queste regioni, io andai correggendo sulla ristampa delle Grandi Comunicazioni le linee relative, e aggiunsi poi anche la Sicilia e parecchie linee importanti del Continente, prima mancanti. Sia per effetto di queste sostituzioni e aggiunte, sia per il fatto delle pagine di *reclame* a diverse ditte, che furono tolte in quanto lo permettesse (e non per tutte lo permise) l'edizione stereotipa, ne venne che l'attuale Guida delle Grandi Comunicazioni ha una impaginazione difettosa, una numerazione di pagine irregolare, e gli indici in completo disordine.

Inoltre non sono passati quattro anni di lavoro per nulla. Mi sono specializzato in modo da potere, colle forze mie e con quelle che mi fornisce il Touring, ottenere maggiore precisione di lavoro, maggiore perspicuità di esposizione, insomma di poter fare una nuova « Guida delle Grandi Comunicazioni » più soddisfacente.

Questi sono, in complesso, i motivi per cui *circa un anno* fa domandai al Consiglio, e questo approvò. L'autorizzazione di avviare il lavoro, domandando in pari tempo, che intorno ad esso fosse mantenuto il più geloso silenzio, poichè prevedendone la lontana scadenza, data la sua mole, trovavo inutile di annunciarlo, prima che esso fosse a un punto tale da vederne prossimo il compimento.

Ora questo non essendo lontano, io esposi in seduta di mercoledì 13 corr. lo stato attuale delle cose al Consiglio, e insieme anche la forma definitiva che ho dato alla Guida: e la proposta — che venne approvata — per la sua assegnazione a tutti indistintamente i soci del 1900.

La nuova Guida riuscirà presso a poco del volume della attuale, cioè di 400-450 pagine divisa in tre volumetti. Le linee considerate di gran comunicazione sono presso a poco le stesse; coordinate però in parte con concetti suggeriti del pratico uso della Guida in questi anni. Sarà aggiunta la Sardegna, sarà dato uno sviluppo completo a tutte le linee dell'Italia Geografica (comprendendovi Ticino, Trentino e quel poco che i mezzi di informazione consentono per Trieste).

Le linee avranno descrizione ancora in forma di tabelle come le attuali e colle stesse notizie, esclusa la colonna delle altimetrie ed esclusi i dettagli topografici troppo minuti per trovar posto in una Guida generale. (Chi vuole questi dettagli li ha, o li avrà sulle Regionali).

Considerando che la Gran Comunicazione serve per percorrere gli *stradoni*, vi saranno solo i paesi di qualche importanza che si toccano, i bivi di gran comunicazione e i grandi accidenti del terreno (p. e. grossi fiumi e simili).

Con ciò, e colla soppressione totale della *réclame* si guadagna uno spazio notevole, necessario — e non basterà — perchè ogni linea sarà accompagnata dal *profilo del terreno*, stabilito in modo più accurato che mi sarà possibile.

La perspicuità del *profilo* è ormai così apprezzata nelle Guide, che non vale la pena di discorrerne. Un profilo dà a colpo d'occhio l'andamento altimetrico cento volte meglio di una, pur minuta, colonna di altimetrie. Ecco perchè ho soppresso questa per sostituirvi quelli. Il lavoro dei profili è per verità enorme, poichè è mia intenzione di avvicinarmi il più possibile all'esattezza relativa che si può ragionevolmente desiderare. Ma il risultato è anche assai comodo per i turisti. I profili delle Grandi Comunicazioni saranno di 20 chilometri (cioè in scala $\frac{1}{4}$ più piccola longitudinalmente che sulle Regionali, in scala altimetrica uguale), e coll'indicazione numerica di tutte le cuspidi salienti e immergenti (indicate invece solo graficamente ma non coi numeri nelle Regionali) come pure di tutti i paesi toccati. Saranno dunque profili molto chiari e completi. Circa 16000 chilometri dei forse 30000 necessari, sono già disegnati e finiti.

Se mi riuscirà di riunire un sufficiente numero di documenti recenti da poterli ordinare meto-

dicamente in serie, la Guida conterrà delle piantine sommarie delle grandi città, coll'indicazione delle porte d'uscita per le diverse linee.

Infine sarà rifatta l'inchiesta stradale che è incompleta e risente dell'età: non si leggono senza un certo senso di sorpresa le notizie sulle limitazioni di circolazione urbana ora vittoriosamente sbaragliate dal regolamento di Stato, che possiamo ben dire il « nostro » regolamento.

L'edizione nuova delle Grandi Comunicazioni sarà definitiva e stereotipa. Ad essa saranno, in seguito, fatte le migliorie di dettaglio che la pratica sul terreno potrà suggerire; ma nella mente del compilatore dovrebbe costituire l'opera più pratica e più precisa che il Touring abbia finora fatto nel campo delle pubblicazioni.

La Guida naturalmente verrà data a tutti i soci come pubblicazione dell'anno. Essa sarà pronta, spero, alla fine di maggio del 1900.

Carta dell'Italia Meridionale. — Il Consiglio ha deliberato di proseguire quest'anno nell'opera intrapresa delle pubblicazioni della Carta d'Italia al 500.000.

Coi tre fogli precedentemente dati ai Soci (Veneto - Lombardia, Piemonte, Liguria - Italia Centrale) la pubblicazione ha raggiunto il parallelo di Roma.

Quest'anno pubblicheremo il foglio Italia Meridionale, per il quale pendono le trattative coll'I. G. M. di Firenze. La mia proposta all'Istituto è di un foglio in dimensione presso a poco uguale agli altri, il quale conterrà l'Italia dal parallelo di Roma a quello di Lagonegro: questo foglio, di cui non mancano più che le ultime approvazioni contrattuali, delle quali non c'è motivo di dubitare, presenta ai turisti una delle zone le più percorse, cioè quella fra Roma-Napoli, e quindi interesserà al vivo. Inoltre essa mette innanzi la descrizione di una parte di territorio italiano altrettanto poco conosciuto dai turisti, quanto meritevole di esserlo. L'Abruzzo Chietino dove la Majella si estolle tant'alto, la zona così pittoresca della Basilicata, le Puglie dove il ciclismo andava silenziosamente sviluppandosi assai per ragione di utilità, le Calabrie, che entrano sulla Carta sono tutte regioni dove la *luce* è ancora da farsi, e dove la propaganda nostra è tuttora insufficiente. Spetta specialmente ai Romani, ai Napoletani, ai Pugliesi di operare in questo senso, e questa carta li aiuterà.

I Romani hanno già da tempo cominciato l'opera loro proficua; l'azione individuale dei loro migliori pedali verso Aquila, verso Avezano, verso Isernia, verso Napoli è ben nota: e memorabili sono le gite in gruppo frequentemente da essi fatte, soprattutto verso l'Abruzzo così poco conosciuto. Avanti dunque sempre!

Nella prossima *Rivista* spero che tutto sarà concluso coll'Istituto e che potrò annunciare ai soci, insieme alla definizione della cosa, l'epoca di spedizione della Carta.

L. V. BERTARELLI.

Cartelli indicatori

Anche nel ciclismo Bologna ha voluto mostrare come ha più da insegnare che da apprendere.

Dal *Touring* « organo ufficiale » di quella fiorente attivissima sezione, apprendo infatti:

Le tabelle indicatrici alle porte della città

Il consolato bolognese del *Touring Club*, ha preso un provvedimento che ha incontrato la generale approvazione.

Concedute facilitazioni e permessi dal Municipio, ha stabilito di porre ad ogni porta una grande tabella dalla quale si può conoscere ove conduce la strada che si prolunga per la campagna ed a quale distanza si trovano i paesi e le città.

La prima tabella è già stata affissa alla porta San Felice: è di metallo ed elegantemente verniciata; porta prima l'indicazione e la distanza di Castelfranco, Modena, Reggio, Parma, Piacenza e poi quella di S. Giovanni in Persiceto e Crevalcore. Sulla dicitura campeggia lo stemma del *Touring Club*.

A giorni saranno messe simili placche a tutte le porte cittadine, ed il Consolato tiene a sua disposizione anche palli indicatori per tutti i principali bivii della provincia. Saranno messi in opera alla fine dell'inverno e saranno utili non solo ai turisti veri, ma a tutti quelli che debbono percorrere le nostre strade.

Nelle nostre strade, anche nelle provinciali recenti, si trovano i paracarri con le distanze chilometriche, ma spesso senza l'indicazione del punto di partenza e di quello d'arrivo: sono poi rari i crocevia nei quali si trovi una tabella che indichi con precisione ove conducono le strade che ivi s'incontrano.

Perciò l'idea del *Touring*, largamente applicata, sarà molto utile, potrà essere di sprone a province o comuni a seguire l'esempio, completando così un importante servizio pubblico.

È con vero compiacimento che tributo, a nome del *Touring*, gli elogi più vivi e sentiti a quella solerte Sezione.

Appropriandomi poi la chiusa dell'articolo *ri-velatore*, ne cavo l'augurio, non solo per i comuni e per le provincie, ma ben anco per le molteplici sparse sezioni nostre: il nobile esempio largamente seguito produrrà quei frutti che dall'Associazione nostra sono grandemente desiderati.

Cassette da riparazione

La presente, che è stagione di assoluto riposo per la quasi totalità dei ciclisti, non deve essere tale per chi ha il dovere di sorvegliare che tutto proceda nel modo migliore a vantaggio dei ciclisti stessi. Si è per questo che io rivolgo viva preghiera a tutti quei *Capi Consoli*, *Consoli e Soci*, pel cui interessamento vennero collocate cassette da riparazioni, di rendersi esatto conto dello stato in cui attualmente si trovano tali cassette. Dopo, quindi, un'attenta visita alle stesse, prego

indicare quali sono quelle che non rispondono più allo scopo per cui furono collocate. Tali indicazioni giova farle tenere il più sollecitamente possibile, onde lasciar il tempo necessario alla preparazione delle materie, degli oggetti occorrenti e così rifornire le cassette avanti l'apparire della prossima primavera.

Faccio altresì preghiera perchè venga riferito in qual modo i custodi della cassetta disimpegnano l'incarico loro affidato, e perchè le somme, che eventualmente si trovano ancora presso di essi, vengano trasmesse a questa Direzione Generale.

Quand'anche poi qualche cassetta si trovasse ancora completamente fornita ed in perfetto stato, gradirò ugualmente me se ne faccia cenno, affine di aver la conferma che essa si trova nella medesima località ove fu collocata, o prendere nota se per qualche motivo, venne cambiata di posto. Ciò si rende necessario per la compilazione dell'annuario 1900 d'imminente pubblicazione.

Il cancelliere

ARATO RAG. ARDENGLI.

UN VIAGGIO GRATIS A PARIGI

L'Agenzia Chiari di G. Sommariva e C. (Milano — Galleria V. Emanuele) venuta a conoscenza che la direzione del T. ha istituito delle medaglie di benemeranza per i soci che procurano al nostro sodalizio altri 10 affiliati (vedi Deliberazioni del Consiglio) — convinta che questa iniziativa può concorrere ad aumentare in modo notevole il numero dei soci del T. mettendolo così in grado di rendersi più potente, e di conseguenza più utile ai soci tutti — ha voluto favorire tale iniziativa, sentendo di avere ideali in parte comuni con quelli del T. Ed in relazione a ciò, ha scritto alla Direzione dichiarando di mettere a sua disposizione gratuitamente **un biglietto del valore di L. 300 per un viaggio da Milano a Parigi**, con alloggio e vitto per otto giorni come dai programmi che invierà, a richiesta di ogni socio. Tale biglietto verrà estratto a sorte tra quei soci che dal 1° gennaio al 30 giugno 1900, avranno procurato al T. *numero dieci soci effettivi, o cinque vitalizi*.

Il T. ringrazia la Ditta Sommariva e C. di questo atto cortese e di illuminata, reciprocamente utile, propaganda turistica.

I distintivi per i Soci benemeriti

Il Consiglio Direttivo ha deliberato di assegnare uno speciale distintivo di benemeranza ai colleghi che procureranno al T. **numero DIECI Soci annuali o numero CINQUE Soci vitalizi**.

Statistica Istruttiva.

Che il Touring abbia un campo di espansione molto vasto in Italia è opinione di tutti quelli che sanno quanto il turismo si sviluppi in questi anni tra noi. E il Consiglio del Touring che si accinge ad una propaganda intensa, comincia a prepararsi studiando il terreno coltivabile.

Mercè l'iniziativa del Segretario Guasti e l'attività del Capo ufficio Cuneo, posso quest'oggi riassumere qui un interessante, lungo lavoro. Sarà per questo una base per provvedimenti pratici di indole diversa, nei rapporti della pub-

blicità da dare all'Istituzione nostra, nell'abbandono di quella parte del Corpo Consolare che mostra di poco interessarsi al progresso del sodalizio, nella creazione di nuove attività aggiungendo al benemerito nucleo dei Consoli che lavorano, altri elementi che possano coadiuvarli dove ciò risulterà opportuno.

Riassumo la statistica. Per provincie i ciclisti tassati sono, per ogni 10000 abitanti:

1 Milano 163	12 Reggio Emilia 63	21 Vicenza 12	32 Perugia 11	40 Bari, Caserta 3
2 Torino 113	13 Roma, Modena 62	22 Pisa, Treviso 11	33 Palermo 13	11 Catania, Salerno, Samari 2
3 Ferrara 104	14 Mantova 61	23 Rovigo, Venezia 37	34 Sondrio, Macerata 12	12 Benevento, Foggia, Girgenti, Campobasso 1
4 Ravenna 87	15 Novara, Verona, Porto Maurizio 57	24 Bergamo 35	35 Belluno 11	43 Caltanissetta 0,8
5 Livorno 81	16 Forlì 56	25 Udine 33	36 Messina, Ascoli 10	41 Reggio Calabria 0,7
6 Bologna 81	17 Genova 55	26 Pesaro 29	37 Grosseto, Napoli 7	15 Avellino 0,6
7 Parma 75	18 Pavia 54	27 Lucca 27	38 Lecce, Massa, Trapani 5	16 Catanzaro, Cosenza 0,4
8 Firenze 71	19 Alessandria, Piacenza 53	28 Como 25	39 Chieti, Siracusa, Teramo, Aquila, Cagliari, Potenza 1	
9 Padova 67	20 Ancona 23	29 Ancona 23		
10 Cremona 63	21 Como 17	30 Siena 21		
11 Brescia 65		31 Arezzo 17		

Questa prima indicazione rappresenta molto chiaramente ciò che complessivamente si può chiamare lo sviluppo del ciclismo. Bisogna però per intenderlo bene modificare un po' le cifre applicandovi un coefficiente di correzione in relazione alle peculiari condizioni fisiche di ciascuna provincia. Dove la montagna abbonda, ivi, evidentemente il ciclismo ha una causa deprimente che spiega in parte certe basse cifre. Esempio Roma, Como, Perugia le cui vastissime provincie nella parte più ciclabile sono vivamente frequentate, ma di cui l'indice statistico è basso perchè troppa parte del loro territorio è montuosa. Col-

pisce invece, perchè dovuta a una vera refrattarietà (fino ad ora) al ciclismo, la statistica di certe provincie (Napoli 7, Bari 3, Caserta 3, Salerno, 2) in cui il territorio, se non sempre, la strada, par fatto apposta per la bicicletta.

Ora vediamo di raccogliere in una chiara tabella questi dati assoluti estremamente interessanti: la quantità di ciclisti che pagano tassa in ciascuna Provincia, e il loro numero complessivo in ciascuna Regione. Poi i Soci del Touring (esclusi i 2200 all'estero) per Provincie e per Regioni:

Italia Settentrionale				Italia Centrale				Italia Meridionale				Italia Insulare				
		Ciclisti	Affig. al T.	Popolaz.			Ciclisti	Affig. al T.	Popolaz.			Ciclisti	Affig. al T.	Popolaz.		
Liguria	Genova	1312	911	787213	Umbria	Perugia	837	191	581454	Puglia	Bari delle P.	215	5	683106		
	P. Maurizio	785	199	138927		Ancona	636	96	277861		Foggia	31	9	351235		
		5097	1110	920112	Marche	Ascoli P.	214	31	215395		Lecco	291	35	553583		
Lombardia	Bergamo	1125	182	194010		Macerata	299	38	251308	Basilicata	Potenza	20	4	539258		
	Brescia	3029	401	175107		Pesaro U	645	12	228442	Calabria	Catanzaro	16	2	132061		
	Cumo	2533	631	536611	Toscana	Arezzo	414	10	212785		Cosenza	20	5	171207		
	Cremona	2008	295	394507		Firenze	5910	111	800672		Reggio C.	28	6	375528		
	Mantova	1835	93	309311		Grosseto	76	12	104312	Totale Italia Meridionale		2241	417			
	Milano	18356	3622	1125553		Livorno	1016	98	121150							
	Pavia	2610	206	478618		Lucca	812	38	301474							
	Sondrio	151	48	124914		Massa Car.	90	2	181007							
		31097	5186	3759031		Pisa	1175	111	284083							
Piemonte	Alessandria	3718	318	716111		Siena	438	61	257013	Sicilia	Caltanissetta	21	4	264304		
	Cuneo	1640	126	661116	Lazio	Roma	5366	898	861851		Catania	108	31	564186		
	Novara	1029	618	704233	Totale Italia Centrale		17978	2131			Girgenti	36	8	313106		
	Torino	12411	1091	1061233			9961	835	2242476		Messina	469	12	467233		
		21131	2183	3179323							Palermo	906	11	692622		
Veneto	Belluno	209	59	125119							Siracusa	135	21	340972		
	Padova	2612	353	397421							Trapani	131	28	281727		
	Rovigo	811	57	218574	Italia Meridionale											
	Treviso	1552	150	381062												
	Udine	1773	298	528559												
	Venezia	1316	182	316273												
	Verona	2251	293	391864												
	Vicenza	1703	211	411765												
		12290	1903	2673991	Abruzzi M.	Aquila Abr.	141	21	392477	Sardegna	Cagliari	152	18	419972		
Emilia	Bologna	3753	481	448031		Campobasso	53	28	377665		Samari	37	6	260178		
	Ferrara	2300	221	230144		Chieti	152	19	353999	Totale Italia Insulare		2018	201			
	Forlì	1115	105	254734		Toramo	118	21	259095							
	Modena	1776	130	296217												
	Parma	2066	139	277293	Campania	Avellino	23	1	397773	RIASSUNTO						
	Piacenza	1088	82	231603		Benevento	26	22	24041	Totale Italia Settentr.	Ciclisti	86779	Affig.	12018		
	Ravenna	1911	121	219206		Caserta	213	51	725535	» Italia Centrale	»	17978	»	2131		
	Reggio E.	1592	61	253186		Napoli	750	173	962398	» Italia Meridion.	»	2244	»	417		
		15991	1336	2225319		Salerno	117	6	573693	» Italia Insulare	»	2018	»	201		
Totale Italia Settentrion.		86779	12018				1129	258	2929104	Totale generale per l'Italia intera:	Ciclisti	109,019	Affig. al T.	14,787	Popolazione	28,952,470

Queste cifre sono impressionanti. A primo esame salta subito all'occhio un divario, nello sviluppo del ciclismo, ancora più grande tra Settentrione e Centro, tra Centro e Mezzogiorno, di quanto si potesse pensare.

Il Mezzogiorno è in enorme arretrato. Che intiere regioni come la Calabria e la Basilicata di scarso commercio, poco ricche di strade adatte, senza grandi centri, si mantengano refrattarie, lo si comprende, ma non si sa invero spiegare l'indolenza fenomenale di provincie come Napoli e Salerno che occupano l'infimo della scala, di Bari e di altri, dove commercio e natura sembra dovrebbero favorire in ogni modo l'uso della bicicletta.

Tradotto in cifre *rileva*, le cifre assolute assumono un maggior grado di evidenza.

Ecco qui la tabella che dà il quantitativo percentuale col quale ogni regione concorre a formare il totale dei ciclisti d'Italia:

Lombardia 29,3	Lazio 5	Umbria 0,8
Piemonte 20	Liguria 1,7	Puglia 0,5
Emilia 11,7	Marche 1,7	Abruzzo Molise 0,4
Veneto 11,2	Sicilia 1,7	Sardegna 0,1
Toscana 9	Campania 1	Calabria Basilicata —

E ogni 10.000 abitanti troviamo che i ciclisti sono in:

Lombardia 85	Veneto 13	Puglia 3,5
Emilia 72	Marche 18	Abruzzo Molise 3,1
Piemonte 67	Umbria 11,5	Sardegna 3
Lazio 62	Sicilia 6	Calabria 0,5
Liguria 55	Campania 3,8	Basilicata 0,1
Toscana 44,5		

Non posso impedirmi di ripeterlo: troppo enormi sono le differenze. Se tutta Italia avesse i ciclisti fitti come in provincia di Milano ne conterebbe circa 489.000. Se invece fossero scarsi come a Napoli ne avrebbe 21.000; se come a Bari sarebbero circa 9000; se come a Salerno soltanto 6000!

Il Touring deve lavorare e lavorerà per estendere la propria opera e la propaganda dell'idea turistica e dell'uso utile della bicicletta.

1 Benevento 81	10 Caserta 21	17 Roma, Udine 16	22 Verona 11	27 Pesaro, Ravenna 6
2 Grosseto 69	11 Napoli, Perugia 23	18 Ancona, Cremona 21	23 Alessandria, Arezzo, Treviso 10	28 Mantova, Parma 5
3 Campobasso 52	12 Gergenti 22	19 Novara 15	24 Messina, Pisa 9	29 Salerno 5
4 Venezia 36	13 Genova, Reggio C., Trapani 21	20 Ascoli, Vicenza 11	25 Ferrara, Livorno, Torino 9	30 Lucca, Palermo, Reggio E. 4
5 Sondrio 31	14 Milano, Potenza, Teramo 20	21 Bergamo, Bologna, Brescia, Chieti, Macerata, Padova, Siena 13	26 Cuneo, Pavia 8	31 Bari, Massa 2
6 Foggia 31	15 Caltanissetta 10	22 Cagliari, Catanzaro, Lecce, Sassari 12		
7 Catania 29	16 Siracusa, Aquila 17			
8 Belluno 24				
9 Como, Cosenza, Porto Maurizio 25				

L'interesse di curiosità che certo susciterà l'originale statistica compiuta dal nostro Ufficio, è destinata a esser seguito da un'azione di propaganda più giustamente orientata che per il passato. Una base direttiva ora c'è con precisione e la prima impressione che se ne ricava è questa: il T. ha un avvenire larghissimo perchè enorme è il numero dei possibili suoi adepti; il T. ha la possibilità di dirigere la propaganda sia per far soci, sia per animare il turismo su dati ufficiali precisi e chiari, il T. infine ha il mezzo di distinguere quali tipi di propaganda sono i più efficaci, e ogni anno una statistica come questa

A questo scopo esso studia l'azione dei coefficienti locali che determinano od oppugnano l'affiliazione al Touring dei turisti in genere, e dei ciclisti in specie.

Vi sono luoghi dove cause generali influiscono pro o contro. Dove il ciclismo è sviluppatissimo sono ciclisti molti che si servono della bicicletta per lavoro e non pensano ad affigliarsi al Touring. Così ad esempio Milano (provincia) con 18.000 ciclisti ne ha 3600 soci, cioè il 20%. Precisamente come... Potenza (20 ciclisti, 4 soci).

Ciò vuol forse dire che il T. è « nel sangue » della popolazione a Potenza quanto a Milano?

Evidentemente no. A Potenza basta che tra i 20 ciclisti se ne trovi un discreto numero di elevata coltura (ed è probabile per essere ciclista a Potenza che si deve trattare di persona di una notevole iniziativa personale) ed ecco presto raggiunta un'alta percentuale di affiliazione.

Nei piccoli centri dove l'affiatamento tra i ciclisti è più facile, massime se vi ha di mezzo un'attiva azione consolare, è pure più facile raggiungere alte percentuali, e fa meraviglia il vedere che appunto nei centri meno ciclistici l'entusiasmo per il Touring si desta più spesso e raggiunge l'affiliazione di più della metà di tutti i ciclisti (Benevento, Grosseto, Campobasso). In questi casi l'azione consolare risulta così chiara che il Consiglio del T. ha deciso di investigare bene dove la fiacchezza della propaganda si possa opportunamente animare. Di ciò verrà trattato più avanti nella Rivista, a proposito di distintivi ai soci più attivi nella propaganda e di nomine consolari, poichè è impossibile immaginare che non dipende da uno stato anormale di cose la relativamente scarsissima affiliazione al T. in Piemonte e più ancora nell'Emilia, regioni entrambe dove nei grossi centri è pure assai vivo l'amore alla nostra Istituzione.

Intanto ecco la proporzione dei soci del T. sopra ogni cento ciclisti tassati nelle diverse provincie:

darà la misura dei progressi fatti e l'indicazione della via più proficua di scegliere pel seguito.

Un concetto soprattutto però rifugge dalla statistica fatta: la prova lampante della necessità assoluta di un Touring veramente nazionale come è il nostro in tutta l'estensione del termine. Se per disgrazia il Touring fosse nato regionale o federale, qual forza avrebbe potuto avere, colla disparità accennata? — la cooperazione di *tutti* che lo rende forte e che riuscirà nell'avvenire a forzare l'apatia dei neghittosi, a mantenere viva l'attività degli antesignani.

SEZIONE COMFORT

ALBERGHI e RISTORANTI che si affiliarono al T. C. C. I. dal 20 Novembre al 20 Dicembre 1899

I. LOCALITA'		Denominazione dell'Albergo	Sconto per O/o	Prezzo netto della Camera	Rimesse P. anfora	P. anfora	Cam. O. P. anfora	OSSERVAZIONI
Comune	Provincia							
Dastelfranco	Treviso	Caffè Principe Amedeo	10	—	no	si	no	* Presso Sig. Lucento A. • Farmac. Pellizzari
Id.	Id.	Alla Stella	10	L. 1 a 2 50	si	si	no	
Malasio	Norara	Boniforti gin « Ramo verde »	10	• 1 —	si	no	no	
Mantova	Mantova	Ristorante alla Posta	10	—	—	—	—	
Milano	Milano	Concordia alla staz. Centrale	15	• 2 50	—	—	si	
Primolano	Vicenza	Regia Posta	10	• 1 50	si	no	si	
Recco	Genova	Rist. Stab. Baln. « Enoto » (1)	10	—	si	si	si	
Sinalunga	Stena	Matteo Bruschi	10	• 1 50	si	si	si	* la Farm. del paese

* Accordano lo sconto ai soli ciclisti di passaggio e non a quelli residenti nel comune.

(1) Aperto nei soli mesi di Luglio, Agosto e Settembre.

Facilitazioni diverse: Mantova, Pacchiarini Demo, Via della Posta. Negoziante in Maglierie e Lanerie accorda lo sconto del 10 0/0.

Targhetta Annuale.

Presentiamo ai Soci il disegno della *Targhetta annuale* per l'anno 1900, e giova ripetere che avrà il fondo rosso coi numeri e lettere bianche. Essa ha la dimensione di cm. 10 x 15 e dovrà essere appesa sotto la solita placca del T. perchè indicherà ai soci che l'albergo, il ristorante od il caffè che la espongono, sono regolarmente affiliati al T. per l'anno 1900.



L'anno venturo la targhetta, oltre nel millesimo, sarà cambiata nel colore del fondo e delle lettere, allo scopo, come già si disse, di contraddistinguere gli alberghi ecc. che rimasero fedeli al T. e che non diedero motivo a lagnanze, per le quali, eventualmente, fossero stati radiati.

La Placca grande — che viene spedita agli Albergatori ecc., all'atto dell'affiliazione, onde segnalare ai soci

la loro qualità di affiliati e perchè da essi vengano preferiti nelle fermate per i riposi, per i pasti o per semplice rinfresco — non può essere con facilità ritirata dalla direzione del T. quando uno di questi alberghi cessa d'essere affiliato, o venga radiato per aver mancato agli obblighi assuntisi verso i soci e la società.

Ed è specialmente da questi ultimi che, per inconsulta rappresaglia, la placca viene ostentata con danno grave, morale per l'associazione nostra e materiale per i soci, i quali in questi alberghi, vengano di certo maltrattati e... pelati.

Per ovviare a questo gran inconveniente venne istituita la *Targhetta annuale*. Agli alberghi e simili, che sono in buoni rapporti colla società e trattano bene i soci, si spedisce la targhetta dell'anno 1900, e se durante l'anno alcuno di essi mancasse ai suoi doveri non avrà nell'anno venturo quella del 1901: in tal modo godranno il beneficio di esportarla solo nell'anno in corso.

Attenti dunque o soci, che colla vostra bicicletta e col vostro automobile, a piedi o colla ferrovia viaggiate per la nostra bella Italia! osservate prima d'entrare in un Albergo, Ristorante o Caffè se la ben nota e diletta Placca del T. è contraddistinta dalla *targhetta dell'anno in corso*. È qui che dovete scendere, qui siete in casa vostra, e se vi sarete male trattati informate subito la Direzione. Basta una *reclamo fondato* per impedire a quell'albergo di esporre la targa dell'anno seguente, e la sida Rivista lo diffonderà subito ai soci.

Il Capo Sezione Comfort
MARCELLI A. C.

SEZIONE LEGALE

Ai Consulenti Legali.

Feci noto nella passata Rivista come per il riordinamento di questa Sezione Legale e per la esatta inserzione nel prossimo Annuario 1900 mi necessita conoscere l'indirizzo preciso nonchè in quale *Albo* e da che anno sono iscritti i Consoci Avvocati nominati Consulenti Legali del T.

Pubblico ora il primo elenco di detti Consulenti, e ne pubblicherò un successivo ed ultimo nella prossima Rivista per coloro che eventualmente avessero ritardato o si fossero dimenticati di inviarmi i dati richiesti e suaccennati avver-

tendo che potrò attendere tali informazioni sino al giorno 20 del corrente gennaio ma non oltre, e ciò per l'impellente necessità della stampa e pubblicazione dell'Annuario.

Passato il 20 corr. gennaio, coloro che non m'avranno inviate le richieste informazioni, si riterranno dimissionari e il loro nome e la loro qualità di Consulenti Legali del Touring non apparirà più sull'Annuario.

Consulenti Legali.

ANCONA. — Avv. Oliviero Olivieri. Corso Mazzini, 55.
ALESSANDRIA. — Avv. Carlo Jachino. (Piazza Vitt. Emanuele, Palazzo Casa Risparmio).
Avv. Federico Moro. Via Fan di Bruno, 15.
Avv. Giuseppe Grillo. Via Cavour, 22.
ORVIANO. — (Udine) Avv. Nob. Carlo Polucosi.
BERGAMO. — Avv. Lorenzo Zanardi. Fuori Porta Nuova, 29.

BOSANO. — (Campobasso) Avv. R. Diamant.
 BRENO. — Avv. Giulio Cesare Romein.
 CASALMONFERRATO. — Avv. Cav. Augusto Battaglieri. Via della Piazza, 3.
 CASTIGLIONE D'ASTI. — Avv. Delfino Vacchina.
 CASTROVILLARI. — Avv. Maurizio Camorata.
 CONSELVE (Padova). — Avv. Giovanni Schiesari.
 COSENZA. — Avv. Domenico Cilento.
 CREMONA. — Avv. Fulvio Gazzaniga. Corso Garibaldi, 28.
 CUNEO. — Avv. Angelo Segrè. Via Nizza, 45.
 DRONERO. — Avv. Emanuele Massimo.
 FIRENZE. — Avv. Nob. Giulio Pepi. Via dei Pepi, 5.
 Avv. Santi Paradiso. Via dell'Orivolo, 28.
 GENOVA. — Avv. Oreste Bonino. Piazza S. Bernardo, 26.
 Avv. F. Gazzo. Via Conservatori del mare.
 GINEVRA. — Avv. Gustavo de Stouk. Rue d'Italie, 14.
 GROSSETO. — Avv. Arturo Pallini, avv. Giovanni Pizzotti, avv. Vittorio Valeri.
 IVREA. — Avv. Rodolfo Laro.
 LECCO. — Avv. Pietro Longhi.
 LUCCA. — Avv. Benedino Bernardi.
 LUGO. — Avv. Cornelio Cantamossa.
 MILANO. — Avv. Camillo Bregoli. Corso Venezia, 61.
 Avv. Federico Fedrigo. Via Meravigli, 9.
 Avv. Giuseppe Giuliani. Via Passarella, 3.
 Avv. Dionigi Guarnaschelli. Piazza Castello, 15.
 Avv. F. Edoardo Mojana. Via Borgonuovo, 18.
 NIZZA MONFERR. — Avv. Federico Bedarida.
 PAVIA. — Avv. Lodovico De Silvestri.
 Avv. Federico Martinotti. S. Ennodio, 8.
 Avv. Ambrogio Robecchi.
 PISA. — Avv. Vittorio Manfredi.
 Avv. Guido Papeschi.
 PRACCHIA (Pisa). — Avv. Gualtiero Gualtierotti-Morelli.
 RIVAROLO CANAVESE. — Avv. Leopoldo Reyneri.
 ROMA. — Avv. Ernesto Arbib. Via Nazionale, 54.
 Avv. Alfonso Vagnozzi. Piazza Aracoeli, 8.
 ROVIGO. — Avv. Gino Giolo.
 S. GIOVANNI VAL D'ARNO. — Avv. Umberto Cantucci.
 SIENA. — Avv. Alfredo Bruchi.
 SPEZIA. — Avv. Luigi Barabino.
 TERAMO. — Avv. Giuseppe De Albertis.
 TORINO. — Avv. Giuseppe Bozzi, Via Zozza, 12.
 Avv. Giovanni Cairo. Pia Beretti, 17.
 Avv. Achille Ceresole.
 Avv. Vincenzo Gedda. Via Seriale, 9.
 Avv. Edoardo Nicoletti. Via Garibaldi, 13.
 Avv. Federico Sacerdote.
 Avv. Fausto Villa.
 UDINE. — Avv. Giuseppe Nimis. Via Lestoni, 3.
 VENEZIA. — Avv. Cesare Magrini. S. Marco. Ascension N. 1234.
 VITERBO. Avv. Ferdinando Egidi. Via Chigi, 7.

Giudicati turistici.

PER I CONTRAVVENTORI.

La Corte Suprema ha statuito che le contravvenzioni al Regolamento sui Velocipedi sono punibili, siccome le contravvenzioni relative agli altri veicoli: a norma cioè delle sanzioni penali stabilite dal Regolamento di polizia stradale. (*Vedi più sotto, Vertenze e Sentenze*).

PER CHI USA BICICLETTE DI NOLEGGIO.

La Corte Francese ha deciso che cade in contravvenzione, e ne deve rispondere personalmente, colui che circola con la bicicletta sfornita di contrassegno, anche se egli non è il proprietario della bicicletta ma fu da lui noleggiata.

Vertenze e Sentenze.

Avevo riportato nella *Rivista d'agosto* dello scorso anno la coraggiosa sentenza dell'egregio pretore di Biella colla quale giudicavasi che mancando nel vigente regolamento ciclistico una disposizione punitiva la quale riunisca il P. M. e per esso il Pretore di azione penale esercibile contro i contravventori a detto Regolamento non potevano tali contravventori essere puniti.

Ho avvertito però, che mentre m'auguravo per i ciclisti tutti che detta sentenza venisse confer-

mata, temeva invece che la Cassazione non la accogliesse e ne esponesse le ritenute ragioni.

Ed infatti per tali stesse ragioni la Corte suprema ebbe ora a cassarla.

La Corte Suprema osserva infatti:

Il Pretore di Biella dichiara non farsi luogo a procedimento per inesistenza di reato a carico di Arturo Maserano, Grummo Antonio e Onetto Luigi, imputati di contravvenzione agli art. 7 e 14 del regolamento sui velocipedi del 16 Dicembre 1897 n. 540.

Il P. M. presso il Tribunale di Biella ha ricorso per cassazione e dice che sebbene il citato art. 14 non contenga un'espressa sanzione penale per le infrazioni stabilite col regolamento stesso, pure esso si riferisce alle pene sancite dai regolamenti comunali; e che il pretore in ogni modo doveva conoscere se in fatto sussisteva o no la contravvenzione, date le risultanze del dibattimento.

E veramente l'art. 14 del suindicato regolamento dice che "le contravvenzioni stabilite con gli articoli precedenti vengono denunciate dagli agenti della forza pubblica al Sindaco del Comune, nel cui territorio sono accertate perchè proceda, come per le contravvenzioni relative agli altri veicoli, a norma del regolamento di polizia stradale, approvato con Regio Decreto del 10 Marzo 1891 n. 124, secondo che la contravvenzione sia stata accertata nell'interno dell'abitato o fuori di esso.

Perciò lo stesso art. 14 prevede per l'anticipazione delle spese e per la riscossione delle multe o delle spese.

Da queste disposizioni legislative si rileva che nella specie, proceder si deve come per le contravvenzioni agli altri veicoli: e, poichè queste sono punite dai suindicati regolamenti speciali, così ben dice il ricorrente che nella specie non manca la sanzione penale. Non poteva mancare, altrimenti accademiche sarebbero state le prescrizioni del citato R. Decreto 16 Dicembre 1898. E tale fu la intenzione del legislatore, che con lo stesso art. 14 provvede anche per la riscossione delle relative multe e spese.

Posta leguleia.

Sig. AVV. CERESOLE - TORINO. — Se la targhetta venne levata dal meccanico — anziché dall'ufficio metrico — e dal meccanico comunque riappiccicata alla macchina, la contravvenzione — dato il carattere *formale* di essa — intimata al socio Pezza che circolava colla suddetta macchina, la ritengo sussistente. In tal senso poi è la giurisprudenza. Quindi non mi parebbe il caso di impegnare il nostro T. nelle spese e conseguenze di tale giudizio.

Se il Sig. Pezza potrà provare la responsabilità del suo meccanico sia per aver levata che rimessa comunque la targhetta, potrà chiamarlo responsabile di danni e spese derivategli, contravvenzione compresa. E ciò per un principio incontrastato di diritto, nel suo esclusivo interesse, pel quale il T. non può intervenire.

Circa la questione di procedura dell'inapplicabilità della multa, la Cassazione — conformemente all'opinione che da tempo manifestai e scrissi — con una sua recentissima sentenza, colla quale cassa la generosa sentenza da noi pubblicata dall' Eg. Sig. Pretore di Biella, lo è contraria.

Se quindi Ella vuol ritentare la questione, faccia e lo saremo grati dell'interessamento e lieti della vittoria, ma non posso impegnare il T. nella sua opinione differendone assolutamente, ed essendo in tale mio opposto avviso; ora e pur troppo, confortato dalla sentenza preveduta ma non sperata della Suprema Corte.

Sig. GULLINO - TORINO. — Giuridicamente non vi è né vi può essere un periodo dell'anno in cui si può circolare senza pagare la tassa. Giacchè ammesso pure che Ella acquisti solo in Dicembre la bicicletta, e la denunci poco prima di finire l'anno, Ella otterrà il certificato di denuncia con cui potrà circolare, ma sarà iscritto a ruolo, ed entro quindici giorni dovrà soddisfare la tassa per il resto dell'anno che era in corso alla data dell'iscrizione a ruolo.

Potrà in pratica verificarsi che qualche Municipio benigno, iscriva senz'altro già dal mese di dicembre le nuove denunce per il successivo anno, rilasciando pure immediatamente il certificato di libera circolazione, ma è certezza di larghezza municipale codesta, e non nostro diritto.

Del resto codeste sottili astuzie di diritto sarebbero subito evitate ai Comuni, ai Municipi ed al sottoscritto qualora quei pochi Consoci che acquistassero solo negli ultimi rigidi giorni dell'annata la nuova bicicletta, presentassero per la relativa denuncia sino ai primi giorni del prossimo anno.

Sig. ZABORRA, TENENTE DEI LANCIERI - PINEROLO. — La prescrizione per la sua contravvenzione è almeno di sei mesi. Quindi il Municipio la colpi ancora a tempo.

Sig. AVV. PEPI - FIRENZE. — La sua proposta di ottenere colorito a scacchi bianchi e neri le sbarre di ferro dei passaggi a livello delle Ferrovie, perchè i ciclisti le abbiano meglio a distinguere specie sull'imbrunire è buona, ma altre riforme più importanti per la frequenza e l'utilità generale attendiamo e chiediamo alle Società Ferroviarie per insistere ora su tale modificazione, difficilissima ad ottenersi dalle nostre amministrazioni ferroviarie. D'altra parte poi il fanale non ha solo la funzione di far scorgere la bicicletta, ma altresì di richiarare al ciclista gli ostacoli che gli si parano innanzi. E le barre e i vicini caselli ferroviari divergono così abbastanza sensibili e visibili al cauto ciclista. Ad ogni modo poi le faccio noto come l'agreggio collega Bertarelli, nelle sue Guide Regionali, avverte tutti i passaggi a livello, e come egli stia ora apprestando colla sua consueta cura la Guida della bella Toscana.

AD UN ANONIMO che mi scrive professandomi simpatia e considerazione, ed indicandomi dei piccolissimi nei potrei obiettare anche a questi pur piccolissimi e inevitabili nei; ma rinuncio, come rinuncio alla professatami simpatia e considerazione di chi si nasconde sotto il sempre antipatico anonimo.

AVV. CESARE AGRATI
capo sezione legale.

Il congresso dei Tourings a Parigi nel 1900

Fra i Tourings esiste una lega internazionale. Non ne fa parte il solo Touring di Francia, che s'è tirato fuori della Lega per discordie avute col Touring belga.

L'unione Velocipedistica di Francia ha compreso la necessità che in occasione così solenne come la Mostra di Parigi del 1900, si faccia nella Metropoli francese un congresso dei sodalizi turistici.

Ed ha spontaneamente preso l'incarico grave ma gentile di organizzare la riunione.

Ci rincresce che il Touring di Francia — nuovo Achille sdegnato — si sia ritirato sotto la tenda. Ma plaudiamo all'iniziativa della associazione che s'è presa la cura di non smentire l'antica cortesia francese.

Sarà ad ogni modo una cosa dolorosa che in casa del Touring di Francia si faccia una festa da cui questo s'è — volontariamente — escluso.

Che cosa avranno i Soci nel 1900

La guida dell'Emilia — 3 splendidi volumi.
La guida delle grandi comunicazioni. — (riveduta ed ampliata).

La guida della Toscana.

L'annuario del 1900 — (trasformato radicalmente).

La carta dell'Italia Meridionale.

Nuovi profili — (di cui è nota l'originalità).

La Rivista del T.

Oltre una quantità di facilitazioni d'ogni genere, e la soddisfazione di far parte d'un sodalizio che ha un ideale patriottico, educativo.

Biblioteca

La compilazione di una Bibliografia turistica italiana per opera del T. C. C. I.

Il T. C. C. I. — nel mentre attende a completare la propria Biblioteca turistica — è venuto nella determinazione di intraprendere la compilazione di una completa Bibliografia turistica d'Italia, rilette tutto quanto è stato pubblicato, in Italia o fuori, in fatto di guide e simili pubblicazioni illustranti l'Italia geografica o qualsiasi sua parte, si tratti anche di un solo villaggio e di una sola montagna. È questa un'opera di cui da molto tempo si sente il bisogno, ma soprattutto oggi in cui, il crescente favore e la diffusione del turismo da una parte, e il moltiplicarsi delle pubblicazioni turistiche dall'altra, rendono ad un tempo sempre più necessario e difficile il rintracciamento delle pubblicazioni descrittive una data località. Una Bibliografia turistica completa, quale la intende pubblicare il T., potrà rispondere nel modo il più esauriente a ogni consultazione.

Per fare quest'opera di utilità nazionale, che concorrerà per sua parte a far conoscere l'Italia, il T. C. C. I. conta sull'aiuto degli Editori e degli Autori, sia per mezzo dell'invio di pubblicazioni, sia per mezzo dell'indicazione dei titoli, date, prezzo ecc. delle opere turistiche da essi pubblicate.

NUOVE PUBBLICAZIONI.

Libri.

P. FRICO. — Il Lago di Como. Nuova guida con illustrazioni e carta orografica. (Guide Ostinelli, Como, Bertolini, Nani e C., 1899) — 1 vol. in 32°, di pag. 180, legato in tela e oro, L. 2.

Non intendiamo certo far un esame a fondo di tutte le guide che riceviamo. Per far questo bisognerebbe non occuparsi d'altro e aver i mezzi per vagliare l'esattezza e la buona scelta di tutte le notizie fornite, e fra questi la conoscenza approfondita, topografica, storica, artistica ecc., dei luoghi descritti.

Intendiamo solo riferire alcune note, quali ci avviene di fare nel leggere — o nello sfogliare — i libri. Procureremo solo che queste note siano — per quanto è umanamente possibile — conformi al vero, senza preoccuparci se da esse risulti piuttosto una lode entusiastica o una demolizione spietata. Potrò darsi che il caso ci conduca a notare le poche note sfavorevoli di un libro, trascurando tutto il rimanente ottimo, e potrà darsi... il caso inverso.

Quanto alla guida suindicata notiamo subito con compiacenza — è la seconda volta che ci avviene — che anch'essa ha tenuto conto dello strumento di locomozione turistico per eccellenza: il bicicletto. E infatti non manca di dare — ricavate dalle nostre Guide — le notizie sulle strade dal punto di vista ciclistico, e di indicare quali fra gli alberghi sono alberghi del T.

Ma dobbiamo fare anche degli appunti. Abbiamo osservato, riscontrandole, alcune delle quote altimetriche date nel volume, e c'è parso che l'esattezza loro lasci alquanto a desiderare.

Gli editori, nella Prefazione, affermano di aver dotata la guida di « una buona carta orografica (sic) del lago, in cui sono indicate le diverse profondità normali delle acque ». Lasciando da parte l'utilità, per il turista, di possedere una carta indicante le diverse profondità del lago, sta il fatto che noi questa carta nel volume non l'abbiamo trovata: abbiamo trovato invece una carta — che è quanto di più primitivo si può immaginare — in cui è tracciato il lago di Como, le strade carrozzabili principali, i paesi principali, e confusamente e tutte allo stesso modo, alcune carreggiabili, mulattiere e sentieri.

Ma anche queste indicazioni sono tanto buttate là alla carlona che, per es., per l'autore di cotesta carta, si va in carrozza da Argegno a Como e da Menaggio a Dongò! L'editore dovrebbe, per una nova edizione, procedere a una cura radicale, sia pel contenuto, sia per la veste esterna, sopprimendo le brutte e inutili illustrazioni se non può sostituirle con altre migliori o che diano almeno una idea chiara dei luoghi che vogliono ritrarre; la stampa è così così, la legatura antistartistica. Oggi in fatto di guide, si fa molto meglio anche in paesi d'Italia ritenuti meno civili dei nostri o assai meno visitati dai forestieri.

Starebbe bene anche un maggior rispetto dell'ortografia. Forse l'A. si consolerà pensando che in Italia gli stessi letterati — almeno i non toscani — non sempre conoscono bene l'ortografia. Ma difficilmente questi arriverebbero allo scarso rispetto per le doppie consonanti che dimostra il nostro A. (ciò che gli fa scrivere Valassina, Sopracitato, Formagelle, Abondio).

La guida conduce il lettore lungo tutto il perimetro del lago, notando le cose notevoli di ogni località.

Nuova guida di Como e dintorni con illustrazioni e pianta della città. (*Guide Ostinelli*, 1899). — Un vol. come il sopraddescritto, di pag. 160, L. 2.

È doveroso osservare che, assieme alle brutte, questa guida contiene delle belle illustrazioni. L'uso di essa è però molto difficile, giacché manca di qualsiasi indice!

Le Guide des Étrangers à Côme. (*Guide Ostinelli*, 1899). — Un vol. come i suddetti, di pag. 122, L. 2.

È la traduzione francese, a un dipresso, del suddetto.

Nuova pianta-guida di Como. (*Guide Ostinelli*, 1899). — Un vol. di pag. 30. Cent. 60.

È un estratto della *Guida* di Como, contenente l'elenco alfabetico di tutte le vie e piazze di Como e sobborghi coll'origine dei loro nomi e riferimento all'unità *pianta*.

CAV. GIUSEPPE AMICIZIA. — **Guida artistico-commerciale di città di Castello.** — S. Lapi, Editore, 1899. Un vol. di 100 pag., L. 1.

Fra le materie contenute in questa buona guida, a cui non manca una nitida piantina della città, notiamo: *Cenno storico. Topografia della città. Stabilimenti balneari. Acque salutarie. Strade percorrenti il territorio. Indicazioni principali. Luoghi da visitarsi* (Palazzi e gallerie, Chiese, Dintorni). Il resto è dedicato alle notizie statistiche, amministrative, agricole, industriali e commerciali. Ciò non deve far credere però che la parte *turistica* sia trascurata a beneficio delle altre. Ema, nelle sue 27 pagine dedicate ai luoghi da visitarsi, tratta degnamente di tutto quanto — e è molto — una piccola cittadina di 6000 abitanti come città di Castello offre di notevole al visitatore.

Guida di Firenze approvata dal Municipio, con vedute e piante topografiche. — Firenze, G. Barbera, Editore. — Un vol. di 192 pag., legato in mezza tela, L. 1.

Quantunque supponiamo che questa guida sia stata pubblicata nel '98, pure ne facciamo volentieri cenno in questa rubrica, perchè la bontà del contenuto, unitamente alla bellezza dell'edizione e al prezzo mite la raccomandano ai turisti che intendano visitare l'affascinante città dei fiori. Come *guida popolare*, o per chi non è molto tempo da fermarsi a Firenze, è forse la migliore che conosciamo. C'è anche una parte dedicata ai *dintorni*, e una pianta della città.

B. PELLERANO. — **Guida di Napoli e dintorni, adorna delle piante topografiche di Napoli, dintorni e Pompei.** — Napoli, Libreria Scientifica, 1899. — Un vol. di XXXII-272 pag., L. 1.50.

Senza entrare nel merito del valore di questa guida, e pur apprezzandone il buon mercato, non possiamo a meno di rilevarne la scorrettezza della lingua e lo scarso ordinamento tipografico, che ne rende meno chiara e immediata la comprensione.

G. MERLOTTI e L. PANZANI. — **Guida illustrata di Terni e dintorni.** — Terni, Tipo-Lit. Cooperativa, 1899. Pag. 172, Lire 1.

Ecco il contenuto dei capitoli: I. *Preliminari. Notizie geografiche e meteorologiche. Popolazione.* — II. *Due righe di storia.* — III. *Cose notevoli in Terni.* — IV. *Cose notevoli in prossimità di Terni.* — V. *Istruzione. Istituti diversi. Associazioni.* — VI. *Assistenza sanitaria, ecc. Acqua potabile, Pompieri, Agricoltura.* — VII. *La cascata delle Marmore* (la celebre cascata, che i nostri autori affermano esser la più bella del mondo dopo quella del Niagara, o che le industrie finiranno col togliere all'ammirazione dei turisti). — VIII. *Terni industriale.* — IX. *Escursioni nei dintorni.* — X. *Collegio elettorale. Circonscrizione dei Comuni. Orari degli uffici pubblici, ferrovie, diligenze ecc. Tariffe varie. Fiere e mercati.* — Da ciò si può aver un'idea del piano su cui è costruita la guida, piano vasto che tende quasi a farne una piccola monografia. Non è dimenticato neanche qui il ciclismo, e nel cap. IX (*Escursioni nei dintorni*) si danno le distanze chilometriche e le notizie sulle condizioni delle strade, popolazioni, altimetrie, distanze dalle stazioni ferroviarie, uffici postali e telegrafici ecc. È bene notare e lodare questa evoluzione che si sente pratico e logico va imponendo alle *guide*. Quel che è strano è che manchi qualsiasi indicazione sugli alberghi e le trattorie. Il libro, che è un formato elegante, ma forse un po' incomodo pel turista, è adorno di belle vedute di Terni e dintorni.

Piccola Guida alla Grigna Meridionale di G. CLERICI, a cura della Federazione Prealpina. Pag. 16.

Ottima ci pare l'idea della Federazione Prealpina di lasciare delle pubblicazioni destinate a popolarizzare l'alpinismo o, si potrebbe anche dire, a rendere più cosciente, più riflessivo e razionale l'alpinismo popolare. Una guida che costa pochi soldi e che dirige chi l'acquista in tutto quanto può occorrergli per fare con cognizione di causa una data ascensione, senza portargli nessun impaccio perchè può metterla benissimo nel portafoglio, è tale da indurre forse anche l'operato a far un'eccezione a quell'avversione istintiva pel libro (o almeno pel libro che *costa*), che distingue tanto gli Italiani, anche delle classi cosiddette colte.

Non sappiamo se arrischiarsi a giudicare questo primo campione, giacché sappiamo che le copie che saranno pubblicate porteranno una copertina con qualche aggiunta, e quindi potremmo fare qualche appunto, che venisse poi smentito dall'edizione definitiva. Possiamo però esprimere il desiderio che questa porti un *indice*, che faciliti l'uso della guida, come pure venga messa in vendita a un tenuissimo prezzo, raggiungendo così assai dippiù gli scopi che una simile pubblicazione deve proporsi. In tal caso queste guide potrebbero aspirare a una vera popolarità: tanto da averne (forse anche un maggior utile, anche grazie alle inserzioni a pagamento che la diffusione stessa potrebbe facilmente provocare. E allora si potrà sperare forse qualche miglioramento, specialmente nella qualità della carta.

La guida contiene le notizie sulle vie e i mezzi per portarsi a Lecco; moltissime indicazioni pratiche che possono interessare il turista a Lecco, Abbazia e Mandello (punti al livello del lago donde si può intraprendere la salita); le notizie e ogni indicazione sulle varie vie che conducono alla vetta, e sui paesi, rifugi ecc. che su esse si trovano: guide e loro tariffe ecc.

Le pagine di mezzo contengono poi uno schizzo grafico che dà un'idea delle varie valli, creste e itinerari. Sappiamo che l'edizione definitiva porterà anche le notizie per turisti che vogliono portarsi col bicicletto ai punti *alpinistici*.

Da parte nostra non potrà mancare certo l'incoraggiamento a tutto quanto serve alla diffusione e all'elevamento del turismo.

Carte.

Nuove pubblicazioni dell'Istituto Geografico Militare.

Oltre i fogli della *Carta Itineraria* di cui si disse nel numero scorso, si pubblicò:

Carta d'Italia al 100,000 con tratteggio (Ediz. provvisoria fotoincografica): Fogli 22 (Pieve di Cadore), 23 (Ampezzo), 24 (Pontebba), 24 (Maniago), 25 (Udine), 100 (Forlì), 110 (Senigallia), 118 (Ancona) 130 (Orvieto). — Prezzo: su carta senza colla o su carta ca-

napa: fogli 22, 23, 24, 25, 100, 130: L. 1.50; il foglio 14 L. 1.—; i fogli 110 e 118 L. 0.50. Montatura su tela di ogni foglio L. 0.50.

Carta d'Italia al 75.000, ediz. economica con tratteggio: gli stessi fogli come sopra. — Ciascun foglio su carta comune o canapa L. 0.75. Montatura su tela di ogni foglio L. 0.75.

Levate di campagna per la costruzione della carta topografica del Regno. I seguenti quadranti al 50.000: 192 I (Alghero), 192 II (Monte Mannu), 192 IV (Capo Caccia), 193 II (Bonorva), 193 III (Pozzomaggiore), 193 IV (Ittiri), 194 II (Bitti), 194 III (Bono), 195 II (Cantoniera di Orsoi), 195 III (Orsoi), 205 I (Torre Argentina), 205 II (Capo Mannu), 206 I (Marcomer), 206 II (Ghilarza), 206 III (Santu Lussurgiu), 206 IV (Bosa), 207 I (Nuoro), 207 IV (Dorgali). — Ciascun quadrante stampato su carta comune o canapa L. 0.50. Montatura su tela L. 0.50.

Carta corografica ipsometrica d'Italia e regioni adiacenti, al 500.000, in cromolitografia: Fogli 1 (Dijon), 8 (Venezia), 9 (Udine), 10 (Agram), 13 (Firenze), 18 (Roma), 23 (Anzio). Ciascuno, meno il 23, su carta comune o canapa L. 2.50. Il foglio 23 L. 1. Montatura su tela di ciascun foglio L. 0.60.

Carte di provincia. — L'Istituto ha già iniziato la compilazione di carte topografiche speciali comprendenti i territori delle varie provincie d'Italia. I tipi impiegati sono quelli della carta d'Italia al 100.000. Le singole carte risulteranno composte di uno, due, oppure quattro fogli a seconda dell'ampiezza o della speciale conformazione del territorio della provincia che rappresentano.

Daremo più precise notizie in proposito quando queste carte si saranno cominciate a pubblicare.

MB. — I nostri Soci possono avere per mezzo nostro le carte dell'I. G. M. col 30 o/o di sconto, più lo spese postali, ma lo sconto non si estende alle *montature su tela*. Per le modalità di ordinazione e altre notizie, V. il nostro *Annuario 1897*, pp. 151 e segg. Alla sede del T. si può avere anche il *Catalogo aprile 99* dell'I. G. M. al prezzo di L. 0.70, franco di porto.

FACILITAZIONI LIBRARIE PEI SOCI.

In seguito ad accordo colla Società Editrice Libreria di Milano, i soci del T. C. C. I. possono avere, dirigendosi al T., l'*Igiene del Ciclista* del Dr. O. LAURENZI, professore nell'Università di Bruxelles, tradotto in italiano dal Dr. L. Bufalini (1898), col 20 o/o di sconto. È un bel volumetto, elegantemente e fortemente legato in piena tela, che i soci del T. possono così avere per L. 1.80, franco di porto, anziché per L. 2.

DONI PERVENUTI.

Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 Dicembre 1881. — Vol. I, parte I. *Popolazione dei Comuni e dei Mandamenti*. Roma, 1883. (Dal comm. I. BOBIO, Consigliere di Stato e Presidente del Consiglio superiore della statistica).

Annuario d'Italia 1899. (Dal sig. cav. uff. I. LOZZA).

ARTURO FIORAVANTI. *Il Monte Morello*. Firenze, Tip. L. Niccolai, pag. 16, 1882. (Dall'Autore).

Guida artistica-commerciale della ferrovia Arezzo-Fossato. Città di Castello, S. Lapi, 1890. (Dall'Editore).

Mandarono numeri arretrati, da noi ricercati, della nostra *Rivista*: A. RAPPIS, Cons. di Andorno, Società Ginnastica Bresciana FORZA e COSTANZA, GIAC. PASTA e FERRO, Di BREGGIO, Milano, A. G. BADANELLI, Cons. di Piombino, Consolato di Rovigo.

(Si ricercano i numeri dalle annate 1895 e 96).

Il Bibliotecario G. OLIVIERI

Spigolando in una relazione

La relazione è del Ballif, il direttore generale del Touring di Francia. E contiene delle cose estremamente interessanti.

Si potrebbero anche chiamare le piaghe comuni del Touring; ma ci sorprende il constatarle in un soldatino come quello francese, così celebrato e così abile celebratore di sé stesso.

Soci morosi. Questa è la prima piaga. Il nostro confratello nel 1899 ha iscritto 14 mila soci: cifra straordinaria e suggestiva. Ma ha dovuto radiarne 11000 per mancato pagamento delle annate.

Ecco un fatto grave o che va analizzato nelle sue cause. Il Ballif non cita qualcuora. Fra i morosi c'è un sotto prefetto, niente meno, il quale avendo ricevuto a casa la ricommissione della quota gravata delle spese postali, scrive indignato:

In avere dato la mia adesione al T. come un segno di simpatia ad una società sempre rigida nel combattere i piccoli abusi, e la routine burocratica; ma dal momento che il T. francese diventa pur lui un organismo burocratico, do le mie dimissioni.

Ora, il sottoprefetto così poco burocratico aveva ricevuto parecchi avvisi di pagamento, senza dar segno di vita. Ed alla lettera riassunta qui sopra, se poi guardato bene di unire la quota dovuta. Evidentemente la burocrazia che vuole si faccia onore ai propri impegni, è qualcosa d'odioso anche ad un... sottoprefetto.

Tutto ciò capita anche noi, quando, dopo inutili sollecitazioni, domandiamo il pagamento a mezzo postale. Quasi, contro chi non pone mente alle disposizioni statuarie, agli avvertimenti della Rivista, alle sollecitazioni per lettera, ci fosse altro mezzo pratico per ricordare il debito!

Il Ballif narra un altro fatterello curioso. Un tale gli scrive:

« Signor presidente! mi sono fatto socio del T., credendo si volesse far qualcosa per le strade del mio dipartimento. Siccome non si fa niente, non mi credo in obbligo di pagare il contributo. »

La conclusione è bizzarra come la promessa. Non si può d'un tratto con 20-30-100 mila soci a lire 6 annue, mutare la faccia ed il fondo delle strade d'un paese. Ci vuol altro! Ma si può — ed è questo il beneficio d'esser uniti — promuovere un'agitazione in proposito, interessare i corpi locali, aiutarli perchè provvedano. Noi per esempio abbiamo aperto un concorso sulla *Manutenzione stradale*, abbiamo dato ai soci pecuniari a qualche nuovo tronco. Ma senza un larghissimo e costante seguito di soci, come può essere possibile d'arrivare allo scopo?

Il Ballif aggiunge questo giusto commento:

Ciò che in tutte le circostanze abbiamo osservato, si è lo spirito separatista per cui ciascuno non pensa che alla propria regione: il Nord biasimando ciò che si fa pel Mezzogiorno, e il Mezzogiorno ciò che si fa pel Nord. Come se il tourismo fosse roba di campanille e come se ciò che si fa per tutti non riuscisse di profitto a tutti! Chiamiamo le cose col loro nome: questo si può veramente dire indifferenza egoista verso le idee generose e d'interesse sociale elevatissimo che formano il programma della nostra associazione.

Ora ciò capita anche a noi. Qualche nostro socio crede inutile restare nelle nostre file, quando ha in tasca la Guida della sua regione. Qualche altro domanda ad alte grida il miglioramento d'un tronco stradale, e si meravigliava che finora non si siano ridotte le vie d'Italia allo stato d'un bigliardo Luraschi.

Un terzo rigetta le Guide dell'anno, afferma che gli servono a niente, e che per lui ha sola importanza la illustrazione del suo campanile.

Ora questo dimostra che in tante menti non è penetrato per niente affatto il concetto di ciò che è il Touring. Associazione eminentemente progressiva, patriottica, intellettuale che guarda un po' più in là dello spazio visibile della madonna del Duomo, o dalla cupola di S. Maria del Fiore, o dalla Torre della Garisenda, o dalle singole degli innumeri campanili italiani.

Un'altra doverosa conclusione fa il Ballif, ed è il numero esiguo dei soci che prendono parte alle votazioni. Su un numero di 73000 soci, solo 3568 si sono dati la pena di mandare il loro parere su importantissime questioni sottoposte al loro giudizio.

Questa è una piaga comune, sebbene non così larga e profonda tra noi come tra i fratelli d'oltr'Alpe.

Noi facciamo — in proposito — delle vive sollecitazioni ai soci. Perchè tutto proceda pel meglio, è necessario che i desideri e la volontà dei soci, si facciano sentire alla sede centrale. Un'associazione nazionale non può avere assemblee veramente generali, per impossibilità materiali che tutti vedono. Ma il voto, la scheda sono un mezzo potente d'affermazione. Sul quale non ci stancheremo mai di richiamare l'attenzione dei consoci.

dott. f.

La necessità dell'assegno postale

Molti nostri Soci sono così occupati da non ricordare, o non trovarne tempo, che pel 15 Gennaio occorre aver pagato la tassa annuale.

Noi siamo quindi costretti, dopo tale epoca, ad inviare un assegno postale. Ciò non costituisce un'offesa, ma una pura e semplice necessità di amministrazione! — Io ricordino gli egregi consoci... immemori.

Arte e Fotografia

Il Ritratto

IV.

Si ponga il soggetto dinanzi ad un fondo di verdura, osservando bene che la massa verde non sia in alcun punto illuminata dal sole.

Ottimi ritratti sfumati su di un fondo nero - fondo russo - si ottengono mettendo il modello dinanzi ad una porta di una stanza, della quale verranno chiuse tutte le finestre. Con tale mezzo si otterranno ottimi risultati. — Il modello deve prendere una posizione comoda, naturale, facile a mantenersi durante la posa.

Se il naso è lungo si operi di faccia, se al contrario i tratti sono regolari, si operi di tre quarti: tale posizione è preferibile, sotto ogni rapporto, a qualunque altra.

Si dice — e giustamente — che i ritratti fatti da dilettanti sono più rassomiglianti che quelli fatti da professionisti.

Ciò è dovuto al fatto, che, quasi sempre, il modello è parente od amico dell'operatore, e manca quel certo grado di freddezza nell'ambiente comune, nelle gallerie che fa alterare le linee del modello. (1)

Nella fotografia di gruppi l'assieme si deve disporre in modo che descriva un arco di cerchio di cui il centro sarà l'operatore. Indicati per fotografie di gruppi sono gli obbiettivi aplanatici e grand'angolari: i comuni per ritratti non convengono.

I soggetti vestiti di scuro si collocheranno in luogo più illuminato: la parte meno in luce sarà occupata da soggetti vestiti più in chiaro.

La leggera sovraesposizione nella fotografia di ritratti l'ho raccomandata per evitare la mancanza di posa negli abiti, tanto comune.

Il minimum dell'estensione che può avere un cortile per ottenere buone fotografie è 30 metri quadrati: perchè non sieno troppo numerose le piante, e non sia circondate da edifici troppo alti. nel primo caso si avranno riflessi dati dalla massa di verdura e quindi difettosi, nel secondo caso luce proveniente troppo dall'alto, non omogenea, priva di direzione.

Socio NICO BARRIERI.

(1) Vogliamo dare anche noi una spiegazione in proposito. Ci pare che la maggior rassomiglianza dei ritratti fatti da dilettanti, sia dovuta alla naturalezza del momento in cui si fanno: l'amico è preso senza quei preparativi, quella toilette, quel cambiamento di abiti, quella ricerca di abbellire se stesso a cui sottostà chiunque va da un fotografo professionista. Tutte cose che insomma determinano, o per lo meno alterano un po' quel quid inafferrabile che costituisce la fisionomia completa, e propria d'ogni giorno.

dott. f.

Posta fotografica

Sig. B. E. - Trieste. — Lamperti e Giabagnati di Milano, è casa di primo ordine in Italia.

Sig. F. E. - Venezia. — Le carte al bromuro Eastman o Morgan e Kidd sono le più adatte.

Signorina M. B. - Verona. — Girasio. Eccole l'indirizzo: Leon Vidal, rue Scheffer, 7, Passy.

A chi ci scrive. — Si prega d'inviare sempre il francobollo o la cartolina di risposta.

N. N.

Varia

SPORTING CLUB DI RIETI. — Sotto la presidenza dell'avv. Eugenio Palmegiani si è costituito in Rieti un Club ciclistico il quale a preso il titolo di "Sporting Club di Rieti". Il nuovo circolo s'è iscritto — come primo

CICLISTI INPRUDENTI. — Come si sa, dopo trattative lunghe e difficili, s'è ottenuto qui a Milano che il viale a ponente dello stradone per Monza sia riservato ai ciclisti.

Siccome, però, molti tratti di quel viale sono a contatto con case, stabilimenti e ville, non è possibile percorrerli con velocità eccedenti una andatura da tuoristi ragionevoli. I corridori possono esplicare le loro qualità muscolari su altri campi, non lì. Quelli che lo dimenticano, ci espongono a rimproveri da parte della Autorità.

Ecco infatti quanto ci scrive il Presidente della Deputazione provinciale di Milano: "Progo la On. Direzione del T. a voler raccomandare ai ciclisti che percorrono il viale a ponente dello stradone per Monza, la massima prudenza ed andatura rallentata nei tratti che fronteggiano l'abitato. E ciò per risparmiare allo scrivente il dispiacere di revocare la concessione fatta."

Veramente, chi passa pel viale in questione, non è sempre un nostro consocio. Ma siccome è il Touring che ha ottenuto tempo fa la concessione utile a tutti, così è dal T. che parte, una parola di prudenza ai ciclisti non soci. Ci raccomandiamo tanto!

Questa raccomandazione non include però il riconoscimento della facoltà di revocare la concessione di passaggio. Evidentemente la On. Deputazione provinciale non ricorda CHE PER LA LEGGE SUI VELOCIPEDI, E' RICONOSCIUTA LA LIBERTA' DI CIRCOLAZIONE SULLE VIE ED AREE PUBBLICHE. Si possono mettere in contravvenzione i velocipedisti: questo sarà una gran bella cosa. Ma non si può più fare dei divieti... a meno di una nuova legge. Ciò è bene ricordare.

AI MOTOFOBI. — Il *Velo* di Parigi ha fatto recentemente una statistica curiosa. Esso ha tenuto diligente nota degli accidenti causati dalle vetture in confronto degli automobili e velocipedi. Durante il mese di novembre ho registrato 869 disgrazie accidentali causate da cavalli, e solamente 360 da automobili e velocipedi.

UN GIUDICATO INTERESSANTE. — Le compagnie ferroviarie in Francia non hanno mai voluto finora concedere dalle tariffe basse alle vetture-rimorchio dei tricicli. Il Touring C. di Francia è riuscito in questi giorni a stabilire in proposito quel che si dice un buon precedente. Ecco il fatto.

Una vettura rimorchio del peso di 20 chilogrammi, era stata spedita a grande velocità da Parigi a Saint-Nazaire, colla spesa di L. 3,35. Capita ora che la compagnia d'Orleans reclama al destinatario la somma di L. 222 allegando che la vettura-rimorchio era una vettura pura e semplice. I lettori possono immaginare il seguito di proteste del destinatario, l'intronazione naturale del Touring, la discussione al Tribunale della Senna: il quale ha giustamente sentenziato che una vettura-rimorchio non si può considerare come una vettura propriamente detta, e che quindi la sua tassazione rientra nella tariffa generale e non nella speciale. Il che... in linguaggio volgare, significa il ritorno di lire 222 nelle tasche del destinatario della vetturetta rimorchio.

LE RIDUZIONI AI SOCI. — Non sono solo gli alberghi, gli stabilimenti balneari, ecc. che danno riduzioni ai soci. Ecco qua il nostro ottimo capo console d'Este, signor Ortore: il quale ha ottenuto per i soci d'Este, Montagnana e Monselice il ribasso del 40 per cento sull'ingresso nel Teatro Verdi di Padova. Dicono che noi ciclisti siamo dei barbari smaniosi solo di mover le gambe. Pare che fra noi ci sien molti capaci di gustare le delizie delicate dell'arte.

ECHI DEL QUINQUENNIO. — Sul numero scorso non abbiamo potuto far cenno di tutti gli egregi che hanno onorato della loro presenza il banchetto a Johnson.

Teniamo a rilevare la presenza del signor ing. Camlini C. Console di Vicenza, in rappresentanza di quell'importante Sezione.

Il console di Cellona signor Sagrazzini inviò una buona composizione musicale.

Dott. Ciclo.

ELENCO DEI CANDIDATI

a Soci del T. iscritti dal 20 Novembre al 20 Dicembre 1899

SOCI VITALIZI (1)

Genova - Gazzo avv. Francesco, *Via Conservatori a Mare, 3.***Milano** - Alberti ing. Ermilio, *Corso Cristoforo Colombo, 6* - Monzini avv. Emillo, *S. Barnaba N. 16*Tassoni march. avv. Alessandro, *Portici Settentrionali, 21* - Zahn Carlo, *Via Boccaccio, 5.*Monzini Rag. Domenico - *Via Cappucco, 18.* - Avv. Mario Mazzuchelli, *Camera Commercio*
Avv. Modesto Picozzi, *assessore comunale.***Padova** - Moschini rag. Roberto = **Torino** - Gay Emillo, *Corso Umberto N. 50.*

SOCI EFFETTIVI (2)

Alessandria. - Ferretti ing. Teoneste, *Via Palestro 10. Casale Monferrato***Aquila**. - Ricci Oreste, studente, *Convitto Nazionale.***Arezzo**. - Tavanti magg. Angelo, *Custigione Fiorentino.***Belluno**. - Lombani Adolfo possid. *Alano Piave.***Benavento**. - Casella cav. Aless., *Conservatore Ipoteche.*

- Del Basso Umberto, studente.

Bologna. - Bizzi Carlo Edmondo, *commerc. Ponticelli d'Inola***Brescia**. - Ramanzini Ernesto, negoziante, *Desenzano* -
Mazzari Faustino, *commerc. Gargnano.***Campobasso**. - Faraone Luigi di salvatore, *S. Massimo.***Caserta**. - Marconi Clodomiro, meccanico *Via Vittoria.*- Signori Erennio, *Via Marzocchi 221 S. Maria C. V.***Como**. - Bazzi Gaetano, possid., *Piazza Cavour.* - Carughirag. Ulisse, *Via Unione 36.* - Mandelli Giuseppe rapp.*Via Lanibertonghi 3.* - Lecco. - Carosio Guglielmo, ver-ificatore metrico. - GHIRINGHELLI AMBROGINA, *Via**Cavour 27.* - Ottolenghi Alberio *Ispettore demaniale.* -Torri Carlo, *Castello Sopra Lecco.***Cosenza**. - Barrese avv. Pietro, *Via Triglio.* - Passalacqua

barone Francesco.

Cuneo. - Prato conte Giovanni, *agricoltore. Moretta***Ferrara**. - Borghi avv. Guido, *Corso Giovecca 90.***Firenze**. - Nagliati Ettore *Via Arcivescovado 1.* - Versarinotaio Rodolfo, *Premittuore***Forlì**. - Pagani magg. cav. Antonio, *Sobb. Mazzini 110***Genova**. - Balestra Cesare, *Banca Commer. Italiana* - BizioGiovanni Luigi, *Galleria Mazzini 3-10.* - Cesari Giuseppe,*insegnante, Scalinata Lercari 2-19.* - Teano Angelo, *Via**Carlo Alberto, 203* - VEYERMANN S., *Villa Mylius P.**Carignano.* - Alasio - Belton Sayce, *Marina R. Inglese**Villa Belton.* - Spesia - Gorzo Renzo, *Via Colombo 5.***Livorno**. - Giovacchini Rosati Rinaldo, *Cap. 31 fanteria,**Via Giovanetti 2, p. p***Lucca**. - Lazzeroni Enrico, *industriale, Corso Garibaldi 31*- Pardini Carlo, *Via dell'Olivo 5.***Mantova**. - March. Alfredo Caracciolo di S. Agapito ten.cavali. - Prof. Fano Gino, *S. Martino 15.* - Finzi Um-berto, *Via G. F. Calvi 1* - Miseroletti Angelo, *esercito**Portico Sogliari 11* - Pacohiarini Demo, *Negoz. Via**della Posta* - Ricciardi Gioachino, *ten. cavali Alessan.*- Rigi G. Batta, *ten. cavali Alessandria***Milano**. - Arioli Adolfo, *industriale, fuori P. Ticinese 217.*- Belloni Giovanni, *industriale Solferino 36.* - BorghiSilvio impiegato, *Corso Garibaldi 99.* - Brocca Alberico,*Via B. Riccaoli 1.* - Baiati Luigi impieg. *Flori Chiari 18**D'Anna Giuseppe, possid. Via Berretta 8* - De FonsecaEduardo, *Editore Foro Bonaparte 71.* - Del Bosco Carlo,*rapp. P. Stazione Centrale 11* - Edwards Alfred O., *in-**industriale V. Palermo 5.* - Fallata Agostino, *Via Locco, 12.*- Finoli rag. Ernesto, *Via Pieno, 2.* - Fortini Alberto,*uff. telegr., S. Maria Porta 13.* - Gallarati Paolo, *Corso**P. Nuova 6.* - Gilardi Luigi *Corso Genova 15.* - Giulianiavv. Nicola, *S. Paolo 8* - Maggiotti cav. uff. Francesco,*Foro Bonaparte 61* - Maggiotti Victorino, *studente Foro**Bonaparte 61* - Monzini Carlo, *S. Orsola 6.* - Picci Em.*meccanico, Monte Napoleone 3* - Piccinelli Francesco*domenico, Industriale, Via Tortona 21 G.* - Pinardi Carlo,*geometra, Boccaccio 2* - Polli Giuseppe, *studente, Foro**Bonaparte 35.* - Prati Filippo, *rapp. Via Larga 17.* -*Queirazza Francesco Roberto, agente di cambio, Via**Broletto 19* - Reinach Ernesto, *industriale, Viale Porta**Vittoria 27.* - Rolandi Giovanni, *negoz. Via S. Orsola 7.*- Rolandi Luigi *negoz. Via Unione 13* - Romagnoli prof.*Achille, chimico, Via Mercato 16.* - Speroni Tesco, *studen-**te, Viale Monforte 20.* - Stella Edoardo, *S. Maria**Porta, 13* - Tirelli Ercolo Arnaldo, *impiegato, Via Vi-**gentina 31* - VENTURA GIULIA, *Via Quintino Sella 2.*- Villa Emilo, *Corso Romana 62.* - Volontè Isaisa, *negoz.**Via S. Nicolao 3* - Weil Eduardo, *Via Brisa 2* - *Bocisto*- Tanzi Paolo, *industriale.* - *Cesano Maderno* - Colombidott. Adolfo. - *Monza* - Tornaghi Angelo, *Via S. A-**gata 19* - Villa rag. Giulio, *Via de Gradi 1* - *Sesto S.**Giovanni* - Calmi Giulio, *industriale.***Modena**. - Mariani Giuseppe, *perito ing. Via Parini 1.***Napoli**. - Nowaczek Paul, *Parco Margherita 3* - PepoEduardo, *P. Dante 41.***Novara**. - Beldi Guido, *stud., Via de' Cattanei 12.* - *Arona* -Lunga Edmondo *possidente* - *Borgovercelli* - Andrec-lotti Pietro. - *Varallo Sesia.* - Bruno avv. Giovanni.**Padova**. - Linder Giovanni, *possidente, P. Ercutani 32 30.**Padova Enrico; Via Forzati 1436.* - *Bastia di Rovolon* -*Riego nob. Gino.* - *Este* - Bossi Agostino, *P. Maggiore 12*- Ferro Massimiliano, *Via Cavour* - Jenato Gaetano, *rice-**vitore daziario, Via Diestro San Rocco* - ProsdocimiLuigi, *Via P. Umberto.* - Voghera Guido, *studente, Via**Vittorio Eman* - Zazzera ing. Giovanni *Villa Kuncler.***Pisa**. - Manfredi avv. Vittorio S. Sisto 7. - Paderi Cesare,*med. chirurgo, Via Solferino 1.***Porto Maurizio**. - Alessio Leonardo, *ten. 43 fanteria***Roma**. - Falding Walter B. *farmacista, P. in Lucina 36 37A*Gregorini Antonio, *giardinere, Via Sestina, 111* - Mu-nacchia Emanuele, *possidente. Via XX Settembre 41.*- Nati Publio, *possid. Via Stamperia 75.* - Parini Ruggero*agente, Via Torino 138.* - Scheggi Casimiro *possidente,**Via Due Macelli 79.***Torino**. - Bilotti dott. Alfredo, *Via dei Mille 12.* - BoroliMarco *studente, Corso Vittorio Eman. II, 71* - Huglianidi Monale Bonaventura *possid. Via Bertola 38* - GiustaAnselmo *impiegato, Via 1 Marzo 5.* - Puglieschi Ubaldo*ten. 5 genio, Caserma Dogali.* - Viale dottor Francesco,*Via XX Settembre 30.***Treviso**. - *Castelfranco V.* - Bianchetti Antonio, *P. Legna**Brescia Edoardo albergo Via V. Eman.* - Montini G.*Batta, Via Mercato.* - Moretti Antonio *possid.* - OlivettiLuigi, *Via Vitt. Eman.* - Pesce Riccardo, *mecc. Borgo**Piove.* - Rebellato Giuseppe, *Borgo Asolo.* - Viani An-tonio, *Borgo Piove***Udine**. - *Urdale.* - PEZZOTTI FANTON FANNY, *P. Paolo**Diacono.* - Pezzotti dott. Umberto *pretore, P. P. Diacono.*- *Mortigliano* - Salvotti dott. Italo *medico* - Tambur-lini G. B. *negoziante***Venezia**. - Giraletti Cesare *vlogg. Calle del Nonzolo 2900.***Vicenza**. - Benvenuti Ferdinando, *Studente, Scuola Indu-**striale.* - Baggio Luigi, *Compostella Nob. Eugenio, pos-**sidente* - Condestaule dott. Michele, *Giudice di Tribunale.*- Fasoli Arturo. - Tommasi Luigi. - *Bassano* - Ferrari Giu-seppe Luigi *possid.* - Manfredi Amedeo, *meccanico, Via**P. pe Amedeo.* - *Torrebeltracino.* - Dal Fratello Vittorio.

ESTERO

AFRICA

Egitto. - Ballana - Pizzagalli ing. Guido,

AMERICA

Stati Uniti. - *Nuova York* - Savini dott. Carlo, *Med. Chir.*
139 West. 34 th. Str.

EUROPA

Austria. - Cattaro - Fiorelli Paolo, *Agente Comm.* - *Foci**del Varone* - Graziani Virginio, *industriale.* - *Riva**sul Garda* - Bertuzzi Giuseppe, *impresario* - *Rovereto*- Crosti Achille, *Tranquilli Alluzo.* - *Trieste* - De Juri-*scovitz cav. S. Segretario al Lloyd Aust.* - *Via Car-**riolina 14 il P. dott. Natale Gio. Batt. agente, Via**Squero Nuovo, 3.* - LUZZATTO CECILIA, *Via della Zonta, 2*- Stehr Federico, *negoziante, Squero nuovo, 3.***Germania**. - *Lechfeld*, *Duria Giacomo.* - *Monaco* - Franchelarch. Welly. - Krüche dott. A. - Kruche Herald, *pr.***Inghilterra**. - *Bath.* - RICCARD JULIA I *avvocata,**Bathwick - Hill Filleigh.* - Riccard Norman G. avv. -*Bathwick Hill, Filleigh.* - *Edimburgo* - MAITLANDTHOMPSON S., *Grosvenor Gardens 3.***Monaco Principato**. - *Montecarlo* - Bria Oreste, *elettri-**cista Boul des Moulins.* - Steinleitner Riccardo, *Via**Grimaldi, 10.***Svizzera**. - *Locarno* - FARINELLI KAULENBERG. E.

SOCI

Inscritti al 20 Novembre per il 1899 N. 1624

- pel 1899 optanti per il 1900 N. 5

Totale soci iscritti al 20 Novembre 1899 N. 1629

Soci iscritti dal 1° Ottobre al 20 Novembre per il 1900 N. 287

Inscritti al 20 Novembre 1899 N. 17206

Inscritti dal 20 Novembre al 20 Dicembre per il 1900 N. 152

Inscritti dal 20 Ottobre al 20 Novembre optanti

per il 1899 N. 5

Totale soci effettivi al 20 Dicembre 1899 N. 17363

Soci Vitalizi N. 94

Si pregano istantemente coloro che avessero a far osservazioni su qualche nome di candidato, a mandarle sollecitamente, perchè noi possiamo far la relativa inchiesta nel più breve tempo (art. 14 dello Statuto).

(1) Art. 6 dello Statuto: E' Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di lire CENTO per una volta tanto. - (2) Quota annua di L. 6. Tassa d'ingresso L. 2.

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Ciclistico Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — *Abbonamento annuo per non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2,—*

Relazione della Direzione Generale sull'andamento morale e finanziario del T. nel 1899

Egregi Consoci,

Ogni qualvolta ci accingiamo a questa relazione di principio d'anno, ci pare di dover ripetere presso a poco ciò di cui vi abbiamo intrattenuto l'anno precedente. Il T. non è forse ancor quello?

Ma ad ogni nuova statistica annuale, quasi con sorpresa, ci accorgiamo che ben maggiore e diverso e più importante e più largo è il tema. Il giovane e forte nostro T. si eleva: il suo orizzonte s'allarga. Da questo posto della D. G., che la vostra benevolenza ci conserva, contempliamo uno spettacolo di salda concordia italiana sempre più confortante, concentriamo e vi trasmettiamo notizie di successi morali, di vantaggi materiali sempre più soddisfacenti.

La compattezza e il movimento del Consiglio. — Il vostro Consiglio perdura compatto, costante come fu dal primo giorno in una linea di condotta ripetutamente approvata dai Soci, serrato nelle amichevoli relazioni dei suoi componenti come fascio indissolubile, ma non cristallizzato nelle persone. Dall'origine del Touring 40 furono successivamente i partecipanti al Consiglio o al Collegio dei Sindaci. E dei 20 attualmente in carica ben 9 sono di nuova nomina delle ultime elezioni. Tre soli degli attuali membri fecero parte senza interruzione dall'origine della vostra Amministrazione.

La compattezza e il movimento dei Soci. — Nè meno cordiali furono le relazioni tra i soci: non uno scricchiolio tra Sezione e Sezione, non un solo appiglio a questioni locali.

Nei rarissimi casi in cui il Consiglio dovette per comporre qualche dissidio personale, far valere l'opera sua, questa, riguardosa ma energica quanto spassionata e indipendente da preconcetti, fu benevolmente accolta da tutte le parti.

Questa considerazione dell'azione del Consiglio è il frutto prezioso di una condotta diretta ad equamente contemplare tutti i bisogni. L'erogazione dei fondi, ad esempio, che è uno degli scopi contro cui avrebbe potuto urtarsi l'Amministrazione fu sempre così scrupolosamente fatta con intendimenti di utile turistico nazionale, che da ogni parte d'Italia se ne riconosce l'equo concetto distributivo.

Facciamo questa constatazione con speciale riguardo all'astensione assoluta di concorsi pecuniari della Sede Centrale a feste di interesse locale (salvo i piccoli concorsi a titolo di propaganda) quanto alle ingenti spese per le pubblicazioni. Di queste, una parte (Profili, Annuario, Rivista, Grandi Comunicazioni) è saggiamente distribuita su tutta Italia, l'altra (Carte e Guide Regionali) segue costante un cammino prestabilito che dia garanzia ad ogni

Regione che il tempo di ciascuna verrà presto, mentre le pubblicazioni già venute in luce si possono acquistare dai nuovi soci a prezzi ben inferiori al loro valore librario.

Però il movimento dei soci, appunto perchè il T. è così attivo ed utile, potrebbe esser maggiore se si pensa che i 17000 suoi componenti sono reclutati nell'esercito dei 109019 ciclisti italiani e in quell'altra innumerevole legione dei turisti che non fanno direttamente uso del ciclo. Per questo, nell'anno prossimo si farà una più viva propaganda, di cui già stanno ponendosi, con diversi lavori, le basi.

E minori anche dovrebbero essere le defezioni! Ora siamo forti abbastanza per guardare addentro nelle magagne e cercar di medicarle. Ora non ci fa più paura il parlarne, dappoi che l'appoggio così largo e cordiale di tanti ci fa sicuri che i disertori per dimenticanza o pigrizia nel versare la quota, resteranno col grosso del nostro esercito, quando una maggior sorveglianza li avvicinerà maggiormente alle nostre discipline.

Il motivo e il rimedio delle depennazioni. — Poichè un lungo e importante lavoro d'ordine interno dei nostri Uffici, durato fino allo scorso autunno ha condotto a conclusioni pratiche, di cui si avranno i buoni effetti nell'anno che ora si apre.

Si è visto che il maggior numero di defezioni viene da questo, che il Socio che dimentica di dover pagare per il 15 gennaio, si vede sospeso le pubblicazioni, riceve delle sollecitazioni al pagamento di cui qualche volta le prime gli sfuggono, sì che vede soltanto le successive in tono più pressante, delle quali s'indispettisce (a torto) e infine si ritira.

Per ciò si è inaugurata quest'anno l'esazione per assegni postali a tutti i soci indistintamente che al 15 di gennaio non hanno ancora effettuato il versamento. — È un servizio reso al socio e al T.

Soci Vitalizi. — Maggiore dovrebbe essere anche il numero dei soci vitalizi. Quest'anno furono 40 e così ammontano ora a 94. Però si osserva che di questi ben 61 sono di Milano, segno che qui più che altrove è viva la propaganda per questa categoria di soci.

Ora, a chi ben guarda, risulta chiaro che mentre finanziariamente l'iscrizione a socio vitalizio non è gravosa per l'iscritto, essa ha per l'Associazione il grande vantaggio di creare una categoria affezionata di soci di fondo, e un capitale avvenire che conferisce fermezza e serietà ai bilanci.

Il Corpo Consolare. — Qui torna acconcio di parlare del più forte e attivo alleato del Consiglio: il Corpo Consolare.

Ci torna assai gradito come D. G. e personalmente, di portare qui un vivace dovuto omaggio a questo nobile

Corpo Consolare che tanto ardore d'iniziativa ha in sé e dimostra tanta abnegazione di persone, tanta collettiva efficacia, in cento diverse forme.

L'esigua ed indivisibile quota annuale (fondamento intangibile della democratica costituzione del T.) impedisce forzatamente la costituzione di locali sezioni nel senso usuale della parola. Né queste sarebbero nello spirito del T. la cui forza è di essere a base essenzialmente individuale. Puro i Consoli isolatamente o nelle loro riunioni, trovano modo di rappresentare il Consiglio dappertutto con efficacia completa, spesso anche con così grandiose manifestazioni — ad esempio i convegni — che veramente ogni parola di lode per loro sarebbe insufficiente.

Però, giacché ogni medaglia ha un rovescio, riteniamo nostro debito rilevare che l'attuale organizzazione interna degli Uffici della Sede Centrale ci ha messo ora in misura di seguire con maggiore precisione l'azione consolare, e di notare che nel complesso delle nomine fatte durante questi cinque anni, un certo numero sembra essere stato fatto su presentazioni sempre rispettabilissime, ma che non tennero sufficientemente conto della attività dei proposti.

Il vostro Consiglio sta perciò procedendo ad una accurata disamina che condurrà a proposte di nuove nomine o sostituzioni, che valgano a ravvivare la propaganda, là dove questa sembri sfacca, senza che ciò possa menomare la riconoscenza dovuta a chi in altri tempi si mostrò caldo propugnatore del T. e se ne conserva tutt'ora sempre buono, per quanto meno operoso amico.

I convegni. - Fra le manifestazioni turistiche più importanti dell'annata sono da ricordare i numerosi Convegni. La loro riuscita morale fu senza una sola eccezione ottima. Essi furono causa a migliaia di ciclisti di spostamenti turistici talvolta notevoli e di molte centinaia di chilometri, causa di viaggi in carovana attraverso ogni regione d'Italia, e motivo di affratellamento. Materialmente essi riuscirono pure benissimo: alcuni, come a Como, a Bologna, a Perugia, a Padova, a Cremona, e altrove raggiunsero proporzioni grandiose, ebbero sussidi pecuniari importanti da Comitati locali, intervento delle maggiori Autorità, successo completo. Altri, contrastati dalle intemperie o indetti in minori centri non raggiunsero l'importanza numerica degli accennati, pur avendo grande valore morale. Che tutti gli organizzatori sappiano quanto il Consiglio apprezza la loro opera!

Per l'anno che ora si apre sono già in vista parecchi ed importanti Convegni. Di uno solo faremo cenno, per il quale il Consolato locale, maestro in tali organizzazioni già sta predisponendo il programma sotto l'attiva direzione del C. C. il Convegno di Roma. E' prematuro entrare in dettagli di un programma ancora in gestazione. Questo accenneremo che il T. si interessa vivamente per organizzare l'intervento a Roma della più larga rappresentanza dei ciclisti di tutta Italia.

Le pubblicazioni topografiche — Queste feste, il cui scopo di propaganda turistica si raggiunge senza spesa per l'Associazione e per speciale valore di Comitati locali cui la sede Centrale dà l'appoggio dell'organizzazione, non fanno al vostro Consiglio perdere di vista la grande opera dell'Illustrazione Itineraria d'Italia, cui da cinque anni attende senza tregua e che fa convergere sul nostro sodalizio tante simpatie d'ogni campo.

Una statistica nota a tutti i soci, numera, nel quinquennio i volumi di Guide distribuite a 321.000. Gli Annuari a 52000, le Carte Corografiche a 60000, i Profili a 911000

Numeri imponenti che formano giustamente il nostro orgoglio, perchè essi rappresentano una vera e reale propaganda nazionale, per opera della nostra Associazione, o per merito di quella poderosa e brillante intelligenza di cui il nostro Consiglio s'onora, nel nome del suo Capo Sezione Strada L. V. Bertarelli.

Nell'anno che ora s'è chiuso, la nostra Collezione si è aumentata dello Guide Regionali dell'Umbria o dell'Emilia, della Carta dell'Italia Centrale o di 15 Profili. E un insieme grandioso di lavori cui il T. ha dedicato parte notevole delle proprie risorse. A ragione fu detto che attualmente il T. è forse il più forte popolarizzatore della conoscenza del Paese.

E nel 1900 non si arresterà il lavoro. Mentre l'Emilia viene spedita ai soci, è già in stampa la Carta dell'Italia Meridionale: sono in corso di lavoro alcuni Profili che verranno nel seguito aumentati in modo da formare quest'anno una numerosa collezione, è pure in corso di lavoro la Guida della Toscana e sta per essere stampata (essendone quasi ultimato l'originale) una nuova Guida delle Grandi Comunicazioni. Quest'ultimo lavoro che viene distribuito ai Soci verso il Maggio, dovrebbe, nella concezione, la perspicuità, la completezza o la precisione raccogliere e fissare l'esperienza di cinque anni di turismo, rappresentando per così dire, il meglio che il T. possa fare in questo genere di pubblicazioni.

L'Annuario — Questa miniera di utili informazioni è divenuto il vademecum indispensabile di ogni turista. Gli sforzi del compilatore C. A. Marelli ebbero per risultato di sceverarne la maggior parte delle notizie incerte e di accrescere a dismisura quelle buone. Quest'anno all'Annuario, tanto apprezzato già, crescerà grandemente interesse la collaborazione di Guido Olivieri che vi si dedica con passione e competenza. Le rubriche vengono accresciute introducendovi criteri nuovi, informazioni per automobilisti e per alpinisti.

Le trattative cogli alberghi vengono continuamente condotte con perseverante attività del Capo Sezione Comfort e con risultati in media buoni, là dove non si oppongono condizioni od abitudini troppo difficili a vincere. In tutti i Touring esteri la questione degli alberghi è sempre la più discussa e la meno risolta. Eppure essi lavorano in un campo ben più organizzato di quanto noi possiamo fare. Là, in generale, l'albergo, nel senso vero della parola, esiste con tariffe, prezzi od almeno abitudini note. Da noi, troppo spesso, manca anche questa base di lavoro. Evidentemente per molti paesi italiani, per intiere regioni anzi, l'azione del Capo Sezione Comfort deve limitarsi, per ora, a procurare al ciclista buona o speciale accoglienza senza poter ottenere, nel fatto, di più. Non lo dimentichino quelli che vorrebbero che il Touring avesse la forza di cambiare d'un tratto abitudini, prezzi, costumi inveterati e tradizionali! Questa potrà essere opera soltanto di tempo. Gli impazienti ci aiutino e attendano. Il nuovo secolo sta per sorgere, e sarà lungo abbastanza per trovare la bacchetta magica. E soprattutto gli impazienti viaggino, viaggino, portino attorno il distintivo del T. Forse sarà questo il talismano che tocchi il cuore dei rapaci...

La Rivista - Anche la Rivista fu positivamente migliorata quest'anno decorso. I soci se ne sono accorti e cominciano a ben volerla e a leggerla con interesse. Il Consiglio confida di poter fare assai meglio quest'anno mercè il buon contratto stretto colla Tipografia Abbati, e la presenza di solerti Redattori nel proprio seno stesso. Il dottor Favari ha cominciato ad applicare alacremente un pro-

gramma di redazione modesto ma serio e ben proporzionato al pesante lavoro, coll'entusiasmo che supera gli ostacoli e non conosce le paure.

Dogane, Medici, Legali, Tesoreria - Vivissimo fu quest'anno lo scambio di vedute col Governo, per le Dogane. Ottenute ormai le massime facilitazioni, la politica doganale per così dire, del nostro Consiglio si può riassumere in queste parole: fare prevalere presso la Direzione Generale delle Gabelle il concetto liberale, ma confortato da cento conomili esempi, che la bicicletta usata, montata, garantita di proprietà del turista che la monta da una lettera con ritratto, con firma di Società rispettabile e con numero impresso sulla macchina, è un *bagaglio personale* tal quale una valigia o l'abito che si porta, e quindi non deve essere soggetto a nessuna formalità doganale salvo la constatazione dei documenti comprovanti la suddetta qualità. — Crediamo di poter dire che al momento in cui scriviamo le più grandi probabilità vi sono perché tale concetto venga definitivamente accettato e in tal caso verranno a cessare i continui e costosi inconvenienti delle inancate dichiarazioni di esportazione.

I Medici ebbero fortunatamente poco o nulla da fare nella loro qualità tecnica. Invece essi sono diventati tra i migliori amici del T. Questa coltissima classe di nostri Soci porta in ambiente elevato il nostro distintivo e gli fa strada.

Vivissima invece fu la corrispondenza tecnica dei legali coll'attivo Capo Sezione Legale Avv. Agrati, la cui interessantissima trattazione dei casi ciclistico-legali è non ultimo certo dei motivi per cui la nostra Rivista acquistò favore ed importanza.

Il movimento di cassa, avvenuto sempre nella più regolare condizione ammontò a 146000 lire circa, con quale lavoro del Tesoriere Magg. Cav. Barutta, ciascuno può pensare per cui ci è grato indicarlo qui particolarmente alla riconoscenza dei Consoci, insieme al Capo Sezione Contabile Moro.

Notizie diverse. - Una delle iniziative del Vostro Consiglio, quella della Illustrazione fotografica dell'Italia, non ebbe fino ad ora il successo che sembrava doverle riservare la buona accoglienza fatale. Ma quando nell'attuazione pratica si manifestò in certo modo una impreparazione di una parte dei soci, sia come abitudine all'idea, sia come macchina e attitudine tecnica, il vostro Consiglio pensò di soprassedere per ora all'iniziativa, riservandosi di riprenderla fra breve, e di utilizzare i lavori da molto preparati, onodoli agli altri che una nuova propaganda farà produrre.

In altre e diverse occasioni il Touring poté estrinsecare la propria attività, con la soddisfazione di vederla apprezzata. Non ha guari il C. Capponi Trenc, C. C. per Torino, istituiva una Commissione Stradale cui aderivano le più spiccate personalità. Ed a questa volle il T. venire in aiuto con un Concorso a Premi per le migliori Memorie sulla manutenzione, cui si ebbero ben 16 concorrenti, e che attualmente si sta giudicando dalla Giuria. A questo fanno l'onore di appartenere oltre a distintissimi tecnici anche l'Ingegnere Capo della Provincia di Milano, l'Ingegnere Capo della Manutenzione stradale del Comune di Milano, e il Rappresentante del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano. E a Perugia, all'Esposizione Umbra il T. ebbe il più alto premio, il diploma d'Onore; come l'ebbe all'Esposizione sportiva mondiale di Monaco di Baviera.

Cosicchè in presenza di tanta benemerenzza, soprattutto, dei Soci, che sono divenuti pel loro T. i propagandisti più

attivi, si è creduto opportuno di istituire una speciale *medaglia-ricordo* da conferire ai più benemeriti dell'Istituzione.

In tanta concordia una sola nota suonata risuonò quest'anno: l'inattesa, quanto per unanime giudizio ingiustificata uscita del T. C. F. dalla Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche. Nessuno, qui e all'Estero, ha trovati accettabili i motivi addotti per questa defezione, proprio alla vigilia di quell'Esposizione Mondiale in cui una sola sezione accoglierà il nostro coi 17 principali Touring esteri. Appunto perchè le ragioni mancano, esprimiamo la speranza che il T. C. F., col quale d'altronde conservammo le migliori relazioni, ritorni presto sulla presa decisione. Intanto i Turisti francesi sanno di trovare in Italia un trattamento, da parte del T., affatto fraterno.

Automobilismo - Non è da passare sotto silenzio che il vostro Consiglio si è occupato di raccogliere per l'Annuario 1900, molte notizie utili agli Automobilisti, soprattutto in ordine alle rimesse e ai depositi di benzina e di olio speciale.

Avrebbero alcuni desiderato che il T. si facesse esso stesso iniziatore, o per così dire impresario, di depositi scaglionati lungo la strada. Ma l'esame pratico di tale progetto lo ha fatto senz'altro porre in disparte. Sarebbe occorsa una intera e sproporzionata macchina burocratica, e un ingente e aleatorio impiego di denaro per creare un discreto numero di tali depositi, curarne il rifornimento ed eseguire gli incassi controllandone la corrispondenza ai consumi. Ciò esorbita per ora dai mezzi non solo, ma anche dalla possibilità effettiva del T. Basta pensare ai vincoli dei trasporti degli infiammabili, e ai rapporti che i depositi in discorso hanno coi contratti d'assicurazione contro gli incendi.

Assai più pratico è indicare nell'Annuario i depositi più convenienti e ben forniti dai privati, e dirigere su di essi la preferenza dei Soci. Tale sollecitudine ebbe ed avrà il vostro Consiglio, certo di interpretare il desiderio dei Soci e di fare il vantaggio migliore degli automobilisti.

BILANCIO FINANZIARIO.

Il Bilancio finanziario si presenta ottimo, esso cammina di pari passo, collo slancio morale dell'Istituzione.

Quest'anno si ebbero parecchi pesi notevoli, di cui rileverò alcuni principali ad illustrazione del lavoro fatto.

Le crescenti spese d'amministrazione interna corrispondono alla intera riorganizzazione degli Uffici sopra una base di più pronto servizio e di maggior controllo. Ora i servizi procedono soddisfacentemente, e i Soci se ne sono presto accorti.

L. 2200 si spesero in più dell'anno precedente per la Rivista sia per la crescente tiratura, sia per l'aumento parecchie volte fatto del numero delle pagine..

L. 2200 lire si spesero in più per i pali indicatori e le cassette, (in confronto dell'anno precedente). Ciò è dovuto alla intelligente, quanto costante prestazione del Capo Sezione Rag. Ardenghi che si è dedicato con lodevole attività a questo importante servizio. La buona scelta delle località bisognose di cartelli e di cassette e le pratiche inerenti al loro opportuno e sicuro collocamento sono tutt'altro che facili e pronte.

L.1300 si sono disposte per il Concorso Manutenzione stradale.

La Sezione Strade spese nell'anno, in ragione di socio un po' meno che nell'anno precedente. In pari tempo ammontarono gli introiti di vendita delle sue pubblicazioni a ben 6737 lire, segno che esse crescono di stima nel-

l'opinione pubblica o continuano sempre più a diffondersi.

Continuò altresì la vendita delle minuterie Sociali. Si ebbe nell'anno però una forte sopravvenienza passiva di L. 2432.10 dovuta al minor valore al 31 Dicembre 1899 della Rendita e delle Obbligazioni Meridionali di proprietà del T. in confronto del loro costo d'acquisto, sopravvenienza però cui come si vede dal complesso del bilancio si poté largamente far fronte.

Le esistenze furono valutate con prudente concetto, e, in qualche caso (specie mobili e biblioteca) implicandovi larghi per quanto giusti deprezzamenti.

La forte esistenza della Sezione Strade rappresenta il puro necessario per far fronte ai bisogni di vendita, e, più, alla necessità di ristampe non troppo esigue. Ora il nostro fondo si compone di 7 Guide, 3 Carte, 31 Profili e si comprende come limitati quantitativi parziali costituiscano un insieme notevole. Che le scorte non siano eccessive lo prova il fatto che si dovettero fare tre ristampe delle Grandi Comunicazioni, una della Lombardia e del Lago e una di tutti i profili anteriori al 1899.

Così il buon andamento complessivo permette di aver fatto un largo servizio ai Soci, di aver compilato un bilancio severo, e in pari tempo di proporre l'approvazione di un risparmio da portare a Capitale di L. 20.000.

Il nostro capitale ammonterà così alla cifra, che sarebbe stato follia sperare solo tre anni sono, di quasi L. 69956.49.

Così l'Associazione, al numero dei Soci, alla loro eletta scelta, alla considerazione e alla benevolenza di cui va da ogni parte circondandosi, comincia a congiungere un po' di quel nerbo finanziario che alle Istituzioni di qualsiasi genere esse siano, conferisce coesione, elasticità e resistenza.

L'avvenire riserva certo al T. un largo svolgimento nel vastissimo campo del suo programma. E i lavori che si può ora intuire saranno opera dell'avvenire, avranno per avventura tale grandiosità che è bene preparare per essi fin da ora una base solida. Che si tratti di illustrare l'Italia con opere originali topografiche o di altra indole descrittiva, o di migliorarne la viabilità turistica o di organizzare servizi che oggi neppure pensiamo, o di fare una campagna per idee che non abbiamo ancora intravisto, è bene che i bilanci avvenire trovino i frutti di quella paziente, ragionevole, moderata accumulazione, che senza nulla togliere alle attività dell'oggi, sorbi viva la fonte alle attività future.

E' in tali intendimenti che questa Direzione vi propone l'approvazione del Bilancio 1899, augurando alla modesta e convinta opera del vostro Consiglio l'ambito consenso vostro.

Il Direttore Generale
F. JOHNSON.

Il Direttore G. A.
Ing. A. RIVA.

Relazione dei Sindaci

L'esame del rendiconto Amministrativo e del Bilancio Consuntivo presentati dalla nostra Direzione Generale, avrà procurato a Voi come ai Sindaci sottoscritti il vivo compiacimento di vedere che la nostra associazione si fa maggiormente forte, sia per numero dei soci, che per l'importanza del Capitale, destinati ad assicurarne l'esistenza.

Al 31 Dicembre 1899 il numero dei buoni soci cioè di quelli su cui il Touring può fare sicuro assegnamento, ora di 16750 effettivi e di 91 vitalizi, totale 16841, con un aumento vero di 1818 Soci dal 31 Dicembre 1898.

A quest'ultima data il Capitale netto era di L. 45701.38 mentre oggi raggiunge l'importante somma di L. 69956.49.

Da queste poche cifre ciascuno di Voi può farsi un'idea chiara del cammino percorso e i Sindaci che seguirono passo passo l'andamento Amministrativo del nostro Socializio durante il 1899, possono attestare che tale progresso è dovuto all'energia dei componenti il Consiglio Direttivo efficacemente coadiuvato dal Corpo Consolare, al lavoro indefesso, al concetto pratico che campeggia sempre sulle discussioni, allo studio appassionato del meglio, alla ricerca di quanto possa tornar utile ai Soci, allo scrupoloso adempimento dei singoli mandati, con una stretta economia forse talvolta eccessiva; infine nel fare quanto, umanamente è possibile per intercorrere, affezionare i 17000 Soci e conservarli fedeli alla nostra utile associazione.

L'unione fa la forza, e la forza è la vita, l'avvenire il trionfo del nostro Touring.

Il rendiconto amministrativo non ha bisogno di molte spiegazioni; crediamo però opportuno di darvi qualche schiarimento su quelle cifre che figurano come aumento di spesa o di rendita in confronto del precedente bilancio 1898, omettendo quelle altre che non portano sensibili varianti.

SEZIONE STRADE. — La maggior spesa di L. 4185.99 incontrata quest'anno per le pubblicazioni, proviene naturalmente dall'aumento del numero dei Soci durante l'annata.

RIVISTA MENSILE. — Questa nostra pubblicazione notevolmente migliorata, causò una maggior spesa di L. 3179.70 per il 1899 in seguito all'aumentata tiratura che da 15.000 copie raggiunse le 19.000.

SPESE GENERALI. — In questa categoria di spese abbiamo un aumento di L. 3696.50 sul Bilancio precedente che si giustifica.

I. Dalla grande necessità di provvedere ad un miglior assetto dell'Amministrazione, mediante nuovo personale d'ufficio.

II. Dalla stanziamento di L. 1000 per premio a un "Concorso Manutenzione Strade".

III. Dalla erogazione di L. 200 a favore della strada Bellano-Taceno.

IV. Dalle sovvenzioni largite ai Convegni ciclistici avvenuti nel 1899.

PALI INDICATORI e CASSETTE DI RIPARAZIONE. — Di fronte ad una precedente spesa di L. 631.16 abbiamo quest'anno L. 2859.74 in seguito al numero grande di pali indicatori e di cassette di riparazione collocate dove fu ritenuto necessario allo scopo di facilitare i viaggi ciclistici.

VALORI ED EFFETTI PUBBLICI. — A norma delle disposizioni statutarie il Capitale venne investito in titoli garantiti dallo Stato (Rendita Italiana e Obbligazioni ferrovie Meridionali).

All'epoca della chiusura del Bilancio attuale essendosi verificata una diminuzione di prezzo in confronto a quello d'acquisto, il Consiglio ha creduto prudente di portare in Bilancio lo cartello R. I. e le obbligazioni ferrovie Mediterranee al corso di borsa della giornata: da ciò una differenza in meno di L. 2432.10.

GONTO SOCI. — I soci che al 31 dicembre 1898 sommarono a 14940 rinnovarono per il 1899 in numero di 13488 con una perdita per soci *Morosi* e dimissionari di 1452 il cui debito per annualità non figura in Bilancio, quantunque la Direzione non cessò dall'aspettare tutte le pratiche possibili per incassarne la maggior parte. A questi 13.488 soci vecchi, vanno aggiunto 3305 Soci nuovi, inseriti nell'annata, eod avremmo 16793 Soci da cui detraendo N. 43 quote per associazioni stornate o passati Soci vitalizi (pei quali vennero stornate le quote) rimangono al 31 Dicembre 1899; 16750 Soci effettivi.

E qui ci spiace di dover osservare che l'aumento dei Soci durante il 1899 fu inferiore all'anno precedente.

Infatti mentre nel 1898 si ebbe un aumento di ben 4573, soci nel 1899 questo fu solo di 3305.

All'opera, o, Egrogi Consoci e tutti indistintamente cercate di portare nuovi affiliati al Touring.

SOCI VITALIZI. — Ci è gradito farvi rimarcare che nel 1899 si ebbero 40 nuove iscrizioni, così che, abbiamo raggiunto un totale di 94, e ci auguriamo di veder aumentare continuamente questa categoria di Soci, essendo essa altra garanzia dell'avvenire e solidità del nostro Touring.

AVANZO DI RENDITA. — In conseguenza delle accennate maggiori spese generali dobbiamo registrare un avanzo di rendita inferiore a quello del passato esercizio e precisamente di L. 2404.20 contro L. 29277.42.

La Direzione Generale nel vivo desiderio di consolidare al Touring un patrimonio proprio sempre più importante, propone di passare a Conto Capitale la quasi totalità dell'avanzo di rendita anziché il solo 10 per cento come prescrive lo Statuto e cioè L. 20.000 lasciando le residue L. 4044.20 disponibili per l'esercizio 1900.

I Sindaci non possono che approvare questo criterio economico d'ottima Amministrazione: osservano però che se è di grande soddisfazione il veder ingrossare il patrimonio sociale è pure ottima cosa il provvedere oggi a un più ampio assetto amministrativo che faciliti l'immane lavoro del Touring e lo renda più sollecito pur sacrificando parte dei futuri avanzi.

Vorremmo cioè che la Direzione Generale completasse con adatto personale l'organico Sociale e provvedesse a una nuova Sede molto più ampia onde il copioso lavoro materiale che aumenta ogni giorno, suddiviso opportunamente, possa venir esaurito colla maggior sollecitudine ed esattezza.

RISULTANZE. — In merito alle risultanze del Bilancio crediamo opportuno sottoporvi le seguenti cifre che ne controllano l'esattezza:

Attività al 31 Dicembre 1899	L. 102936.98
Passività „ „ „	„ 32980.49
Attività netta al 31 Dicembre 1899	L. 69956.49
a dedursi:	
Capitale netto al 1 Gennaio 1898	L. 41423.94
Sopravvenienze attive	„ 488.35
Capitale netto al 1 Gennaio 1899	L. 41912.29
Soci Vitalizi 40 per 100	„ 4000. —
	L. 45912.29
Avanzo di rendita al 31 Dicem. 1899.	L. 24044.20

Con ciò vi proponiamo di approvare il Bilancio che vi venne presentato dalla Direzione Generale nonchè lo stanziamento di L. 20.000 a Conto Capitale e le rimanenti L. 4044.20 a fondo disponibile per il 1900.

Ed ora rassegnano l'onorifico incarico nella fiducia d'aver compiuto correttamente quanto c'imponessa il mandato.

I Sindaci
RAG. RIVA ROMEO
„ SOFFREDI ATTILIO
„ TERRINI GINO.

Nel prossimo numero pubblicheremo le **Relazioni** pervenuteci da alcune Sezioni, riflettenti il lavoro del 1899.

Pregliamo i Capo consoli e consoli che non hanno ancora mandato un cenno su quanto hanno fatto pel nostro Touring, ad inviarcene d'urgenza una concisa **relazione**.

LE ATTIVITÀ SEZIONALI

SEZIONE DI PISA. - Gita Pisa-Milano.

Sorta l'idea in Pisa di una gita turistica a Milano nel p. v. Aprile, quel Consolato se ne fece iniziatore, ed in pochi giorni — per l'opera attivissima d'un Comitato di 17 Turisti, alla cui Presidenza Onoraria è il Sindaco di Pisa — le pratiche hanno raggiunto un esito promettentissimo, affluendovi le iscrizioni da Viareggio, Lucca, Livorno, ecc. Le tappe nella marcia sono così ripartite:

1.° Giornata Pisa - Spezia	kin. 83.7
2.° „ Spezia - Genova	120.1
3.° „ Genova - Alessandria	81.2
4.° „ Alessandria - Pavia - Milano.	100.7

La partenza da Pisa sarà alle 6 del Giovedì 19 Aprile e l'arrivo a Milano, domenica 22, circa alle ore 16. Il ritorno sarà facoltativo, con riduzioni speciali per quelli che fruiranno della ferrovia.

Fu fissata una tassa d'iscrizione di L. 2.50 ed una quota d'intervento di L. 30 per l'andata e L. 30 per il ritorno.

Il T. C. C. I, mentre si rallegra del riavvicinamento ciclistico Pisano, di buon grado attenderà la visita alla Direzione Generale di quella fiorente Sezione.

Convegno di Roma.

La nostra attivissima Sezione sta organizzando un convegno per la fine di Maggio; dal 24 al 27, a quanto ci si scrive dal Consolato locale. Ne ripareremo più diffusamente nel prossimo numero. Intanto ci compiaciamo dell'ottima iniziativa.

Sezione di Napoli.

Ha compilato un programma di gite sociali, che mentre farà al T. una propaganda utilissima, concorrerà ad accrescere importanza al convegno di Roma.

FEBBRAIO - a Pompei - S. Maria Capua Vetere.

MARZO - a Fusaro - Sarno.

APRILE - a Amalfi - Capri.

MAGGIO - a Avellino - Roma.

Oltre a queste gite, la Sezione a deciso un Convegno turistico a Napoli nel Settembre. Chi non vorrà in quell'epoca veder Napoli e poi... tornarne?

Sezione d'Eate.

L'attivissimo Consolato sta preparando un Convegno per la metà di Maggio, ed ha tenuto varie sedute, delineando in massima una gita ai Colli Euganei, ed un invito al Convegno di tutte le Sezioni del Veneto ed Emilia. Molte di queste Sezioni hanno già aderito. Ci riserviamo di dare il programma completo nel prossimo numero. Chi è a capo della Sezione ha energia, intelligenza, ed attività (tal da darci guarentigie di esito ottimo. Vive congratulazioni.

Sezione di Brescia.

Il nostro consocio Mercanti Arturo ci ha procurato l'adesione al T. della Deputazione Provinciale di Brescia. L'entrata nel Sodalizio della prima autorità elettiva d'una provincia così importante, costituisce un fatto degno di rimarco. E noi ne diamo debita lode a chi ha curato la cosa: l'esempio trovi imitatori.

Ai Consoli.

In questi primi giorni dell'anno ci hanno fornito un aiuto validissimo molti nostri consoli, provvedendo a raccogliere le quote dei soci, a stimolare i tardivi, e infammarli e torpidi. Rendiamo loro vive grazie. E ci auguriamo che tutti i nostri bene amati rappresentanti imitino l'esempio. Avvertiamo i benemeriti che la D. G. tiene in debito e memore conto il loro lavoro.

Sezione di Lecce.

Intraprendenza, vivacità, coesione, entusiasmo ecco le caratteristiche di questa Sezione a cui presiede il conte d'Ugento. Essa ha pubblicato recentemente un saggio di guida della penisola Salentina. E veramente il lavoro ci è sembrato pregevole per l'eleganza della forma, ed il brio del contenuto; nonchè per il concetto pratico a cui s'è ispirato. Grazie a nome dei Consoli.

Dott. CICCO.

Chiunque può collaborare nella Rivista purchè scriva breve, di interesse generale, e firmi.

ATTIVITÀ

Minuterio - Targhette, spille, bottoni e distintivi	L. 2.585.66			
Placche per Alberghi	» 801.-			
Nappine	» 31.04			
Buste per tessere, per profili, per Rivista, Libretti lago	» 401.12			
Pacchi di medicazione	» 74.- L.	3.895	82	
Cassette di riparazione e Cartelli indicatori		630		
Pubblicazioni - Guide, al prezzo di costo	L. 1.207.83			
Profili	» 5.473.67			
Carte corografiche	» 2.830.80			
	L. 9.512.30			
Svalutazione straordinaria 5 0/0	» 475.60	9.036	70	
Materiali per pubblicazioni - Stereotipie e clichés, al prezzo di costo	L. 13.105.50			
Svalutazione straordinaria 5 0/0	» 655.20	12.450	30	
Cassa - Numerario				
Valori Pubblici - L. 2520 R. I. 5 0/0 god. 1.° Genn. 1900 a 98.70	L. 49.744.80			998 69
N.° 60 Obbligazioni Ferrovie Meridionali, god. 1.° Ottobre 1899 a 319	» 19.140.-	68.881	80	
Mobili - Valore attribuito a quelli inventariati al 1.° Gennaio 1899	L. 500.-			
Acquisti fatti durante l'anno	» 868.81			
	L. 1.368.80			
Svalutazione	» 868.80	500		
Biblioteca - Valore attribuito alle opere acquistate e donate		200		
Cancellaria - Valore attribuito all'esistenza		120		
Crediti - Rateo di litto, deposito presso la Società del Gas, conto corrente colla Posta	L. 787.06			
Diversi	» 1.705.52	2.493	18	
Spese anticipate per 1900:				
per la Sezione Strade. Guida Grandi Comunicazioni - Profilo N. 52	L. 1.861.85			
per la Sezione Comfort. Placchette 1900	» 217.50			
per l'Annuario 1900. Inchiesta	» 255.60			
per l'Amministrazione 1900. Diverse	» 1.063.11	3.127	49	102.936
		L.	102.936	

RENDICONTO AMMINISTRATIVO

SPESE

Sezione Strade - Speso per Guide, Profili, Carte	L.			60.953
» Legale - Consolato - Cancellaria - Comfort - Biblioteca - Tecnica - Movimento				1.735
Rivista Mensile : Spese postali, di confezione e di stampa				9.251
Spese Generali : Affitto, postali, salari, cancelleria, illuminazione, riscaldamento, ecc.	L. 19.019.57			
Contribuzione del Touring per premio Concorso Strade	» 1.000.-			
» per la strada Bellano Taceno	» 200.-			20.219
Mobili ed Attrezzi : Depimento e svalutazione				868
Pali indicatori : Spese di collocamento e manutenzione				1.001
Cassetto di riparazione : Spese di collocamento e manutenzione				1.755
Valori ed Effetti pubblici : Differenza al 31 Dicembre 1899 sul prezzo d'acquisto				2.132
Assicurazione Soci : Versate alla Società assicuratrice				142
Avanzo di Rendita di cui: al Conto Capitale		20.000		
al Fondo disponibile per 1900		1.044	20	24.044
		L.	122.510	

I Sinduci

Rag. ROMEO RIVA.
» ATTILIO SOFFREMI.
» GINO TURRINI.

Il Capo Sezione Contabile
Rag. PIETRO MORO.

PASSIVITÀ

Conto Soci 1900. Quote anticipate pel 1900: Rinnovazioni	N. 1020 X 6 =	L. 9.774.—			
Nuove iscrizioni	" 518 X 8 =	" 4.144.—			
		<u>L. 13.918.—</u>			
meno rifusioni		" 5.—			
		<u>L. 13.913</u>			
Conto Soci 1901. Quote anticipate pel 1901 N. 1 a L. 6				21	
Concorso Strada. Somma stanziata per premi.				1.300	
Dabiti. Dovute: per clichés diversi, per Guide		L. 1.161.—			
rilegatura e copertine Guida dell'Emilia, forniture diverse		" 6.035.—			
Ingrandimenti fotografici carte diverse per compilazione Guide		" 1.070.—			
per stampa profili diversi e carte indice Guida Emilia		" 2.250.—			
per minuterie sociali		" 3.425.95			
per spese postali preventivate per spedizione Guide Emilia		" 1.530.—			
a diversi		" 2.050.27			
			17.531	22	
Dogane. Multe doganali dovute per conto di Soci			212	27	
					32.981 40
Capitale netto al 31 Dicembre 1899 costituito da:					
Avanzi di Rendita al 1.° Gennaio 1899		L. 36.023.91			
Sopravvenienze attive dell'anno.		" 488.35			
		<u>L. 36.512.29</u>			
N. 51 quote Soci Vitalizi al 1.° Gennaio 1899		L. 5.400.—			
" 10 " " " iscritti durante l'anno		" 4.000.—			
		<u>L. 9.400.—</u>			
N. 91		L. 9.400.—			
Eccedenza Rendite dell'Esercizio 1899.		" 20.000.—			
			65.912	29	
Fondo disponibile per l'esercizio 1900			4.044	20	
Attività netta al 31 Dicembre 1900					L. 69.956 49
					L. 102.936 98

dal 1.° Gennaio al 31 Dicembre 1899

RENDITE

Eccedenza Rendita disponibile al 1.° Gennaio 1899					L. 1.377 12
Conto Soci: Annuità riscosse durante l'anno: Rinnovazioni	N. 13.428 a L. 6 =	L. 80.928.—			
Nuove iscrizioni	" 3.305 " 8 =	" 26.110.—			
		<u>L. 107.038.—</u>			
Meno quote rese o passate a Soci Vitalizi	N. 16.703	L. 107.368.—			
	" 13	" 320.—			
		<u>L. 107.048.—</u>			
Soci a tutto il 31 Dicembre 1900	N. 16.750	= L. 107.048.—	107.048		
Ricavo dalla vendita distintivi, nappine, placche, targhe, spille, bottoni, ecc., buste per profili, per tessere, per riviste, pacchi medicazione, libretti lago, ecc.			1.954	28	
Ricavo dalla vendita Guide, Profili, Carte, nell'anno			6.737	07	
Assicurazione Soci: esatte per assicurazione infortuni			142	35	
Rendite varie: interessi sui depositi presso le Banche, Coupons, ecc.			2.351	57	
					118.233 27
					L. 122.510 69

FEDERICO JOHNSON, *Direttore Generale.*

Ing. ALBERTO RIVA, *D. G. Aggiunto.*

AVV. FEDERICO GUASTI, *Segretario.*

Deliberazioni del Consiglio

Seduta del 22 Dicembre 1899,

PRESENTI: JOHNSON - GUASTI - ARDENNGHI - BARUTTA - BERTARELLI - FAVARI - GAVAZZI - GIOBLA - MARELLI - MORO - OLIVIERI. *Consiglieri* ed i *Sindaci*: RIVA - SOFFRIDI.

SCUSATI: BENDA - RIVA A. - VANZETTI - TURRINI.

Publicazioni del T.

JOHNSON ricorda che il Capo Sezione strade sta attendendo alla pubblicazione della terza edizione della Guida itinerario delle Strade di Grande Comunicazione dell'Italia e dei paesi limitrofi la quale sarà notevolmente arricchita e verrà distribuita a tutti i soci nella prossima primavera. In considerazione di ciò propone che le poche copie della seconda edizione che ancora rimangono disponibili vengano tenute — al prezzo ridotto di L. 1 — a disposizione di quei soci che ne facessero richiesta da oggi fino alla pubblicazione della nuova edizione.

Il Consiglio approva.

Alberghi e Meccanici affigliati.

MARELLI, capo sezione confort, presenta la targhetta rossa, col millesimo 1900 in carattere bianco, che verrà spedita — in relazione ai precedenti deliberati del Consiglio — a tutti gli alberghi affigliati ai quali si ritiene opportuno di confermare per il prossimo anno l'affiliazione al T. Il Consiglio ne prende atto e delibera di dare nuova pubblicità alla notizia che le targhe del T. esposte dagli alberghi non avranno più per il prossimo anno alcun valore se non sono accompagnate della nuova piccola placca col millesimo 1900.

In questa occasione il Consiglio prende in esame le proposte pervenute da diversi consoli per rendere maggiore il vantaggio che i soci devono ripromettersi dall'affiliazione degli alberghi. Dopo ampia discussione, riconosce che il sistema fin qui seguito benchè non immune da inconvenienti, è il più razionale. L'albergatore affigliato ha tutto l'interesse ad attirare a sé colle maggiori agevolanze la numerosa e proficua clientela dei Touristi; questi se hanno giusti motivi di lagnu verso l'albergatore possono provocare il disaffiliazione. Non vi è quindi a temere che in via generale l'albergatore affigliato non abbia ad usare ai soci tutte quelle agevolanze alle quali si è obbligato, perchè troppo grave sarebbe il suo danno se gli venisse poi tolta per giustificato motivo la clientela dei soci del T. Italiano, e quella dei numerosi T. esteri coi quali si sono stretti patti di reciprocità.

Piuttosto il Consiglio conviene nella opportunità di limitare il più possibile in uno stesso comune il numero degli alberghi affigliati, per poter garantire loro tutta la clientela del Touring.

Quanto all'affiliazione dei meccanici si leggono alcune proposte inviate dal Capo Sezione meccanica Ing. Vanzetti per meglio disciplinare il funzionamento di questo importante servizio, e si approvano. Si conviene non essere il caso di prestabilire una tariffa speciale unica per tutti i meccanici per le singole riparazioni; ed anche per i meccanici come per gli alberghi si esprime la fiducia che il grande utile che i riparatori avranno dall'essere affigliati al T. sarà sufficiente stimolo ad essi per usare le maggiori agevolanze ai soci del T. per poter sempre conservarne la luerosa clientela. — I soci che potessero constatare che gli sconti accordati dai riparatori non sono effettivi, non mancheranno di avvertirne la Direzione la quale provvederà immediatamente nell'interesse comune.

Automobilismo.

Si prende in considerazione la proposta pervenuta dal Console Conte Biscaretti di Torino a nome di una impor-

tante ditta, la quale offre di istituire nei principali Comuni un deposito di benzina per gli automobili. Una deliberazione definitiva in argomento verrà presa in una prossima seduta, quando si avranno i maggiori schiarimenti che in proposito si ritiene opportuno richiedere.

Touring Esteri.

Si prende atto che il trattato di reciprocità concluso colla Germania (vedasi Rivista del Dicembre 1899) venne stretto anche col Touring della Svezia (6 Dicembre 1899) colla Ligue Velocipedique Belge (15 Dicembre 1899) e col Touring Inglese (13 Dicembre 1899). I Soci del T. C. C. I. che in Inghilterra volessero usufruire delle agevolanze ivi accordate ai Soci del T. Inglese, dovranno però richiedere una speciale tessera che la direzione del T. C. C. I. rilascerà gratis.

Il Touring coi quali si sono stretti trattati di alleanza sono quindi a tutt'oggi i seguenti: Austria (20 - 5 - 1897), Belgio (Ligue Vel.) (15 - 12 - 1899), Germania (30 - 11 - 1899), Inghilterra (13 - 12 - 1899), Lussemburgo (2 - 3 - 1897), Olanda (9 - 12 - 1898), Svezia (6 - 12 - 1899), Svizzera (1 - 12 - 1899). — Sono ora in corso le pratiche perchè i diversi trattati di reciprocità vengano uniformati a quelli conclusi dopo il Novembre 1899 e per l'affiliazione anche del Touring della Danimarca e della Russia.

Rinnovazione del Consiglio.

A sensi dell'art. 34 dello Statuto Sociale si procede alla estrazione a sorte del terzo dei consiglieri che devono scendere di carica colla fine dell'esercizio in corso. Vengono estratti: Agrati, Bertarelli, Binagli, Olivieri, Parboni, Riva A.

Soci Vitalizi.

Si ammettono a Soci vitalizi i signori: Guy Emilio di Torino; Avv. Mario Mazzuchelli; Avv. Modesto Picozzi; Rag. Monzini Domenico di Milano.

Seduta del 17 Gennaio 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA - GUASTI - ARDENNGHI - BARUTTA - BERTARELLI - BINAGHI - BENDA - GAVAZZI - MARELLI - MORO - OLIVIERI - VANZETTI. *Consiglieri* - RIVA R. *Sindaco*. SCUSATI: PARBONI.

Rivista Mensile.

JOHNSON, comunica che, in relazione al desiderio stato espresso che la Rivista del T. venga presentata con una copertina la quale sia artisticamente meglio in relazione all'importanza che la Rivista stessa è andata assumendo, egli ha fatto eseguire qualche disegno di una nuova copertina che presenta ai colleghi. Il Direttore G. prega di consentirgli di assumere in proprio la spesa per il 1900 delle nuove copertine, desiderando egli concorrere al miglioramento nella forma della Rivista, mentre altri colleghi hanno provveduto a curarne il miglioramento nella redazione. Il Consiglio nell'accettare questa nuova generosa attestazione del D. G. gli esprime vivi ringraziamenti.

Bilancio.

MORO, Capo Sezione Contabile presenta e dà ragione del Bilancio consuntivo del T. per il 1899 che si chiude con un avanzo di rendita di L. 24000 circa.

Il Consiglio nel prenderne atto delibera, dopo ampia discussione, che per L. 20000, le eccedenze di rendita vengano passate ad aumento del Capitale Sociale.

Concorso Strada.

JOHNSON comunica che al concorso promosso dal T. per una memoria sulla manutenzione delle strade con due premi da L. 1000 e da L.300 hanno preso parte 16 ingegneri.

La Commissione ragguagliatrice si è costituita nominando a proprio presidente il Capo Sezione Strade del T. signor L. V. Bertarelli, a segretario l'ing. E. Chioldi delegato del collegio degli ingegneri di Milano.

Annuario del T.

La Ditta E. Botticella di Milano (Via Manzoni, 39) editrice dell'Indicatore marittimo ed Orario generale delle strade ferrate, ha chiesto l'esclusività per le inserzioni nell'Annuario 1900 del T. offrendo una somma che consentirà di migliorare notevolmente questa nuova edizione. Il Consiglio accetta la proposta.

Touring Esteri.

Anche il Touring di Danimarca ha firmato il 29 Dicembre 1899 il trattato di reciprocità proposto dal T. C. C. I.

Il Consiglio ne prende atto.

Soci Vitalizi.

Si sono iscritti come Soci vitalizi i signori: Mori Giovanni di Palazzano (Siena) — Martini tenente Ettore di Verona. — Grifini Domenico, di Milano.

Seduta del 23 Gennaio 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA - GUASTI - ARDENGGI - BARUTTA - BERTARELLI - BINAGHI - BINDA - FAVARI - MARRELLI - MORO - OLIVIERI - VANZETTI *Consiglieri ed i Sindaci SOVREDDO TURMINI*
SCRETI: GAVAZZI - GORLA - PARDONI - RIVA R.

Relazione annuale.

JOHNSON dà lettura della relazione della direzione Generale sull'andamento morale ed economico del T. nel 1899.

Il Consiglio ne prende atto.

Bilancio sociale.

I sindaci comunicano che essi hanno preso in esame il bilancio predisposto dal Capo Sezione Contabile e che lo hanno pienamente approvato.

Statuto.

Si prende atto che gli studi preliminari per le modificazioni allo Statuto sociale affidati all'Avv. Agrati ed alla Direzione Generale sono ultimati e che il Consiglio verrà prossimamente invitato a pronunciarsi su di esse.

Assemblea generale

Si determina che l'assemblea generale dei soci per l'approvazione del bilancio, la nomina dei Consiglieri, e la modificazione allo Statuto, avrà luogo il 25 marzo p. v.

Soci vitalizi.

Si iscrive socio vitalizio il sig. Pozza Giuseppe di Milano.

Si prendono da ultimo deliberazioni d'ordine interno.

Il Segretario
F. QUARTI.

SEZIONE STRADE

APPELLO AI SOCI PER UN'INCHIESTA.

Consoci, avete letto nella Rivista del mese scorso che da più di un anno attendo a rifare su nuove basi la Guida delle Grandi Comunicazioni, o che questa è prossima ad essere ultimata.

Ora aiutatemi un po' anche voi. Da tanti anni il vostro Capo Sezione Strade lavora per voi; Ora rendetegli a vostra volta un servizio prezioso.

Vi chiedo il vostro concorso per l'inchiesta sullo stato delle strade, la quale dovrà essere fatta con criteri diversi dalle Regionali, e colle seguenti norme, cui vi prego di conformarvi:

1. Chiunque si crede in caso di dare informazioni sullo stato di uno dei tronchi di strada qui sotto indicati, o

di parte di esso, o di parecchi tronchi a un tempo (strade che deve conoscere a fondo per averle parecchie volte percorse) mandi al mio indirizzo personale (Luigi Vittorio Bertarelli - Milano, 18 S. Barnaba) un biglietto di visita (col proprio indirizzo preciso) portando il numero progressivo del tronco o dei tronchi di cui può informare.

2. Riceverà in riscontro un modulo, colle istruzioni per fornirmi i dati che mi servono (e non altri!) e nella forma che mi serve. Sulla stesso modulo sarà pure richiesta qualche particolarità speciale del tronco stesso che io credessi utile di domandare.

3. Nessuno si trattenga di mandare il proprio biglietto solo perchè pensa che forse le notizie offerte mi sono già note o possono venire fornite da altri. A questa stregua nessuno scriverebbe! Invece non avrò alcun danno dal ricevere dieci o venti informazioni di una stessa strada: sarà un controllo... abbondante.

Tuttavia escludo, per ovvio ragioni, le strade che diramano da Milano, per un tratto di 50 km.

4. Ciascuno deve attonersi *strettamente* alle mie indicazioni: segnare sul biglietto di visita il numero di ciascun tronco come l'ho dato io qui in calce (non prendere espressioni generiche, ad esempio: *conosco tutte le strade dei dintorni*). Dare il numero del tronco anche se le notizie riguarderanno soltanto una parte di esso.

5. Chi vuole aiutare si faccia subito vivo, cioè in questo mese. Più tardi sarebbe inutile.

6. Le spese di posta saranno rimesse a tutti quelli che lo richiederanno.

Elenco dei tronchi descritti nella Guida delle Grandi Comunicazioni in compilazione:

Italia Settentrionale

1. Torino - Carmagnola - Cuneo - Tenda - Ventimiglia.
2. Torino - Moncenisio - Modane. — 3. Torino - Asti - Alessandria - Tortona. — 4. Torino - Ivrea - Biella - Romagnano - Arona. — 5. Torino - Casale Monferrato (Riva destra del Po). — 6. Torino - Pinerolo - Coassano. — 7. Torino - Lanzo - Usseglio. — 8. Lanzo - Balme. — 9. Dalla Lanzo - Balme a Forno. — 10. Chivasso - Ivrea - Aosta - Courmayeur. — 11. Chivasso - Casale Monferrato. — 12. Susa - Coassano - Briançon. — 13. Onix - Staz. Bardonecchia. — 14. Avigliana - Pinerolo - Saluzzo - Savigliano. — 15. Savignano - Saluzzo. — 16. Saluzzo - Savigliano. — 17. Savigliano - Fossano - Mondovì. — 18. Cuneo - Mondovì - Ceva alla Doga - Savona. — 19. Alba Ormea - Oneglia. — 20. Narzole - Murazzano alla Alba - Ceva. — 21. Ponte - Gressio - Albenga. — 22. Dalla Asti - Nizza ad Alba o Mondovì. — 23. Alba - Bra - Cuneo. — 24. Poirino - Alba - Dego. — 25. Carmagnola - Bra. — 26. Asti - Canale. — 27. Chivasso - Asti. 28. Cuneo - Borgo S. Dalmazzo - Barcellonette. — Asti - Acqui - Ovada. — 30. Aosta Gran S. Bernardo - Martigny. — 31. Prè S. Didier - Piccolo S. Bernardo - Albertville. — 32. Ivrea - Cavaglia - San Germano. — 33. Biella - Cavaglia - Cigliano. — 34. Alessandria - Acqui - Savona. — 35. Alessandria - Novi - Serravalle. — 36. Alessandria - Ovada - Il Turbino - Voltri. — 37. Novi - Bassaluzzo. — 38. Vercelli - Casale - Alessandria. — 39. Vercelli - Mortara. — 40. Romagnano - Vercelli. — 41. Novara - Varallo - Alagna. — 42. Novara - Borgomanero - Gravelona - Domodossola - Sempione - Brig. — 43. Novara - Arona. — 44. Novara - Mortara - Lomello - Tortona. — 45. Tortona - Novi - Voltaggio - Pontedecimo. — 46. Milano - Novara - Vercelli - Torino. — 47. Milano - Arona - Gravelona - Lescarno - Bellinzona. — 48. Milano - Varese - Laveno. — 49. Milano - Como - Lugano - Bellinzona. — 50. Milano - Erba - Bellagio. — 51. Milano - Lecco - Colico - Chiavenna. — 52. Milano - Treviglio - Brescia - Verona - Vicenza - Padova - Mestre. — Milano - Piacenza. — 54. Milano - Pavia - Tortona - Serravalle - Genova. — 55. Milano - Mortara - Casale - Asti. — 56. Mortara - Pavia - Cremona - Mantova. — 57. Varese - Ponte Tresa - Lugano. — 58. Villa Fornaci - Vaprio - Bergamo. — 59. Bergamo - Treviglio. — 60. Como - Argegno - Osteno. — 61. Tremezzo - Menaggio - Porlezza. — 62. Luino - Ponte Tresa. — 63. Agno alla Lugano - Bellinzona. — 64. Bellin-

zona - Gottardo - Altdorf. — 65. Bollinzona S. Bernardino - Siugu. — 66. Val Maggia. — 67. Colico - Sondrio - Stalvio - Neu Spondinig. — 68. Lecco - Como Varese. — 69. Lecco Bergamo. — 70. Chiavenna - Spluga. — 71. Chiavenna - Maloja - Samaden. — 72. Samaden - Bernina - Tirano. — 73. Bergamo - Clusone - Lovere - Corna. — 74. Bergamo - Crema - Cremona. — 75. Bergamo - Lovere. — 76. Bergamo - Coccaglio. — 77. Chiari - Verolanuova alla Cremona - Brescia. — 78. Albano - S. Alessandro - Sarnico - Isco. — 79. Bergamo - Soncino - Casalmorano. — 80. Pavia - Abbiadegrasso. — 81. Pavia - Lodi - Crema - Brescia. — 82. Pavia - Lomello - Alessandria. — 83. Piacenza - Bobbio - Genova. — 84. Voghera - Bobbio. — 85. Casteggio - Piacenza - Cremona - Brescia. — 86. Brescia - Isco - Edolo - Aprica - Tirano. — 87. Edolo - Tonale alla Trento - Merano. — 88. Brescia - Mantova - Modena. — 89. Brescia - Storo - Riva - Rovereto. — 90. Ale Sarche - Tione - Storo. — 91. Riva - Arco - Trento. — 92. Parma - Casalmaggiore - Piadena - Brescia. — 93. Cremona - S. Giovanni in Croce. — 94. Salò Desenzano. — 95. Tormini - Barche. — 96. Ponte - Rezzato - Salò - Gargnano. — 97. Lonato - Castiglione delle Stiviere. — 98. Verona - Rovereto - Trento - Bolzano. — 99. Verona - Cerea - Legnago - Rovigo. — 100. Verona - Mirandola - Modena. — 101. Verona - Roverbella - Mantova. — 102. Verona - Roverbella - Castelnuovo alla Verona - Rovereto. — 103. Mantova - Guastalla - Reggio Emilia. — 104. Parma - Guastalla. — 105. Poggio di Bercoeto - Borgotaro - Sestri Levante. — 106. Spezia - La Cisa - Parma. — 107. Genova - Ventimiglia - Nizza. — 108. Genova - Spezia. — 109. Tavernole - Recoaro - Valli dei Signori. — 110. Vicenza - Rovereto. — 111. Vicenza - Bassano. — 112. Vicenza - Treviso - Palmanova - Trieste. — 113. Viogno - Este. — 114. Ferrara - Comacchio - Magnavacca. — 115. Ferrara - Cento - Castelnuovo dell'Emilia. — 116. Ferrara - Bodeno - Poggio Rusco. — 117. Bologna - S. Giovanni in Periceto. — 118. Monselice - Rovigo - Ferrara - Bologna. — 119. Mantova - Legnago - Este - Padova. — 120. Padova - Cittadella - Primolano - Trento. — 121. Feltre - Ora. — 122. Feltre - Belluno - Ponte nelle Alpi. — 123. Primolano - Feltre. — 123. Treviso - Feltre. — 125. Mestre - Treviso - Conegliano - Udine. — 126. Conegliano - Ponte nelle Alpi - Cortina d'Ampezzo - Toblach. — 127. Dalla Conegliano - Udine a Cioppo e Staz. per la Carnia. — 128. Udine - Pontebba - Villach. — 129. Portogruaro alla Conegliano - Udine. — 130. Tai - Lozzo - Misurina - Schludersbach. — 131. Staz. per la Carnia - Passo della Mauria - Lozzo. — 132. Udine - Caporetto. — 133. Udine - Palmanova. 134. — Udine - Monfalcone. — 135. Monfalcone - Gorizia.

Italia Centrale e Meridionale.

136. Reggio Emilia - Passo di Fivizzano - Sarzana. — 137. Pistoja - Passo dell'Abetone - Pievepelago - Modena. 137. Pistoja - Passi dell'Abetone - Pievepelago - Modena — 139. Pievepelago - Lucca. — 139. Bologna - Bagni della Porretta - Pistoja. — 140. Sasso - Passo di Montepiano - Prato. — 141. Bologna - Lojano - Firenze. — 142. Bologna - Rimini - Ancona. — 143. Argenta - Lugo - Faenza. — 144. Bologna - Lugo - Ravenna - Rimini. — 145. Ferrara - Ravenna - Rimini. — 146. Ravenna - Faenza - Firenze. — 147. Ravenna - Forlì - Passo di S. Godenzo - Fontaniliere. — 148. Rocca S. Casciano - Bibbiena - Arezzo. — 149. Rimini - S. Marino. — 150. Spezia - Pisa - Cecina - Grosseto - Civitavecchia - Roma. — 151. S. Vincenzo - Piombino. — 152. Firenze - Pistoja - Lucca - Pisa - Livorno. — 153. Firenze - Empoli - Pontedera - Pisa. — 154. Lucca - Pietrasanta. — 155. Viareggio - Camajore - Lucca. — 156. Livorno - Cecina. — 157. Pontedera - Saline - Massa Marittima - Follonica. — 158. Livorno - Cecina. — 159. Cecina - Saline Volterra - Poggibonai. — 160. Dalla Poggibonai - Siena a Colle Val d'Elsa - Massa Marittima. — 161. Empoli - Poggibonai. — 162. Firenze - Siena - Montefiascone - Viterbo - Roma. — 163. Siena - Roccastrada alla Cecina - Grosseto. — 164. Firenze - Arezzo - Perugia - Foligno. — 165. Terni - Narni - Civita Castellana - Rignano Flaminio - Roma. — 166. Bibbiena - Pontassiere. — 167. Dalla Arezzo - Sinalunga all'incrocio della Siena - Rapolano. — 168. Siena - Orvieto - Montefiascone. — 169. Arezzo - Sinalunga. — 170. S. Quirico d'Orcia - Montepulciano all'incrocio della Sinalunga - Chiusi. — 171. Viterbo - Vetralla incrocio della Maremmana. — 172. Perugia - Todi - S. Gemini - Narni. — 173. S. Gemini - Terni - Rieti. — 174. Foligno all'incrocio della Todi - S. Gemini. — 175. Todi - Orvieto. — 176. Perugia - Città della Pieve. — 177. Dalla Perugia

- Città della Pieve a Piegaro - Monteleone d'Orvieto. — 178. Arezzo - S. Sepolcro - S. Giustino - Rocca Trasareo - Urbino - Fossanbrone. — 180. Fano - Fossanbrone - Scheggia - Guade Tadino - Foligno - Spoleto - Terni. — 181. Perugia - Gubbio - Scheggia. — 182. Perugia - Umbertide - S. Sepolcro. — 183. Ancona - Jesi - Fabriano - Fossato di Vico incrocio della Sigillo - Gualdo Tadino. — 184. Ancona - P. Civitanova - S. Benedetto del Tronto - Giulianova - Pescara - Ortona. — 185. Porto Civitanova - Tolentino - Colfiorito - Foligno. — 186. Dalla Colfiorito - Tolentino (presso la P. K. 34) a Camerino - Castel Raimondo - Matelica e all'incrocio della Fabriano - Jesi. — 187. Jesi - Macerata - Amandola alla Ascoli Piceno - Arquata. — 188. Loreto - Roccanati - Macerata. — 189. Camerino alla Colfiorito - Tolentino. — 190. Terni - Piedipaterno - Triponzo - Vizzo, incrocio colla Tolentino - Foligno. — 191. Spoleto - Piedipaterno. — 192. — Triponzo - Norcia - Colle Radicino - Ascoli Piceno, incrocio colla S. Benedetto del Tronto - Giulianova. — 193. Passo Corese - Terni. — 194. Roma - Passo Corese - Rieti - Aquila - Popoli - Pescara. — 195. Aquila - Colle della Croce - Teramo - Giulianova. — 196. Dalla Antrodoto - Aquila alla Aquila - Ariachia. 197. Roma - Tivoli - Avezzano - Forca Caruso - Pigoli. — 198. Cittaducale - Avezzano - Sora - Arce - Gaeta. — 199. Dalla Tivoli Avezzano (alla Colonna di Anoli) a Subiaco - Frocinone. — 200. Rima - Frocinone - Cassino - Capua - Napoli. — 201. Roma - Velletri - Terracina alla Capua - Cassino. — 202. Velletri alla Roma - Frocinone. — 203. Aquila - Avezzano. — 204. S. Gregorio (sull'Aquila - Popoli) Castelvecchio Subequo. — 205. Ascoli Piceno - Teramo - Penne alla Popoli - Pescara. — 206. Popoli - Sulmona - Isernia - Venafro - Staz. Cajanello. — 207. Napoli - Caserta - Venafro. — 208. Napoli - Benevento. — 209. Benevento - S. Bartolomeo in Galdo - Volturara Appula. — 210. Napoli - Avellino - Ariano Puglia - Foggia. — 211. Benevento alla Avellino - Ariano Puglia. — 212. Benevento - Vinchiatturo - Campobasso - Termoli. — 213. Isernia - Vinchiatturo - Volturara Appula - Lucera - Foggia. — 214. Dalla Pescara - Popoli a Chieti - Lanciano - Staz. Fossacesia. — 215. Ortona - Orsogna - Lama dei Feligni alla Sulmona - Isernia. — 216. Vasto - Isernia. 217. Capua - Caserta - Maddaloni - Arrieno. — 218. Maddaloni - Guardia Sanframondi alla Benevento - Campobasso. — 219. Staz. Chieti - S. Severo - Foggia. — 220. S. Severo - Lucera - Troja all'incrocio della Ariano Foggia. — 221. Foggia - Manfredonia. — 222. Foggia - Cerignola - Barletta - Bari - Manopoli - Brindisi - Lecce - Taranto. — 223. Cerignola - Manfredonia. — 224. Dalla Foggia - Cerignola a Ortona e alla Foggia - Ariano. — 225. Cerignola - Canosa - Andria - Bitonto - Bitetto. — 226. Barletta - Andria. — 227. Avellino - Lucania - Melfi - Canosa - Barletta. — 228. Reggio Calabria - Pizzo Calabria - Tiriole Cosenza - Castrovillari - Auletta - Eboli - Salerno - Napoli. — 229. Torre Annunziata - Sorrento. — 230. Vietri sul Mare - Amalfi. — 231. Salerno - Baronissi - Avellino. — 232. Battipaglia - Vallo della Lucania. — 233. Eboli - Melfi. — 234. Bari alla Melfi - Canosa. — 235. Potenza - Atella. — 236. Dalla Eboli - Lagonero ad Auletta - Potenza - Matera - Altamura - Bitetto - Bari. — 237. Dalla Potenza - Matera a Genosa - Staz. S. Basilio - Mottola. — 238. Bari - Taranto - Brindisi. — 239. Taranti - S. Giorgio - Lecce. — 240. Lecce - Gallipoli. — 241. Spezzano Albanese - Rossano. — 242. Reggio Calabria - Staz. Minasterci. — 243. Gioja Tauro - Gerace. — 244. Catanzaro Marina - Tiriole. — 245. Cotrone - Staz. Squillace. — 246. Staz. Rende - S. Fili - Paola. — 247. Soveria Mannelli - Nicastro alla Tiriole - Pizzo Calabria. — 248. Dalla Lagonero - Lauria a Sapri.

Sicilia.

249. Messina - Catania - Siracusa. — 250. Siracusa - Noto - Modica. — 251. Messina - Cefalù - Termini Imerose - Palermo. — 252. Palermo - Monreale - Alcamo - Trapani. — 253. Marsala - Salemi - S. Ninfa. — 254. Mazzara - S. Ninfa - Gibellina - Alcamo. — 255. Trapani - Marsala - Mazzara. — 256. Salemi alla Alcamo - Trapani. 257. S. Ninfa - Corleone. — 258. Palermo - Misilmeri - Corleone - Bivona - Girgenti. — 259. Girgenti - Sciacca. — 260. Dalla Misilmeri - Marone a Lerora Friddi - Girgenti. — 261. Girgenti - Caltanissetta. — 262. Siracusa - Caltagirone - Caltanissetta. — 263. Catania - Adernò - Agira - Nicosia alla Termini - Cefalù. — 264. Dalla Nicosia - Agira a Leonforte - Villaroia - S. Caterina Villarmosa e alla Girgenti - Palermo. — 265. Nicosia - S. Sto-

fano di Camastra. — 266. Adernò - Randazzo alla Catania - Messina. — 267. Nicosia - Randazzo. — 268. Dalla Piazza Armerina - Caltagirone a Terranova. — 269. Caltagirone - Palagonia alla Catania - Siracusa. — 270. Palermo - Montelepre - Partinico. — 271. Palermo - Capaci - Partinico. — 272. Palermo - Piana dei Greci alla Corleone - Misilmeri. — 273. Messina - Faro. — 274. Dalla Messina - Barcellona a Milazzo. — 275. Barcellona - Castoreale. — 276. Modica - Terranova. — 277. Dalla Terranova - Piazza Armerina a Riesi o Canicattì. — 278. Caltanissetta alla S. Caterina Villarmosa - Villarosa. — 279. Sciacca - Meffè - Castelvetrano.

Sardegna.

280. Cagliari - Oristano - Macomer - Portoferra. — 281. Cagliari - Ilesias - Porto Botte. — 282. Cagliari - Pula - Gibba. — 283. Monastir - Iuli - Sorgono - Fonni - Nuoro. — 284. C. di Serri - Seui - Ianusca - Tirtoli - Arbatax. — 285. Cagliari - Muravera - Dorgali - Siniscola - Terranova Pausania. — 286. P. di Orisai - Nuoro - Macomer - Bosa - P. di Bosa. — 287. Sassari - Alghero. — 288. Sassari - Tempio Pausania - Palau. — 289. Nuoro - Bitti - Monti. — 290. C. Bassacuttana - S. Teresa di Gallura. — Cagliari. — 292. Dalla Sassari - Cagliari a Tiesi - Ittiri o alla Alghero - Sassari. — 293. Oristano - Cuglieri - Villanova Monteleone - Alghero. — 294. Ghilarza - Abbasanta 291. Terranova - Oschiri - Ozieri - Morca alla Sassari - S. Santu Lussurgiu - Cuglieri. — 295. C. di Gonnama - Portosusso. — 296. S. Giovanni Suergiu - S. Antioce - Calasetta. — 297. Castelzardi - Ozieri - Pattada alla Macomer - Nuoro.

Nota:

Chi credesse di suggerire come strade di Grande comunicazione tronchi qui non elencati, lo faccia, illustrando il suggerimento con un breve cenno per persuadermi che l'aggiunta sia conveniente.

Faccio notare che ho considerati come opportuni in questa Guida alcuni tronchi che non sono veramente di Grande Comunicazione in senso letterale, ma hanno un alto interesse turistico. Di tali strade, chi crede di poterlo fare, ma ne suggerisca altre.

Nessuna nota di questo genere sia compenetrata (salvo che in foglietti a parte) in lettere per altri motivi scritte al Touring. Non avrei tempo, nè mezzo, di fare gli stralci opportuni. Bisogna scrivere a me direttamente. Questa non è burocrazia ma necessità di far presto, chiaramente e con risparmio di lavoro al personale d'Ufficio. Terrò conto dei suggerimenti, ma non prendo impegno di rispondere alle lettere, che certo saranno troppo numerose perchè io possa mettermi con tutti in corrispondenza, non fosse che per ringraziare come la cortesia vorrebbe. Per la fretta e l'interesse di tutti mi sarà perdonato il silenzio.

Trentino — Trieste — Nizzardo.

Qualche socio mi ha osservato come mai nella precedente Rivista la Sezione Strade abbia detto che per queste regioni farà il poco che potrà, *data la scarsità de' documenti che potei avere per esse!* e si meraviglia che regioni così di frequente descritte, non possano offrirmi sufficienti dati per lo Guido.

Rispondo che i dati che mi mancano soprattutto sono quelli altimetrici, che in nessun'opera (per lo meno a mia cognizione) sono stati pubblicati e che solo si potrebbero desumere dalle carte a curve di livello al 25000 come faccio per l'Italia e la Svizzera.

Francia ed Austria non danno queste carte, esse le custodiscono gelosamente e, non mi è riuscito in nessun modo ora nè precedentemente di averle, sebbene abbia fatto di tutto mettendo di mezzo persone autorevoli d'ogni ceto, non escluso un generale austriaco a riposo che, penetrato dell'utilità della cosa, volle fare gentilmente i passi opportuni, e non escluso il ricorso diretto ufficioso ed ufficiale alle autorità austriache competenti di Vienna.

Per giunta le carte d'Austria che al 25000 hanno le curve di livello solo di 100 in 100 metri e quindi insufficienti per i miei bisogni, essendo il loro scopo più che altro dimostrativo, per i diseguatori che debbono interporvi il tratteggio.

Il T. C. F. pubblicò ultimamente una carta del Nizzardo senza curve di livello — senza tratteggio, al 100.000 la quale è di assoluta inefficacia per il dettaglio delle altimetrie e poco formosa, per questo rapporto, di meglio della carta di Stato all'80.000. Esso pubblicò pure un profilo Marsiglia-Ventimiglia di dimensioni molto ridotte, ma come fidarsono? Nel solo tratto Nizza-Mentone che è di circa 30 chilometri vi sono circa sei chilometri di errore. Quanto al 75.000 austriaco dà presso a poco quello che dà il nostro 75.000 italiano cioè assai troppo poco per poter formare un profilo grafico.

I soci che gentilmente si offrono di darmi indicazioni locali sui dialivelli delle loro strade, mostrano una grande buona volontà di cui io sono loro riconoscente, ma non possono in alcun modo fornirmi, con apprezzamenti troppo soggetti a possibilità di errore, gli elementi di profili che sono, entro certi limiti, schematici, ma di cui i dati esposti debbono essere rigorosamente esatti.

Non mi basta sapere che tra due punti la strada sale o scende: mi occorre precisare di quanti metri è il dialivello e su che sviluppo longitudinale: e ciò è fuori dei mezzi di informatori che non siano tecnici, e muniti degli opportuni strumenti, unica garanzia di risultati buoni.

L. V. BERTARELLI.

Pei Soci Benemeriti del Touring

Con deliberazione 12 Novembre il consiglio ha istituito delle speciali medaglie di benemerita per i soci del T, che procureranno 10 nuovi aderenti al Sodalizio.

Il socio Fadagrada di Milano chiede se il tempo per fare i 10 soci sia indeterminato o se invece sia ristretto all'anno corrente.

Rispondiamo che appunto è per il 1900. Quelli però che saranno iscritti tra i soci benemeriti entro il 30 giugno p. v. concorreranno al premio messo a loro disposizione dalla agenzia Sommariva di un viaggio gratis a Parigi.

Lo stesso signor Fadagrada chiede quale dei due soci che controfirmano la domanda di ammissione del candidato a socio acquista il diritto alla medaglia.

Rispondiamo che mentre entrambi i soci presentatori acquistano speciale titolo alla benemerita del T. puro per ragioni di opportunità si segnerà il candidato all'attivo del primo fra i due soci presentatori.

Un altro socio domanda se avendo egli già procurato oltre 10 aderenti al T. negli scorsi anni, abbia diritto alla medaglia.

Rispondiamo che la deliberazione non può avere effetto retroattivo, specialmente per ragioni finanziarie. — Il T. è ora in grado — data la grande schiera dei suoi aderenti — di dare in qualche modo una prova materiale della sua simpatia ai collaboratori dell'incremento della istituzione; ma non potrebbe senza troppo grave sacrificio dare tale attestato anche a tutti i benemeriti dello scorso quinquennio. Fortunatamente essi sono molto numerosi, e certo il miglior premio che essi potevano aspettarsi l'hanno già raggiunto, quello di aver officiosamente concorso a portare lo loro amata associazione all'attuale stato di invidiabile floridezza.

Ci si domanda ancora come si può concorrere alla medaglia espressamente coniatà per i soci benemeriti. — Rispondiamo che occorre presentare domanda al Consiglio indicando il nome dei soci che si sono procurati al T. dopo il 1 gennaio 1900.

Nel mese di gennaio gli aspiranti sono stati numerosi. Graz o il loro concorso si sono iscritti oltre 450 nuovi soci dal 1 gennaio 1900, contro 250 soci iscritti nel gennaio 1899!

SEZIONE COMFORT

ALBERGHI e RISTORANTI che si affiliarono al T. C. C. I. dal 20 Dicembre 1899 al 20 Gennaio 1900

LOCALITÀ		Denominazione dell'Albergo	Sconto per O/O	Prezzo netto della Camera	Rimesse p. autom.	Sconto p. autom.	Cam. or. p. fabbr.	OSSERVAZIONI
Comune	Provincia							
Como	Como	Grand Hôtel Volta	10	L. 3 —	si	si	si	
Cantù	id.	Ristorante Cantù	10	• 1 25	—	—	—	
Corbetta	Milano	• Trani	10	—	—	—	—	
Cossato	Novara	• Carpano	10	—	si	si	no	* Presso Sig. Faccio Gius
Desio	Milano	• Somasca	15	• 1 a 1 50	si	—	—	
Legnano	id.	Caffè Offetteria Sbodio	10	—	si	no	no	
Mandello	Como	Barra	10	• 1 a 1 50	si	si	—	* • Farmac. Provasi
Molegnano	Milano	Caffè Barbieri	10	—	—	—	—	
Rosetta	Idine	al Popolo	20	• 1 —	si	si	si	
Stenico	Trentino	Simonini	12	• 1 50	si	si	si	* • la Farm. del paese

* Accordano lo sconto ai soli ciclisti di passaggio o non a quelli residenti nel comune.

Facilitazioni diverse: Alessandria. Mironi Giovanni, negoziante in coloniali sconto del 10 0/0. sui prezzi della benzina ed olii lubrificanti per uso automobili.

Chiari (Brescia) Poloni Guglielmo, riparatore di biciclette sconto del 5 0/0 sul catalogo Corrado Frera.

Como. — Caffè Rist. Sbodio, cessa l'affiliazione per Como avendo trasportato il suo esercizio a Legnano.

Forni di Sopra. — (Udine). Albergo al Castello di Sanguido il prezzo della camera è di L. 1. o non L. 5. come erroneamente stampato nella Rivista di Novembre n. p.

Genova. — Albergo Ginerva. Cancellato dagli alberghi del T. per aver modificato la tariffa senza aver preavvisata questa Direzione o per voler imporre ai Soci la presentazione della Tessera all'arrivo nell'albergo, anziché all'atto del pagamento come prescrive il Reg. a tutela dell'interesse dei Soci.

Legnano. — (Milano). Albergo dell'Angelo annullato l'affiliazione per cessazione di esercizio.

Milano. — Albergo del Cerro, Viale Umberto, 11. riduce lo sconto dal 15 per cento al 10 per l'aumento avuto sulle derrate alimentari dopo l'allargamento della cinta.

Parona all'Adige. — (Verona). Albergo Zoso cessa l'affiliazione per cambio di proprietario. Sono però in corso le trattative col nuovo proprietario.

Tenda. — (Cuneo). Albergo Nazionale cessa l'affiliazione colla fine aprile 1900 e dal primo Maggio in avanti

l'albergo affiliato sarà l'Albergo della Stazione, Via Garibaldi.

Zurigo. — Albergo Romer cessa l'affiliazione.

E incominciata la spedizione della targhetta annuale 1900 o si spera che prima della metà di Marzo saranno tutto consegnato agli alberghi interessati.

Sembrerà strano che si debba impiegare tanto tempo in questo lavoro che alcuni impiegati in qualche giorno potrebbero compiere, ma il Capo Sezione Comfort vuole attendervi personalmente essendo gelosissimo che la targhetta venga data ai soli alberghi in perfetta regola: vuole garantire che quelli che la espongono hanno contratto formale impegno col T. di accordare sconto ai Soci, e deve quindi rivedere una per una tutte le convenzioni ed assicurarsi che esse saranno osservate. La spedizione procede in ordine alfabetico per Comune e verrà fatta a mezzo piego postale "Raccomandato", onde avere la sicurezza della consegna.

(Gli alberghi che mancheranno ai propri obblighi durante l'anno corrente non avranno nel prossimo anno la targhetta del 1901.

Il Capo Sezione Comfort
MARELLI A. C.

L'Annuario 1900

Il lavoro è ormai inoltrato e viene spinto alacremente, allo scopo che l'Annuario novo possa uscire a stagione non troppo inoltrata. Ciò che rende assai più lungo e faticoso il lavoro è la poca facilità con cui si ottengono le risposte dagli interpellati per l'inchiesta, nonostante che essi, nella maggior parte dei casi, non abbiano che il puro disturbo del riempire il questionario, dietro al quale è già stampato l'indirizzo del T. o incollato il francobollo per la risposta!

Il concetto fondamentale a cui tende a esser informato l'Annuario 1900 del T. è il concetto che informa il fatale andare dell'evoluzione del T., quello che informerà anche la revisione dello Statuto, a cui tende con grande amore e coscienza la Commissione nominata dal Consiglio.

È il concetto che il T. non deve occuparsi dei soli ciclisti, ma dei turisti tutti; il T. deve diventare — se non lo è già — la grande Associazione turistica italiana. E se non lo è già, poco gli rimane a fare per diventarlo. I servizi che esso rende riguardano quasi tutti i turisti in generale o non i soli ciclisti. I suoi alberghi, i suoi Consigli, molte facilitazioni che esso procura ai suoi Soci (come lo sconto sull'acquisto delle carte dell'I. G. M., alcuni di quelli accordati ai soci dai piroscafi dei laghi ecc.), i suoi medici e farmacisti, le sue carte, i suoi profili interessano tutti i turisti; le sue guide o i suoi cartelli indicatori servono tanto al ciclista quanto all'automobilista o all'amante della locomozione pedestre (giacché ce ne sono ancora), la Rivista, già ora, contiene tanto cose il cui interesse varca le frontiere del puro ciclismo, o lo stesso dicasi degli Annuari pubblicati gli anni scorsi. Che deve fare di più il T. per essere l'associazione dei turisti italiani? Ben poco,

se non vuol ingerirsi di lavori troppo speciali per determinate categorie di turisti, a cui è opportuno che pensino speciali società.

Per intanto, mi pare debba occuparsi un po' degli automobilisti, dei dilettanti fotografi o un po' anche dell'escursionista di montagna, anche laddove non arriva il bicicletto. E può occuparsi anche un po' del turismo in generale (e perciò sta pensando alla compilazione di una completa bibliografia turistica d'Italia).

Per fornire agli automobilisti e ai dilettanti fotografi le notizie che loro occorrono, per le varie località d'Italia, l'Annuario 1900 conterrà — per quanto gli sarà possibile avere quest'anno, dall'inchiesta — le notizie sulla presenza di "rimesse e di esenze per automobili" e di riparatori di automobili — come pure quelle sulla presenza di "fotografi, di negozianti di articoli fotografici, di camere oscure"...

Per quelli escursionisti, ciclisti o no, che innanzi del bello più che d'un mezzo di locomozione, lasciano volentieri bicicletta, vettura, barca..., per portarsi a visitare una località turistica importante o a farne centro di escursioni pedestri, è pensato di formare, coll'aiuto di tutti i volontari che vorranno aiutarci, un elenco — che quest'anno sarà certamente un primo abbozzo, ma che servirà se non altro a "iniziare" la cosa — di "località d'importanza turistica poste fuori dalle strade carrozzabili", e perciò non comprese nelle nostre "guide", e delle quali quindi il socio del T. non potrebbe a volte che con grande difficoltà sapere l'altitudine, e il genere e la lunghezza delle strade che vi conducono e se vi sono alberghi o trattorie, posta e telegrafo, medici e farmacie, guide o portatori per ascensioni (o la presenza di queste sarà sempre notata, per tutte le località).

E perchè questo primo tentativo riesca il meno incompleto che sia possibile, prego vivamente tutti quanti sono

a conoscenza di simili località, specialmente fuori di Lombardia, di volerne indicare, dando brevemente ragione della loro scelta, e aggiungendovi quelle altre notizie che fossero a loro conoscenza, specialmente riguardo alla distanza in ore di cammino a piedi dai punti carrozzabili più vicini (in un senso e nell'altro) o dal mare o dal lago, se è questo il caso; al genere di strada che vi conduce (mulattiero, carreggiabili, sentieri ciolabile, su cui è possibile far scorrere il bicicletto a mano, ripida, pianeggiante ecc.); gli alberghi, trattorie, osterie ecc.; "guide", e "portatori", ove non ce ne siano di patentati dal C. A. I. Il nome dei collaboratori figurerà nell'Annuario, e se non sono nostri soci, e ci avranno indicato delle località importanti, riceveranno in dono una copia del medesimo. Purchè però tali notizie siano mandate in tempo utile, ossia prima del 20 febbraio.

Un altro concetto fondamentale a cui vorrei — per quanto mi bastano le forze e per quanto corrisponderà l'inchiesta, informare il novo Annuario — sta nei criteri su cui basare la "scelta delle località". Il mio ideale sarebbe che vi entrassero tutte le località italiane nel senso geografico, che è anche "turistico", (compreso quindi la Svizzera Italiana, Trentino, Littorale e Dalmazia, Nizzardo e un po' anche la Corsica) aventi almeno 4000 abitanti o che sono capoluoghi di mandamento, più tutte le altre località poste su linee di grande comunicazione o d'interesse turistico che possano offrire un qualsiasi interesse pratico per ciclisti o turisti.

In special modo, sto pensando di fare uno speciale supplemento d'inchiesta, per sapere tutto quanto ci sia da notare (in fatto, s'intende di notizie "pratiche", alberghi, osterie, riparatori, ricoveri) sulle linee attraversanti le Aipi o gli Appennini, sulle quali è tanto probabile il bisogno di sapere a volte anche i dati di solito poco importanti.

Quanto il risultato corrisponderà all'aspirazione lo sapremo poi. A ogni modo, sta molto anche nell'interessamento dei consoli e dei soci l'avvicinarvisi sempre più di anno in anno.

Qualche altra piccola innovazione è allo studio, e sarà forse il caso di parlarne un'altra volta.

Preghiera ai Consoli.

Debbo pregare vivamente tutti quelli che non avessero ancora rimandato il questionario riempito per l'inchiesta, di farlo al più presto possibile e quelli che non l'avessero ricevuto o l'avessero smarrito, sono pregati di domandarne un'altra copia, che verrà subito loro inviata (di avvertirò però che dove c'è un Capoconsole, fu mandato solo a questo).

GUIDO OLIVIERI.

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

Pubblichiamo il secondo elenco dei nostri egregi *Consulenti legali*, pregando i ritardatari a volerci far tenere immediatamente l'indirizzo loro esatto, e in quale *Albo* o da che anno vi sono iscritti.

AVIANO (Udine). — Avv. Nob. Carlo Poirerati.

BASSANO. — Avv. Giuseppe Giussoni.

BRENO. — Avv. Giulio Cesare Romelli.

BRESCIA. — Avv. A. Coriani, Via Cairoli N. 17.

— Avv. Mario Tarenzi, Corso Palestro, 68.

CASALE MONFERRATO. — Avv. Carlo Ghigo, Via della Rovere, 3.

FABRIANO. — Avv. Riccardo Grassetti, Via Aurelio Saffi, 4.

LEVICO. — Avv. Guido Miori.

LODI. — Avv. Edgardo Guglielmo Gariboldi, Piazza Ospitale, 1.

PISA. — Avv. Vittorio Manfredi, Piazza S. Sisto, 7.

Avv. Guido Papeschi, Via Manzoni, 4.

TORINO. — Avv. Cesare Gorla-Gatti, Via Corte d'Appello.

— Avv. Edoardo Urani, Via Mercanti, 9.

TRAPANI. — Avv. Filiberti.

VENEZIA. — Avv. Andrea Cornaidi.

VERONA. — Avv. Rodolfo Laschi, Piazza S. Nicolò.

— Avv. Giuseppe Clementi, Via Rosa, 8.

VOGHERA. — Avv. Aurelio Picco.

VICENZA. — Avv. Attilio Chiaradia.

Giudicati turistici.

Per i Commercianti e Clienti.

In Francia venne deciso che non commette contravvenzione, un commerciante che faceva condurre a mano una macchina fornita di contrassegno, quando vien provato in fatto, che era per portarla ad un cliente che l'aveva acquistata.

Per chi non accende il fanale.

In Francia contrariamente a quanto decise il Tribunale di Berlino, si dichiarò che non cade in contravvenzione chi conduce a mano la notte una bicicletta sprovvista di fanale o col fanale spento.

Biciclette e Ferrovie.

Il Giudice del IX Arrondissement di Parigi ha condannato la Società delle Ferrovie dello Stato a pagare ad un ciclista 50 franchi a titolo di danno, per il ritardo nella consegna di una bicicletta trasportata come bagaglio.

Questa decisione è assai importante perchè stabilisce il principio che i ritardi o le noie cagionate in un viaggio anche di pure piacere, possono essere presi in considerazione per la determinazione dei danni.

Per i ciclisti sfortunati e onesti.

Non commette reato il ciclista che avvisato della mancata missione della targhetta tosto circola con questa allo scopo di c'è avvisare l'autorità, mancando poi nella fattispecie a prova che abbia circolato in precedenza con siffatta targhetta.

Pubblicheremo per intero, nella prossima Rivista questa importantissima sentenza del Pretore Urbano di Milano, egr. Avv. Nosedà.

Vertenze e Sentenze.

LA TARGHETTA MACCHIATA

Un nostro Socio milanese aveva fatto verniciare la propria macchina, senza prima farne staccare convenientemente la targhetta. Questa venne dal verniciatore alquanto imbrattata. Non aveva certo agito con tutta diligenza il consocio, ma non meritava la contravvenzione che una guardia d'affrettò ad applicargli appena scorse la targhetta non del tutto lucente.

Ed infatti il consocio patrocinato dall'Avv. Federigo nostro Consulente, venne dichiarato assolto dal Pretore Urbano che non ritenne nel caso provata l'asserita mancata missione di contrassegno.

LA GARANZIA DELLE BICICLETTE.

La garanzia è facilmente offerta dai venditori di biciclette ma non sempre effettuata.

Sarà interessante perciò per gli acquirenti ed i venditori di biciclette conoscere la seguente sentenza del Tribunale Civile di Rouen, che sanziona la garanzia contro i vizi di costruzione delle biciclette o determina gli obblighi relativi, nonché le conseguenze pel loro indennizzo.

Ecco in breve il fatto:

Un signore aveva acquistato da fabbricante di bicicletto di Rouen una bicicletta colla garanzia scritta in fattura per una durata di anni cinque.

Dopo qualche tempo apparvero dei difetti, specie nel funzionamento dei pedali.

Il signore acquirente diffidò il venditore a fare le necessarie riparazioni e sul rifiuto di questi lo citò avanti il Tribunale.

Il perito nominato stabilì che i difetti provenivano realmente da vizi di costruzione.

Di qui la Sentenza del Tribunale che statui:

“ Considerato che risulta dalla perizia che sussistono realmente nella bicicletta di cui è lite dei difetti provenienti da vizio di costruzione, che quindi l'acquirente ha diritto d'esigere dal suo venditore, tutte le relative riparazioni alla macchina acquistata.

“ Che le riparazioni indispensabili al buon funzionamento della macchina suddetta dovranno essere effettuate sotto la sorveglianza del perito nominato.

“ Considerato che in seguito alle cattive condizioni della bicicletta in questione l'acquirente dovette noleggiare per il suo uso personale un'altra macchina che gli fu causa di spese.

“ Che se il venditore fu causa principale di questi danni, bisogna però per valutare equamente l'importanza di tali danni, tener conto di questa circostanza che a caso di uno scontro di cui l'acquirente è responsabile la macchina subì delle avarie constatate dal perito.

“ Che quindi una somma mensile di 20 franchi costituisce un indennizzo sufficiente.

PER QUESTI MOTIVI

“ Il Tribunale condanna il commerciante venditore a tutte le riparazioni occasionate da vizi di costruzione, o necessari al buon funzionamento della macchina, e sotto la sorveglianza del perito dichiara che dette riparazioni dovranno essere fatte negli otto giorni consecutivi alla notifica della presente sentenza, e che in mancanza si riterrà risolto il contratto e tenuto il venditore alla restituzione di L. 500 prezzo della macchina.

“ Condanna detto venditore a L. 20 mensili e per sei mesi a titolo di danni.

“ Condanna detto venditore alle spese tutte di giudizio e sentenza.

Posta leguleia

Sig. GRUNANI - ROMA. — Dimorando ora ella a Roma per evitare qualunque eventuale disturbo può scrivere ai Sindaci di Venezia o di Padova, avvertendo che ella intende presentare per il pagamento della tassa annuale le sue biciclette già iscritte ciascuna nei ruoli dei rispettivi Comuni, all'ufficio metrico di Roma.

Sig. Avv. FORIALI - TREVISO. — Il suo ragionamento leguleio per esimersi dal pagamento della dovuta tassa peca già nella premessa. — Ella come Socio del T. dichiarò di essere edotto e di rispettare lo Statuto. A tale sua dichiarazione ella è tenuta a fare onore. Lo Statuto statuisce il pagamento della quota sociale entro il 15 gennaio d'ogni anno. A lei quindi spettava di inviare entro detto termine la quota dovuta, ed avvertirci del mutato indirizzo.

Meglio d'altri ella come avvocato comprenderà che essendo lei inadempiente non poteva inviarle il T. oltre che la Rivista anche tutte le più costose pubblicazioni, guide, carte e profili gratuitamente.

Se ella oredo, lasci dal pagare la dovuta quota dell'80. Il nostro T. non cadrà per questo. Sappia però che ella avrà di sua parte, danneggiata una buona Associazione che non curò che di tornarle utile.

Sig. Avv. TARENZI - BRESCIA. — Per poter decidere la convenienza o meno del ricorso in Cassazione a spese del T. necessita comunicarmi la Sentenza pretoriale, nell'intera sua motivazione e dispositivo.

Sig. TOLINI - BRESCIA. — Citato per il 22 mattina a Brescia mi avvisa a Milano della sua contravvenzione solo il 21 mattina. Troppo, ma assai troppo tardi.

Sig. Rag. CASABASSA, Console - ALESSANDRIA. —

La sua proposta di riunire tutti i giudicati turistici nell'Annuario è buona, ma per l'avvenire. Ora la giurisprudenza è ancor troppo oscillante per servire di norma sicura ai Soci. Anzi che di vantaggio tornerebbe forse spesso di danno.

Sigg. TABASSO e CATTINO - CHIERI. — Se il loro Sindaco non ha ancora applicato la deliberazione Consigliare competentemente approvata, vedano prima, anziché ricorrere al Ministero, di sollecitarne l'applicazione con un ricorso alla Giunta Comunale.

Sig. FERRARIO, Console - TONZANICO. — Denunciato le sue biciclette ai primi del '900 ne avrà ricevuto il certificato di denuncia col quale potrà circolare benché sprovvisto di contrassegno.

Detto certificato dovrà rinnovarlo a scadenza se ancora non si applicherà il nuovo contrassegno '900.

AVV. CESARE AGRATI.
capo sezione legale.

Arte e Fotografia

V.

Per riuscire un buon fotografo occorrono delle conoscenze generali, quali: l'estetica della forma, l'equilibrio nella composizione, il sentimento del rilievo, lo studio dell'espressione e del movimento. E la fotografia, bene compresa, si può elevare ad arte per la volontà intelligente ed il sentimento del bello che abbiamo in noi stessi. — Il fotografo — studiato il modello — deve decidere la composizione, la scelta della luce, i profili, i contrasti, i mezzi toni: ne ritrae la negativa, ne ottiene il fototipo provando una sensazione eguale a quella che possiede l'artista creando un'opera insigne.

Il cammino che conduce a così alte soddisfazioni è difficile e naturale, ma nessuno mai rimpiangerà il tempo perduto.

Ciò che si riproduce è la "luce".

La quantità di luce ripartita sulla composizione darà più o meno risalto alla bellezza o all'interesse di certe parti, nascondendone altre, dando il rilievo, facendo spiccare i piani, o confonderli, avvicinare gli oggetti od allontanarli.

Di enorme influenza è la direzione della luce. Nel ritratto può modificare di molto il modello — influenza indiscutibile e di primaria importanza — nel paesaggio ne varia gli effetti, le ombre, tutto, modificando talvolta radicalmente l'aspetto di un sito.

La luce che illumina il soggetto di faccia attenua o sopprime la modellazione.

L'Illuminazione posteriore da agli oggetti l'aspetto di silhouettes, ed il rilievo nei piani fa ricordare le fotografie stereoscopiche.

Per il dilottante o per il fotografo l'unico modo di istruzione è la figura umana in generale. Lo studio è severo; preparazione solida e seria fra tutte per riuscire negli altri generi.

E vi ha ancora l'enorme vantaggio di poter lavorare dovunque. Non fa bisogno di atelier.

Una stanza con due finestre è sufficiente. Qualche tenda di musolina, che costa poco, degli schermi fatti con tela bianca, o con carta o un drappo gettato su di un paravento, vi permetterà di guidare la luce distribuendola in effetti che più o meno vi converranno.

Rinvolgete la tenda... combinate tale movimenti con la posizione di qualche schermo e la messa del soggetto, e sarete stupiti dei cambiamenti straordinari avvenuti con tali giuochi di luce.

Posta Fotografica.

Fig. 1. B. - MILANO. — Esaminerò

Fig. 1 - T... — Mi mandi il negativo, proverò io stesso il rinforzo.

Fig. M. C. C. — SAN REMO. — C'est probablement 4 grammes et non 40.

A MOLTI. — Gli apparecchi da poche lire sono insufficienti, dando mediocri risultati solamente al sole... e favorevole!

A CHI CI SCRIVE. — Si prega d'inviare sempre il francobollo o la cartolina di risposta.

SOCIO NICO BARRIERI.

DOGANE

Il nostro egregio Console di Verona sig Cavazzoca pubblicava giorni addietro nella "Bicicletta", le seguenti informazioni:

"I vecchi ciclisti ricordano le difficoltà che si avevano una volta, quando si voleva viaggiare all'estero. Allora bisognava fare un deposito per entrare nel vicino Stato che ammontava perfino a 62 franchi per l'Austria, o che aveva l'inconveniente che al ritorno, o perchè si era in troppi turisti, o perchè la cassa dell'ufficio doganale era proprio vuota, non si potevano avere di ritorno. Allora erano pratiche sopra pratiche, erano i ministri, erano gli ambasciatori che si dovevano accomodare, e finalmente dopo molti mesi, tornava il denaro. Altre volte erano ciclisti che entravano in Italia e depositavano 42 franchi in oro, e nel partire ricevevano il montante in carta. La differenza d'aggio andava in altre tasche.

Erano proteste che piovevano ogni giorno: la stampa se ne occupa continuamente; si portava l'esempio della Danimarca, della Germania, dell'Inghilterra, del Lussemburgo, della Finlandia, della Svezia, ove il velocipede di un viaggiatore era calcolato come bagaglio personale, e veniva lasciato passare liberamente senza depositi; ma a nulla tutto ciò valeva. Sorsero finalmente i Touring Clubs, e la cosa cambiò d'aspetto. Vari stati accettarono che uno di questi clubs garantisce per i propri soci, e bastava staccare un documento ed applicare un piombo al telaio.

Era già molto; ma per far questo bisognava perder del tempo per empire i formulari, oltre al dover attendere molte volte l'impiegato che se ne stava a casa mangiando, o giocando una partita all'osteria; oppure perchè era domenica (come in tal giorno non si debba viaggiare) ed era chiuso completamente l'Ufficio.

Lo insistere degli assidui presidenti del T. C. appianarono ancor meglio la cosa. Soppressione di ogni documento, piombo o deposito.

Ecco quindi che il T. C. C. I. pubblica nella *Rivista* del novembre una lettera del Ministero delle Finanze francesi, che annuncia che i soci del detto club sono dispensati di giustificare la riimportazione della loro macchina. Anche la Svizzera da vari mesi ha adottato lo stesso sistema.

Chi lo crederebbe che anche l'amministrazione italiana — sempre tarda in tutto — ha adottato del pari lo stesso metodo per i soci del T. C. di Francia che vengono fra noi? I giornali ufficiali e ufficiosi che pubblicano tante cose alle volte inutili, non ne hanno fatto punto parola, mentre il ministro degli affari esteri di Francia, Delcassé, già dal 16 ottobre scrisse al presidente del T. C. F. che i suoi soci erano dispensati entrando in Italia, del certificato di importazione provvisoria, o di giustificare l'uscita, colla semplice presentazione della tessera.

Dupo il buon esempio della Svizzera, della Francia e dell'Italia, ecco il Belgio che non vuol essere da meno, e ricorda lo stesso trattamento per i soci del T. C. F. e dell'U. V. F.

Siamo ancora un po' lontani dalle disposizioni libere della Germania, Olanda, ecc., ove non si fanno differenze fra i soci di una società, o ciclisti indipendenti; ma stiamo sulla via di avvicinarci.

Il Touring, in seguito a questa pubblicazione, si è affrettato a rendere pubblica una lettera che in proposito esso aveva ricevuto alla fine di Dicembre dal Ministero delle Finanze presso il quale si erano fatte pratiche per ottenere che le agevolazioni, che si dicevano consentite al T. C. F., fossero estese ai soci del T. C. C. I. residenti all'estero. La lettera è la seguente:

Spet. Direzione, del T. C. C. I.

"È inesatto ciò che è stato riferito al Consiglio direttivo del T. C. C. I. che ai soci del T. C. di Francia sia

stato accordato l'esonero dell'adempimento di ogni formalità nella importazione temporanea dei loro velocipedi.

"Indipendentemente da queste circostanze, la S. V. deve comprendere che le maggiori e così late facilitazioni che il Consiglio direttivo del Club chiede sono in aperta opposizione col disposto delle leggi vigenti; che concederle sarebbe come sostanzialmente abolire per velocipedi l'istituto della temporanea importazione, e per logica conseguenza abolire il dazio di cui sono gravati all'importazione.

"Questi obbiettivi non sono affatto nel pensiero del Ministero e finchè le disposizioni vigenti non siano abrogate non entra nella facoltà del potere esecutivo di derogarvi."

Il Direttore Generale: BUSCA.

Mentre si pubblicava tale lettera per opportuna norma degli interessati, non si sospendevano però le pratiche presso la direzione delle Gabelle per ottenere che la bicicletta venisse nei riguardi doganali considerata come bagaglio; ed a dimostrare come la concessione che si chiede nell'interesse dei membri delle associazioni turistiche anche straniero possa praticamente consentirsi senza alcun pericolo per l'erario e per l'industria nazionale, il Touring ha comunicato al Ministero delle Finanze la seguente circolare che il Ministro delle finanze del Belgio ha giorni addietro diretto a vari Touring esteri.

"Ho l'onore di farvi noto che allo scopo di favorire la sempre crescente diffusione del turismo ciclistico, ho acconsentito con mia decisione 5 corrente Dicembre, N. 39788 a mettere in vigore cominciando dal 1 Gennaio 1900, un nuovo regime doganale per la circolazione internazionale dei velocipedi importati dai membri delle Società estere. Questo sistema consente l'ammissione dei velocipedi dietro semplice presentazione della tessera di riconoscimento dell'affigliato, senza cauzione della Società a cui egli appartiene e senza constatazione della riimportazione della macchina e non sarà applicato che alle Società benoviste alla Amministrazione Doganale.

Mi affretto a notificarvi l'ammissione di codesto On. Touring al beneficio del nuovo regime su menzionato.

In relazione di ciò dovrete farmi tenere prima del 15 Dicembre corrente tre esemplari della tessera di identità che sarà rilasciata ai membri della Società per l'anno 1900. Questa tessera dovrà portare:

a) il nome ed il domicilio, la firma del detentore della tessera.

b) il numero di iscrizione del Socio.

c) la fotografia del titolare, munita del timbro a secco della Società; tuttavia l'oblitterazione della fotografia può aver luogo anche mercè la firma del socio; ma si prega di raccomandare l'applicazione del timbro a secco, di modo che questo metodo di oblitterazione diventi la regola;

d) la specie, la marca ed il numero di fabbrica del velocipede;

e) la firma del Presidente o del Segretario della Società, che potrà essere apposta anche con uno stampo;

f) il millesimo dell'anno pel quale la tessera è valida.

Aggiungerò che il beneficio del regime speciale non è acconsentito per velocipedi *non montati*, che non portano tracce apparenti d'uso.

I velocipedi dei quali non sia possibile l'identificazione in causa della mancanza della marca di fabbrica o del numero, sono parimenti esclusi dal vantaggio del regime speciale e dovranno in tal caso, essere sottoposti alle formalità doganali ordinarie, e cioè al deposito di una cauzione e al rilascio di un certificato di transito.

S'intende inoltre che la dogana conserva sempre il diritto di exigere l'adempimento di queste ultime formalità in causa di sospetto di frode...

Il Touring comunicando tale circolare del Ministero Belgia ha dimostrato come le norme in essa adottate siano molto liberali nei rapporti dei ciclisti, molto prudenti nell'interesse dell'amministrazione; ed ha insistito, anche con pratiche personali, perchè esse venissero accolte dal nostro Governo. Ancora non possiamo dare ufficialmente la buona notizia che l'opera del T. ha sortito buon esito; siamo però in grado di assicurare che gli affidamenti avuti sono tali da lasciarci bene ancorare nel favorevole prossimo accoglimento dei nostri desideri, ed allora proclameremo la buona novella secondo mostra di desiderare il nostro buon amico Cavazzoca e non mancheremo anche di segnalare la nostra direzione generale delle Gabelle alla benemerita dei 200.000 soci del T. esteri che potranno così, senza maggiori noie dei non ciclisti, visitare il nostro bel paese colla propria bicicletta.

AVV. F. GUASTI.

Biblioteca

NUOVE PUBBLICAZIONI.

Ernesto Costa. UN GIORNO AD ARDARA (impressioni e memorie storiche). — Sassari, G. Dessi, ed., 1899. Pp. 158. L. 1.

Forma il vol. IX della *Biblioteca Sarda* che l'editore Dessi va pubblicando, e se le altre sue pubblicazioni (note che esso va pubblicando pure, a dispetto, un grande *Album di costumi Sardi*, che dev'essere certo interessante poi turisti) rassomigliano a questa, c'è da congratularsi coll'editore che, in un'isola dove certo la coltura non è molto diffusa, pubblica dei buoni libri in così bella edizione. L'autore di questo volume è noto certamente a chi si interessa della Sardegna, sia per i suoi "racconti sardi", sia per le altre sue pubblicazioni di argomento sardo. In questo libro dimostra, oltre che la sua valentia di scrittore, la sua competenza in cose d'arte (egli è R. Commissario per la conservazione dei monumenti in provincia di Sassari) e nella storia sarda. E colle pagine erudite si alternano e si confondono quelle in cui il novelliere, l'impressionista di fine sentimento si rivela.

Ardara, nel circondario di Ozieri, ora un villaggetto e un tempo capitale del Logudoro, è specialmente notevole per la sua antica chiesa, insigne per l'architettura e per le pitture che contiene, e ad essa è dedicata buona parte del ro.

Dall'A. si desidererebbe un po' più di carità per noi continentali, che delle frequenti citazioni in dialetto sardo poco comprendiamo!

E. A. Brighidi. LA NUOVA GUIDA DI SIENA e dei suoi dintorni. — Siena 1900, Torrani ed., IV. ed. pp. 187 con vedute e pianta. L. 1.50.

GUIDA DI VERONA storica ed artistica colla nuovissima pianta della città. — Verona 1899, libreria Dante, II. ed., pp. 32.

FUHRER DURCH VERONA mit dem neuesten Stadtplan. — (Traduz. ted. della suddetta).

VICENZA e le sue gemme architettoniche. Vicenza 1848, cenini. — Stab. tipo-lit. G. Raschi, 1899, pp. 35, leg. in piena tela. Cent. 50.

V. E. Aleandri. NUOVA GUIDA STORICA ED ARTISTICA DI S. SEVERINO-MARCHE. — S. Severino, Tip. Taddei, 1898. pp. 206. L. 1.50.

Più che una guida, mi pare un arido inventario storico-artistico di quanto contengono S. Severino e dintorni, preceduto dalla storia della città e da un dizionario dei suoi uomini illustri. Non una pianta della città, nessuna indicazione pratica per forestiero, e neppure un indice analitico delle cose per facilitarne la ricerca. Lavoro minuto ed erudito, a ogni modo, a cui dovranno ricorrere gli autori di guide.

(*Ad. de Rochemontez*). **GUIDE TOURISTE DE NICE, MONACO ET MENTON.** — Nova ed. rivista e aumentata, con incisioni e carte. — Parigi, Lanée ed. Fr. 3.

Prof. Vine. Campanile. CALENDARIO ALPINO PEL 1900 e Passeggiate ed escursioni nei dintorni di Napoli, sull'Appennino Meridionale e Centrale. Pubbl. dalla Sez. di Napoli del C. A. I., 1900.

La I parte è un calendario storico dell'alpinismo in cui, per ogni giorno dell'anno, si ricorda un notevole avvenimento alpinistico (perlopiù prime ascensioni).

Nella II è un breve riassunto delle ascensioni dell'Appennino Centr. e Mer. La mancanza di indici rende faticoso l'uso di questo elegante e utile volumetto.

Guido Caracci. FIRENZE SCOMPARSA. Ricordi storici artistici. — Firenze, Galletti e Cocci ed., 1898. II. ed. (1), pp. 147, con incisioni. L. 2.

Raccolta di notizie e curiosità storico-artistiche che servono di argomento ad alcune conferenze tenute dall'A. e si riferiscono a parti della Firenze vecchia che, in quest'ultimo trentennio, anno dovuto cedere il campo all'esigenza della vita moderna o... a un troppo scarso rispetto per le ragioni storiche e artistiche.

RAGUSA DI SICILIA. *Piccola guida del viaggiatore.* — Ragusa Inf., P. Criscione ed., 1898. pp. 58. L. 1.50.

Non si può a meno di notare in questo libro la mancanza assoluta di ogni notizia pel viaggiatore (mezzi di trasporto, alberghi, distanze ecc. ecc.) e la cattiva lingua in cui è scritto. E' però confortante il constatare come anche in costesti paesi si senta il bisogno di simili pubblicazioni. Il che lascerebbe sperare che oltre agli stranieri, anche degli italiani sentano il desiderio di visitarli....

L. Righelli. BOZZETTO STORICO DESCRITTIVO SUL BUCO DEL PIOMBO presso Erba. — Oggiono, Tip. Biffi, 1899. L. 0.50.

Periodici.

Rivista dello Sport militare. — Abbiamo ricevuto i primi due numeri di questo novo periodico che si pubblica a Parma, ed è fatto con serietà e competenza.

Constatiamo con piacere questo risveglio sportivo anche nel campo dell'esercito.

DOMI PERVENUTI.

Richiamiamo l'attenzione dei turisti su alcune delle opere donate da autori o editori, le quali, per essere state pubblicate anni fa, non possono entrare nella rubrica delle *Nuove pubblicazioni*, ma che non li interessano meno per questo. E perciò diamo per alcune di esse un cenno sul loro contenuto.

Libri.

Siro Corti. *Provincia di Milano*, 2. ed. rived. dal Cap. G. Roggero ecc. — G. B. Paravia e C., 1890, pp. 81 con figur. e carta geogr. L. 0.80.

(Fa parte della raccolta *Le Province d'Italia sotto l'aspetto geografico e storico*, di cui la ditta Paravia ebbe la buona idea di iniziare tempo fa la pubblicazione, che non so però se sia compiuta).

A. Ciommi, capitano. *La Sardegna*. (Note e impressioni di viaggio). — Parma, Battei ed., 1836, pp. 296. L. 2.

Guida illustrata e descrittiva di Lecco e territorio, edita dalla Società Pro-Lecco. — 1893, pp. 302. L. 2.

Andreani rag. C. *La Pieve di Derrio*, premessa alcune notizie riguardo la Prov. di Como e Mand. di Bellano. — Lecco, Fili. Grassi ed., 1898. — (Raccolta di notizie, specialm. storiche e spesso curiose, sui vari comuni). — (Dall'A.).

Analisi chimica e pratica applicata delle Acque Minerali semi-Termali di Craveggia, del dott. Mancini. Domodossola, 1873. — (Dal sig. E. Cornolli, Cons. di Craveggia).

Bollettino del C. A. I. ann. 1892-97. (Dal sig. cav. Massimo Pavè!).

Ufficio ten. della prov. di Campobasso. Quadro poliometrico delle distanze fra i comuni. — Campobasso 1899. — (Dal sig. Ern. Tosti).

Cenni descrittivi del Comune di Pasiano Schiavoncano. — Udine, 1898. — (Dall'A., sig. L. Grenti).

Carte.

Carta topografica della prov. di Siena, 1:50.000, compil. dagli Ufficiali tecnici provinciali nel 1888. Siena, Stab. litogr. Sordomuti. — L. 8, franco di porto.

Mandarono libri di vario argomento:

L. Cappelli, ed., Rocca S. Casciano, G. Raschi, ed., Vicenza, V. E. Aleandri, S. Severino Marche, L. Ferrario, Cons. di Tonzanico.

NB. — All'autore della guida *Il Lago di Como*, che scrive indignato per le osservazioni fatte qui al suo libro, rispondo:

1. Che fu stampato *Argegno-Como*, invece che *Argegno-Tremozzo*, come doveva intendersi (e ognuno conosce la splendida carrozzabile Como-Argegno, per una svista imputabile a incidenti di corruzione tipografica (e questo sia detto per prima cosa, per una giusta rettifica, anche indipendentemente dalla lettera in questione)).

2. Che non convengo affatto con lui nella sua idea ortografica, e neppure nei suoi apprezzamenti sulla mia lingua o il mio stile (1) che del resto non so come possa entrare nella questione. (Ci tengo però a dichiarare in ogni modo che non è mai avuto pretese stilistiche!).

3. Che alle battute e agli appunti personali di cui è intessuta tutta la lettera, che vorrebbe esser maestra di sententi, non rispondo.

UN VIAGGIO GRATIS A PARIGI

Nella rivista di Gennaio abbiamo pubblicato che l'agenzia Chiari di G. Sommariva e C. (Milano - Galleria V. E.) ha messo a disposizione del T. un biglietto di L. 325 (che dà diritto al viaggio di andata e ritorno Milano Parigi, con alloggio e vitto per 8 giorni). Questo biglietto sarà estratto a sorte, nel mese di luglio, tra i soci del T. che avranno procurato al nostro sodalizio in questo primo semestre 10 nuovi soci, effettivi o 5 vitalizi.



Pubblichiamo qui il disegno del palazzo dove saranno alloggiati i viaggiatori della Ditta Sommariva e C. ed avvertiamo che la Ditta stessa ha concesso lo sconto del 5 per cento sui prezzi del proprio programma — che invia gratis a richiesta — ai soci del T. che, volendo approfittare delle sue combinazioni, comproveranno questa loro qualità.

L'assemblea Generale dei soci del T.

L'assemblea generale dei Soci del T. avrà luogo Domenica 25 Marzo prossimo. — L'avviso di convocazione verrà pubblicato nella Rivista di Marzo che conterrà anche le proposte di modificazione allo Statuto e la scheda per la nomina dei Consiglieri e dei Sindaci scadenti di carica, per l'approvazione del Bilancio, e per l'approvazione delle proposte modificazioni statutarie.

Ricordiamo fin d'ora che la votazione per schede dovrà seguire dal 25 Marzo al 25 Aprile, e che è necessario per le modificazioni dello Statuto che almeno un decimo dei Soci prenda parte alla votazione.

Se lo ricordino fin d'ora i buoni Soci.

PICCOLA POSTA

Le domande dei Soci.

Il sig. Augusto Pancaldi, a proposito d'un concorso ad Udine per un costume velocipedistico, ci fa notare che in Germania — dov'egli studia — le varie sezioni del D. R. B. hanno adottato dei costumi diversi, d'un effetto pittoresco, nelle riunioni e convegni. Egli proporrebbe per le sezioni nostre qualcosa di simile, anche a scopo suggestivo sulla folla.

Veramente — pur apprezzando la proposta — noi dobbiamo notare che in Italia non ha alcuna probabilità di riuscita. Qui siamo ben lontani dalle tendenze uniformiste della Germania, o l'introduzione di certe abitudini studentesche di quel luogo (borretto universitario) s'è mostrato subito una cosa se non poco seria, almeno poco simpatica. I soci del T. nella gran maggioranza non sono giovanotti. Abbiamo della gente pratica, che lavora tutto il giorno, che ha poco tempo da perdere in certe fraiche, e che è entrata nel T. perchè è un sodalizio utile. Si può concepire un costume per le società sportive ricche di elementi giovani ed amanti di colori e di chiasso. Per i turinghietti crediamo possa bastare il distintivo.

Socio Fesco Trina.

Vate le molteplici restrizioni di circolazione fatte dai Municipi d'Italia, restrizioni ch'è impossibile segnare nelle Guide, proporrebbe di pregare i Comuni a mettere dei

dischi rossi nelle località ove la circolazione è vietata, rossi e bianchi dove è limitata a certe ore, verdi dove è obbligo d'andar piano.

Bisogna guardare dal fare atti e domande che riconoscono ai Comuni dei diritti che per legge non hanno. Con tale richiesta legittimeranno certe disposizioni ingiuste che dobbiamo combattere ad ogni costo.

In via subordinata, — sarebbe possibile oggi di far adottare da tutti i Comuni una segnalazione eguale?

Quanto al T. esso non può evidentemente fare segnalazioni di questo genere anzitutto per ragioni di massima — in secondo luogo per la forte spesa — terzo per la poca utilità della medesima.

Socio Mercanti.

Domanda dei soci del Touring l'impianto d'un magazzino di accessori ciclistici a prezzo fisso. Esorbiterebbe dal campo del T. per entrare in quello infido della speculazione. Vi sono d'altronde dei commercianti onesti, ai quali il maggio può rivolgersi.

A chi si chiede cartoncini per fotografia.

L'iniziativa per l'illustrazione dell'Italia annunciata or è tempo, non ha avuto presso i soci quel successo che ci aspettavamo. Evidentemente era immatura, e da noi si faceva troppo fidanza sulla diffusione nei ciclisti del dilettantismo fotografico. Avute in otto mesi scarseissime adesioni, s'è deliberato dal Consiglio di rimandare a miglior tempo l'intrapresa per la quale s'erano votate ben 5 mila lire. Non è quindi più il caso di fare a noi ricerca dei cartoncini promessi, e rimandiamo gli egregi postulanti alla Relazione del D. G. che esce in questo numero.

Soci Fradagonda e Quantrini.

Di solito chi fa un socio, cerca un consocio suo conoscente per la doppia firma statutaria. Quindi è il primo firmante che sarà certo il pescatore del socio nuovo, quello che concorrerà al premio del *Viaggio Parigi*. Evidente la cosa, come evidente l'intenzione.

Ernie e Ciclismo.

Ci si domanda da un socio se il noioso incomodo dell'ernia controindica l'uso della bicicletta. Distinguiamo. Non è ben contenuta da cinto, si può ciclare. In caso contrario non consigliamo questo genere di locomozione. Ma consiglio allora qualcosa di più: vale a dire l'operazione radicale. Chi si tiene ernie oggi che il risultato operativo in mano d'un chirurgo abile, è rapido, sicuro ed indolore?

Un operato di fistola anale.

Ci chiede se potrà riprendere l'esercizio favorito ora che la guarigione è compiuta. E perchè no? Non vedo alcuna ragione in contrario. La fistola ha ben altre origini.

A che età si può andare in bicicletta, ed a quale bisogna smettere?

Chi domanda è un nostro buon socio, padre di tanti piccoli diavoli impazienti di correre sulle due ruote. La risposta è semplice. Non mettere un bambino in ciclo prima di 8-10 anni, a meno di esercizi in pista chiusa. Il bambino impara subito, ma ha tendenze innate ad eccedere: soprattutto poi manca di quella prudenza e colpo d'occhio necessarie a risparmiare disgrazie a sé ed agli altri.

Quanto al vecchio, osserviamo che l'età conta assolutamente poco. E' lo stato generale dei vari visceri, l'assenza di disturbi dovuti all'indurimento dell'arterie così frequente nell'età matura, che deve esser preso in conto. Si può esser vecchi a 40 anni, e relativamente giovani a 70. Sono persuaso che a meno di gravi lesioni (le quali del resto si fanno sentire di per sé, senza l'influenza della fatica muscolare) un vecchio può benissimo fare la sua passeggiatina giornaliera di parecchie decine di chilometri, purchè tenga un passo non superiore a 12-14 chilometri l'ora, e non faccia troppo e troppo rapide salite.

La bicicletta ha influenza su certe peripozie femminili?

L'influenza che ha il cavaliere, e tutti gli esercizi sportivi in genere. Al velocipede si è fatto carico di un mondo di malanni, ch'egli — poveretto — è ben lontano dal produrre.

Quale bibita consigliate durante un viaggio?

Una bibita divina, a portata di tutte le borse, facile a trovarsi ovunque. Il latte, questo vero e proprio nettare, superiore a tutti gli alcoolici, stimolanti, dissetanti, rinfrescanti del mondo.

Chi viaggia non ha bisogno d'altro.

Dott. Ciclo.

ELENCO DEI CANDIDATI

a Soci del T. C. C. I. iscritti dal 20 Dicembre 1899 al 13 Gennaio 1900

SOCI VITALIZI (1)

Palazzone (Siena) - Mori Giovanni. — Verona - Martini Ettore Tenente 6 Alpini.
Milano - Pozza Giuseppe, Foro Bonaparte, 47. — Griffini Domenico, Via Fiori Chiari, 16

SOCI EFFETTIVI (2)

- Alessandria**
ASTI: Artom Feder., Piazza Roma.
CARENTINO: Gaggino Francesco, Proprietario.
Rossi Adolfo, Proprietario.
- Ancona**
ANCONA: Falcone avv. Gustavo, Direz. lavori Ferrov.
Trevi Salvatore, Commere., Corso Vitt. Emanuele.
- Arezzo**
AREZZO: Fagiani Alfredo, Via dell'Orto, 2.
S. GIOVANNI VAL D'ARNO: Furiosi Lambertino.
- Bari**
BISCEGLIE: Savant B., presso ditta D. L. Pasquale.
- Bergamo**
Tomhini Attilio, V. Quaronghi, 32.
S. FIORANO: Fogliardi Leone, Vicolo Chiuso, 17.
- Bologna**
PALADINA: Cailioni Gheremia, Impiegato.
PONTE S. PIETRO: Gamba Amilcare, Via Vitt. Eman., 18.
- Brescia**
Zampieri dott. G., Gentiglione, 5.
Frugoni avv. Pietro, Possidente, Deputazione Provinciale.
- Bornato**
BORNATO: Tognali dott. Giovanni Medico.
- Bovato**
BOVATO: Fogazi Ettore, Via Porcellasca.
- Breno**
BRENO: Ronchi Lorenzo, Possidente.
- Castrezzato**
CASTREZZATO: Ronieri Antonio.
- Caserta**
S. M. CAPUA VETERE: Cottica Giur. Am. Uffice.
- Formia**
FORMIA: Nuzzi Luigi, Indust., Via Tullio, 56.
- Gaeta**
GAETA: Jorio Carlo, Sottoten. 59 Fanteria.
- Catania**
Prof. Blanc Gaspare, Piazza Cavallotti, 3.
- Catanzaro**
NICASTRO: Pavese Daniele, Ten. 71 Fanteria.
- Como**
Gavroni Luigi, Via Alessandro Volta, 28.
Albertazzi Giuseppe, Piazza Duomo, 6.
Bellasi Marco, Via Giovio, 8.
Coopmans Alfonso, C. Carnasino.
Coopmans Luigi, C. Carnasino.
Dianna Pietro, Cap., Via Porta, 6.
LECCO: Frassi Carlo, Cap.
Ghiringhelli Antonio, Via Masari, 30.
Oldi nob. avv. Arnoldo.
LUNI: Branca Ferdinando.
Bricchi Attilio, Spedizionere.
- MANDELLO**: Barra Luigi.
— Sgarbi dr. Pio, Med.-Chir.
- TONZANICO**: Provasi Achille.
- VALMADRERA**: Maggi Paolo.
- Cremona**
SORESINA: Riva Pietro, Impieg.
- Cuneo**
Brizio Giuseppe, Via Saluzzo, 26.
- CORTEMILIA**: Racca Pantaleo.
- GARESSIO**: Galli Giovanni.
- SALUZZO**: Fauda geom. Giuseppe.
- Ferrara**
Trapolin Romeo, Via Giovecca.
Zecchi Giuseppe, Via Contrari, 1.
- Firenze**
Cova dott. Alessandro, Ospedale Meyer.
Mizia Cesare, Ten. Istit. Geog. Mil.
Monsolles dott. Salvad., Via degli Alfani, 50.
Valensin Guido, Via Marsilio Ticcino, 3.
Vezzani nob. Lodovico, Via dei Serragli, 15.
- PISTOIA**: Sala Convegno, Uffice.
- Forlì**
Tazzari Fedele, Tenente
- CESENA**: Fratellini Giulio, Cap.
- Genova**
ANTONILETTA COSTAZENO.
GLIO OLIVARI, SS. Giac. e Filippo, 35.
Boyer Paulino, Corso And. Podestà, 8.
Costazenogio Vittorio, Corso And. Podestà, 8.
Marugo Mario, Via P. Reale, 2.
Olivari Comm. Leonida, Via SS. Giac. e Filip., 35.
Orlandi Sigismondo, Sal. S. Leonardo, 13 int. 3.
Pozzo Attilio, Salita Pallavicini, 1.
Topasio Simone, Borgo Lussuoli, 30, rosso.
Villa Luigi, Via Portello, 2 rosso.
- NERVI**: Engel Enrico, Prop. Grand Hôtel.
- SPEZIA**: Guasparri Lorenzo, Via di Monale, 6.
- Grosseto**
Aldi Mai avv. Gino, Via di Pantanello.
Bracci Cambini Cesare, Via Vinzaglio, 3.
Bracci Cambini Nicola, Via Vinzaglio, 3.
Guasparri Giuseppe, Via Ginori.
Mazzoncini Alfredo, Via Ricasoli, 2.
Miralli Silvio, V. Carlo Alberto, 10.
Pantani Guido, Fuori P. Vecchia.
Passorini Giacomo, Via delle Mucche, 5.
- ARCIDOSSO**: La Greca March. Alfonso, Possidente.
- CAMPAGNATICO**: Rossi dott. Amilcare, Via del Cotone, 55.
- Lecco**
Coppola Salvatore, Via Idomeno.
Boggi Colonna Michele, Via Vitt. Emanuele, 2.
- Macerata**
Molin Gius. Guido.
- POLLENZA**: Romagnoli Adolfo, Ponte Agrimense.
- Mantova**
Bernardelli dott. Gino, Via Venti Settembre.
Mortara Guido, Via S. Simone, 16.
- Messina**
La Valle Silvio, Via Ringo, 186.
Marcianti Tripodi Gius. Via 2 Seminario, 6.
- Milano**
Alfieri Emilio, Via De Cristoforia, 6.
Baccaloro Riccardo, Viale Magenta, 5.
Baruffini Giuseppe, V. Pastrengo, 1.
Basilico Ercole, Corso Indipendenza, 12.
Benoffi Alessandro, V. Lanzone, 12.
Bermani avv. Eugenio, Via Durini, 31.
Bianchi Faustino, Via Boccazio, 5.
Bouffer Vittorio, Ten. R. Carab., Via Moscovia, 21.
Bronzini Paolo, Piazza Castello, 20.
Calderara Egidio, Vicolo Dovo, 2.
Carcano dott. Cesare, Foro Bonaparte, 43, Possid.
- CARMINATI EMILIA**, Via Principe Umberto, 7.
Chiesa Enrico, Via Bernardino Luini, 7.
Chiesa Pietro, Commer. Via Melegnano, 3.
Cignoni Luigi, Benestante, Via Solferino, 24.
Cottini Piero, Commesso, Corso Garibaldi, 23.
Dahò Romano, Viagg., Via Caradossò, 8.
Dominioni Giuseppe, Commesso, Via Cesare da Sesto, 3.
Fantoni avv. Luigi, Foro Bonap. 36.
Favalli Angelo, Uccch. priv., Via Morone, 6.
Fighetti Mario, Orefice, Corso Venezia, 44.
Fino Emilio, Imp. ferrov. Corso Porta Nuova, 40.
Giarda Roberto, Impiegato, Via Panfilo Castaldi, 29.
Giovannola Emilio, All. Ing. Piazza S. Giorgio, 3.
Griziotti avv. Brunetto, Via Borgonuovo, 15.
Haug Giovanni, Procuratore, Via Monti, 17.
Hausammann Emilio, Impiegato, Via Solferino, 2.
Jacobacci Camillo, Editore, Via Tre Alberghi, 22.
Lattuada Luigi, Meccanico, Via Romini, 2 B.
Leppe Gustavo, Industr., Via Morigi, 11 a.
Lidero Giorgio, Imp. ferr. Via S. Gregorio, 31.
Lurani nob. Agostino, Possidente, Via Cappuccio, 18.
Majno Edoardo, V. Pietro Verri, 7.
Manenti Luigi, Corso Magenta, 55.
Mantegazza Paolo, Viale Monforte, 17, Incisore.
Manzoni Aless. Possid., Piazza S. Alessandro, Casa Trivulzio.

(1) Art. 4 dello Statuto: E' Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di lire **CENTO** per una volta tanto. — (2) Quota annua di L. 6. Tassa d'ingresso L. 2.

Mapelli nob. dott. Luigi, Via Vigna. 1. Industriale.
 Mari Ettore, Via Aless. Volta, 16.
 Martinenghi Silvio, Via Lanzone, 28.
 Mauri ing. Antoaio, Via Bocchetto, 5.
 Micalucci Giacomo, Corso Loto, 17.
 Montagna Emilio, Commercio. Via Lanzone, 22.
 Monzini Luigi, Contr. Gas., Corso Romana, 42.
 Morelli Pilo, Commercio, Viale Romana, 64.
 Moro Ginia, Via Vinc. Monti, 4.
 Muggiani Giuseppe, Meccan., Via L. Mascheroni, 12.
 Nasoni Amleto, Viale Ticinese, 14.
 Odoreschi nob. dott. Marco, Via Borgospesso, 25.
PAGANI LONGONI TELESIA, Via Solferino, 1.
 Patrioli Giovanni, Meccanico, Via Savona, 11.
 Piatti Ing. Pietro, Corso Magenta, 32.
 Pietrasanta Camillo, Via S. Marta, 10.
 Pogliani ing. Giuseppe, Via Monte Napoleone, 15.
 Ponti Fabio, Via S. Andrea, 15.
 Pozzi Andrea, Via Atto Vannucci, 7.
 Pozzi Pietro, Via Atto Vannucci, 7.
 Rasetti Cesare, Via Foro Bonaparte, 81.
 Rastellini Giovanni, Pittore, Via Monforte, 14.
 Ragazzini Angelo, Macellaio, Fiori Chiari, 5.
 Reschini Alfredo, Esercente, Via Lanzone, 17.
 Seves Ernesto, Via Caraduso, 18.
 Sigg Roberto, V. Quintino Sella, 4.
 Tedeschi Mario, Via S. Giov. sul Muro, 25.
 Valtellino Giovanni, Via S. Maurizio, 24.
 Villani Gaetano, Ing., Via Vittoria, 45.
 Vittadini Francesco, Corso Magenta, 35.
 Zapelli Giannino, V. dei Clerici, 2.
BUSTO ARSIZIO: Rossi Carlo, Negoziante, Piazza S. Maria, 6.
CERNUSCO sul Naviglio: Gajani Enrico, Contabile.
CORBETTA: Marzorati Andrea, Albergatore.
MAGENTA: PAREA CHERUBINA, Corso Vittoria, 86.
MONZA: Albani Giuseppe, Via Vitt. Emanuele, 7.
 — Corneghiani Luigi, P. Pena, 2.
 — Fossati Alberto, Industriale.
 — Rigatti Bartolomeo, Prof. Via G. Verdi, 5.
OLGIATE M.: Bonfanti Giulio, Segret. Comun.
Modona
 Agazzotti Franco, Via Emilia, 9.
 Fedozzi Achille ing., Via Università, 4.
 Vaccari Luigi, Via Cerna, 52.
Napoli
 Abruzzese prof. Alfonso, Via Mergellina, 170.
 Di Francesco (Giov.), V. Cirillo, 13.
 Pollio Nino, Via S. Mattia, 5.
 Serra Caprioluzza, S. Giuseppe Maggiore, 22.
 Winteler Giorgio, Via Toledo, 185, Impiegato.

FRATTAMAGGIORE: Ferro Francesco, Via Durante, 4 bis.
SORRENTO: Rostaini Giuseppe, Officina elettrica.
Novara
 Maffi dott. Luigi.
 Piazzoni Luigi, Prop. Alb. Isola Bella.
BORGOMANERO: Ghilione Cesare.
 — Ghilione Pietro.
DOMODOSSOLA: Rimoldi prof. Arturo.
INTRA: ROSSI ZACHEO PALMIRA.
SANGERMANO: Bodo avv. Stefano.
TROBASO: Taglioni Pietro, Lid.
 — Taglioni Raffaele, Studente.
 — Taglioni Silverio, Studente.
VEGLIO: Seletto dott. Eugenio.
VERCELLI: PUGLIESE GISELLA, Pal. Cassa di Risparmio, Via S. Cristoforo.
MARANO T.: Castelli Pietro, Ag. di Campagna.
Padova
 Bonmartini, conte Francesco, Via Soccorso, 3708.
 Camerini Arturo, Via S. Giovanni, 907.
 Favero Vittorio, Pizz. V. S. Clemente.
 Levi prof. Cesare, Via Teatro Concordi.
 Penasa Eugenio, negoz., Via Marsari.
 Pizzo Enrico, Comm. Via S. Lorenzo, 4391.
 Sguario Enrico, Viagg. Via S. Leonardo, 4732.
CAMPOSANPIERO: Bigliato Giuseppe.
CITTADELLA: Borella Luigi, Ag. Imposte.
ESTE: Zillo Amos, V. Restara, Pos.
 — Zillo Giuseppe, Industriale, Via F. Alessi.
MONSELICE: Vergani Francesco, Neg. Via Pozzocatena.
Parma
 Bonajni cap. Riccardo, Bg. Maria Luigia, 23.
 Pontoni Eliano, 2 regg. granatieri.
 Torti Giuseppe 2 regg. granatieri.
 Folli Giuseppe.
 Zafferi Ferdinando.
Pavia
CASTEGGIO: Cerutti Leonardo Comm. Via Garibaldi, 7.
Perugia
FOLIGNO: Caneparo Beniamino, Geometra. 10. Sez. Man. Ferr. R. A.
GUBBIO: Ceccarelli dr. Nazzareno.
ORVIETO: Cieri rag. Vincenzo.
 — Serafini avv. Luigi.
RIETI: Sporting Club Rieti.
Piacenza
 Introcini Renato, Via 20 Sett. 14.
Ravenna
 Boni Adolfo, Via Cavour, 53.
 Geminiani Fortunato, Via Mazzini, 7.
 Rasi dott. Girolamo, Notaio, Via Mazzini, 42.
CONSELICE: Romagnoli Giuseppe.
 — Scardovi Giuseppe, Ag. di Campagna.
 — Venturini Pietro, Ag. di Campagna.
 — Vistoli Giambattista Delegato P. S.
S. MARIA IN FABRIGLIO: Tamburini dott. Guglielmo Med.

Roma
 Angeloni Luigi, Neg. Piazza Popolo, 1.
 Cavallini Vittorio, Ten. 83 Fant. Gioda Camillo, Via Manin, 7.
 Marotti ing. G. B. Via Nazionale, 172.
 Minestrini Gaetano, Chirur.-Dentista, Via Condotti, 21.
 Paoi Guido, Gioielliere, Via del Corso, 506.
POLKINGHORNE FLORENCE, Corso d'Italia, 97.
 Ponzetta nob. Nicolò Tomm., Via Ludovici, 36 int. 4.
VELLETRI: Tunini Quintillio, Dirrett. Scuola Normale.
Rovigo
LENDINARA: Marchiori avv. dott. Domenico, Via Garibaldi.
Sassari
 Cantini Ippolito, Cap. 9. Fanteria.
Stona
CHIUSI: Caviglioni Ferdinando, Agente Beni.
Torino
 Arborio Mella nob. Luigi, Corso S. Maurizio, 81.
 Banaudi avv. ing. Giovanni, Via Alfieri, 19.
 Bilotti dott. Alfredo, Via dei Mille, 12.
 Fecchini Giuseppe, Imp. ferr. Via S. Francesco da Paola, 11.
 Lionne Alessandro, Corso Sommelier, 16.
 Mulassano Antonio, Via S. Donato, 46.
 Massa Felice, Usciera ferr., Via Nizza, 2.
 Sacerdote Maurizio, Via Maria Vittoria, 38.
 Sartore cap. Federico, Via Legnano, 26.
 Viale dott. Francesco, Via Venti Settembre, 30.
 Villafranca Soissons Eug. Corso Vitt. Eman., 103.
CARIGNANO: Pelleani Quinto.
 — Rizzetti avv. Carlo.
CASALBORGONE: Campagnola Edoardo.
LUSERNA: Turina Ottavio, Medico-Chirurgo.
PINEROLO: Bruti Edmondo, Sott. Ten. Cavalleria.
 — Micillo Domenico, Sott. Ten. Cavalleria.
 — Torrigiani Migliore, Sott. Ten. Cavalleria.
RIVOLI: Giario (Giov. Batt.), Dirrett. Filanda.
VILLAFRANCA P.: Vottero rag. Ernesto, Proprietario.
Troviso
 Biggi Emilio, Via Canova, 13.
 Vitullo Luca, Fuori P. Cavour, 126.
CASTEL FRANCO VENETO: Bolla Gaspare, Uffic. Cavall.
 — Calosi Luigi, Uffic. Cavall.
 — Tocchi Pasquale Paolo, cap. Cavall.
Udine
 Morelli Vincenzo Umb., Via Villatta, ag. di Commercio.
 Serafini Nicolò Magazz. Bergagna.
OZZANO: Angeli Agostini, Sind.
MANIAGO: Faelli Giuseppe, Possidente.
Venezia
 Bellato Luigi, Via Samuele Mocenigo, 3352.

Berchtold conte Arturo, Piazza Contarini a S. Provaso.
BERCHTOLD cont. Art., Piazza Contarini a S. Provaso.
HOCHLEITNER CAROLINA, Piazza Contarina.
 Walthar Rodolfo, Hôtel Britannia.
CAVARZERE: Salvadego Molin Francesco, Possidente.
MALO': Zanottin Stefano, Merciaio Piazza Nuova.
MIRANO: Prosdocimi Emilio, Poss.
TORRE DI MOSTO: Salvini ing. Antonio.

Verona

Bergalese Giuseppe, Via Corte Sgazzario, 2.
 Bonoldi Carlo, Fur. Magg. 4 Gen.
 Turiotti Paolo, Fur. Magg. 4 Gen.
 Ferragnoli Pietro, Lungadige Teodorico.
 Fontana Angelo, C. S. Anastasia.
 Magliano Vittorio, Ten. 6 Alpini.
 Malucchi Egisto, P. Vitt. Em.
 Pariani Alberto, Uffic. 6 Alpini.
CASTELNUOVO: Angelini Mario, Possidente.
CORREZZO: Soudellari Ugo.
VILLAFRANCA: Masotto Umb. Luigi, Esarcente.
VIGASIO: Piazzoli Luigi, Possid.

Vicenza

Celli Gino, Sott. 68, regg. Fant.
LONIGO: Percoli Giuseppe, Viagg. Via Teatro Vecchio, 383.
 — Facchi Arturo, Vice Cane. Pretura.
ROCCHETTE PIOVENE: Bruno Mario, Impiegato.
 — Granola Natale, Ragion.

ESTERO

Austria-Ungheria

OLEŠ: Manfroni cav. dott. Antonio, Impiegato.
FIUMICELLO: PETEANI baron. TERESA, Villa Vincent.

— **PETEANI** bar. PAULA, Villa Vincent.
GORIZIA: Venuti Luigi, Via Rastello, 5.
LEVICO: Chesi Saverio.
 — De Carli Adolfo.
 — Fronza Albino.
 — Pinamonti Guglielmo.
MORI: Grigolini Enrico, Negoziante.
 — Marchesoni Enrico, Negoz.
 — Rizzardi Alessandro, Negoz.
RIVA: Tonini Vittorio.

ROVERETO: Prohizer Gius. Via dello Roggie.
 — Lenzi Pio, Fabbricante.
 — Gerosa Edoardo, Ingegn.
SIEBACH BEI VILLACH: Soltingen Ernesto, Ag. di Cam.
STENICO: Simouini Costante, Alb.
TEZZO: Gortani Cesare.
TRENTO: Ambrosi Mario, V. Lunga, 18.
 — Garollo Rinaldo, Imp. privato.
TRIESTE: Alcizatore Mario, Imp. Comunale.
 — Moretti Augusto, Via Tiziano, 2.
 — Napoleone Luigi, Via dello Scoglio, 202.
 — Schetina Paolo, Via del Coroneo, 9.
VIGOLO VATTARO: Bailoni Giulio, Studente.

VILLACH: Gregori Luigi, Hevenhilbrgasse, 22.
 — Scarpa Amerigo, Halienerstrasse, 25.

Belgio

BRUXELLES: Kessch Giulio, Dirett. ferr., Rue de Livourne, 37

Egitto

BALIANA: Haselden K. B.: rag.

Francia

MONACO PRINC.: Gerber dott. Paolo Vitt. Via Grimaldi, 16.
 — Mignone Giovanni, Avenue Castellaretto-Maison Oberte
 — Verutti Pietro, S. Susanne, 9.

Germania

BERLINO: Feist Roberto, Via Ritter, 16.
 — Plotti Alessandro, R. Eno-tecnico, Grunemealdst, 119.
KARLRUHE: Hiller Oscar, St.
STOLBERG RHEINLAND: Sassel-tecnico, Granewalds, 119.
WEYMANN: Scavini Francesco, Lesachthal, 84.

Svizzera

BIASCA: Montemartini dott. Vitt.
 — Zamperini Alberto.
GINEVRA: REVEL JENNY, Rue Mur, 15.
LOCARNO: Bonetti Giov. Batt.
 — Guinazzi Damiano.
LUGANO: Schaefer Carl., Via Cantonale, Villa Yamburg.
MENDRISIO: Arnaldi dott. Paolo, Dirett. Manic. Cantonale.
NEUCHÂTEL: Johann Alberto, Faubourg de la Gare, 1.
ZURIGO: HERDER ANNA, Via Cluchutte.

Inghilterra.

BLANCHELAND: Guerneoy, P. Gosselin Lefebere.

Stati Uniti d'America

CHICAGO: WILCOX JOSEPHINE.

Soci che pagarono a tutto il	
31 Dicem. 1900	N. 16750
Nuove iscrizioni pel 1900	» 518
	N. 17268
Soci iscritti dal 1 al 15 Gen- naio 1900	
	» 256
Totale soci effettivi al 15 Gen- naio 1900	
	» 17524
Soci vitalizi	N. 99

La quota pel 1900

La maggioranza dei Soci, ossequente allo statuto, ha pagato la quota di L. 6 pel 1900 entro il 15 Gennaio p. p. Il Consiglio è vivamente grato a questi buoni soci che — colla loro cortese puntualità — agevolano grandemente il compito dell'Amministrazione.

A tutti i soci in corrente vennero già spediti i tre volumi della Guida dell'Emilia. Per gli altri soci si provvederà all'esazione della quota a mezzo dell'assegno postale (L. 6,55) e ciò a scanso di disturbi per essi.

La Direzione.

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Ciclistico Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — Abbonamento annuo per non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2, —

ASSEMBLEA GENERALE DEL T. C. C. I.

L'Assemblea Generale dei Soci del Touring Club Ciclistico Italiano, è convocata per **Domenica 25 Marzo 1900**, alle ore 15, nella Sala del Veloce Club di Milano (Via Cappuccini, 6, e Via Vivaio, 11) gentilmente concessa:

Ordine del Giorno:

1. Approvazione del Verbale dell'Assemblea del 19 marzo 1899: pubblicato nella Rivista N. 2 del 1899).
2. Relazione della Direzione Generale sull'andamento economico e morale del T.
3. Relazione dei Sindaci sul bilancio 1899.
4. Approvazione del Bilancio Consumativo per l'esercizio 1899.
5. Discussione ed approvazione della proposta Revisione dello Statuto (pubblicata nella Rivista N. 3 del 1900).
6. Nomina di sei consiglieri in sostituzione dei signori:
Agrati C., Bertarelli L. V., Binaghi G., Olivieri G., Parboni G., Riva A. estratti e rieleggibili; e di tre sindaci in sostituzione dei signori:
R. Riva, A. Soffredi, G. Turrini scadenti di carica e rieleggibili.
7. Comunicazioni diverse.

Il Verbale di questa seduta verrà immediatamente pubblicato nella Rivista Mensile del T. alla quale sarà annessa la Scheda per la votazione. — Le Schede dovranno essere ritornate alla Sede del T. entro il giorno 15 maggio 1900. Lo scrutinio verrà fatto il giorno 16 maggio 1900 dai Sindaci.

Il Direttore Generale

Federico Johnson.

Il Segretario

AVV. FEDERICO GUASTI

RELAZIONE

sulla Revisione dello Statuto

Egredi Consoci,

All'insperato progredire della nostra Associazione, ai sempre più vasti orizzonti che l'incessante perfezionarsi dei mezzi turistici le apron innanzi, occorreva coordinare l'opera nostra, e quindi le norme che quest'opera governa, lo STATUTO.

Per questo il Consiglio accogliendo la proposta di una generale revisione dello Statuto, ne affidava lo studio ad una speciale Commissione, presieduta dal nostro Direttore Generale e completata dal Vice-Direttore, dal Segretario, dal Capo Sezione strade e dal sottoscritto Capo Sezione legale e Relatore.

Detta Commissione formulava un nuovo progetto, che discusso e modificato in tre letture e unanimamente accettato dal Consiglio e dai Sindaci, viene ora proposto alla finale vostra approvazione.

Revisione.

Dichiaro a premessa che l'opera di revisione fu un'opera di mero coordinamento, giacchè dovevasi il massimo rispetto ai criteri informativi ed ai principi direttivi dell'Associazione nostra. criteri e principi, che l'esperienza di cinque anni, dimostrò essere utili e fecondi.

Fermi in tali intenti, applicando con moderati proposti la facoltà di revisione, si fece pur luogo a molte e molto importanti modificazioni per il crescente incremento dell'Associazione nostra.

Delle principali soltanto di esse mi sembra dover brevemente manifestarvi, o egregi Consoci, i motivi, giacchè di tutte, sarebbe troppo lungo e per moltissime anche veramente superfluo, giacchè si spiegano da sè, mirando esse soltanto a precisare, a completare, a rendere meglio manifesta la disposizione statutaria.

Nome.

La prima e più generale riforma, fu la modificazione della denominazione nostra. Si coordinò cioè il nome dell'Associazione esattamente agli scopi cui essa mira, e da Touring Club Ciclistico Italiano, lo si chiamò conformemente alle nuove attività del Touring, al maggiore suo campo d'azione, al più esteso e benefico dominio, Touring Club Italiano. Non solo esclusivamente il turismo ciclistico, ma pur avendo particolare riguardo al ciclismo, tutto quanto s'affida al turismo italiano, sarà d'ora innanzi dovere del Touring nostro.

E in tale idea convennero già con sorprendente maggioranza i soci allorchando nel maggio dello scorso anno si aprì un'inchiesta al riguardo.

Regolamento.

Altra riforma d'indole generale, fu la semplificazione dello Statuto stesso, riducendolo da 100 a soli 50 articoli. Si tolsero cioè quelle disposizioni che per indole di mero contingenza o di pura esecuzione, sono più atte a figurare in un Regolamento, suscettibile di più facile mutazione, anzichè in uno Statuto che deve stabilire i principi fondamentali dell'Associazione.

Soci.

Nelle modificazioni di indole più particolare, col riordinamento degli scopi e dei mezzi dell'Associazione vengono prime quelle riguardanti i Soci. Si determinò esattamente la natura loro in *Vitalizi* o *Annuali*, anziché effettivi, suddivisione costata alquanto impropria se non anzi errata. Si facilitò il ritorno dei soci che eventualmente fossero usciti dal T. o per dare modo poi a chiunque di sperimentare per qualche anno praticamente i benefici del T. nostro e senza obbligarsi ad una maggior spesa potersi poi giovare della qualità di socio vitalizio, si decise la possibilità di riscatto da parte dei soci annuali di due quote da computarsi nella quota necessaria ad ottenere la qualità di socio vitalizio.

Si concesse infine a tutte le regolari Associazioni di poter come tali usufruire dei vantaggi dei singoli soci.

Così si provvide per la maggior garanzia del buon andamento amministrativo e morale, alla esatta constatazione delle dimissioni, o all'efficacia della radiazione.

Disposizione d'indole transitoria nel passato Statuto era quella dell'Associazione per il tramite di Società sportive ed affini. Necessaria all'inizio tale facilitazione per incorporarvi in massa i soci, in cinque anni ogni Società che volle approfittare dei vantaggi unitivi ebbe modo di farlo. Sicché ora tale opportunità è cessata. Cessata anzi già da tempo, giacché da oltre tre anni non avvi nessuna domanda al riguardo. Si venne quindi nella determinazione di togliere le relative disposizioni che nulla fruttando a vantaggio del T. davan luogo ad alcuni equivoci di interpretazione ed ad un lavoro amministrativo non lieve. Ora esistente e consolidato alquanto il T., tutti, Soci e Società risponderanno individualmente dell'impegno assunto.

Amministrazione

Circa la Direzione o l'Amministrazione se ne semplificò l'organismo e le denominazioni nulla togliendo delle responsabilità che incumbono a chi vien preposto ad esse. Si precisò poi, a scopo legale, le facoltà del Direttore Generale, onde rendere possibile e più sicura la rivendicazione dei nostri diritti.

Si organizzarono le attribuzioni dell'Assemblea generale alquanto incerte dapprima, specie per il periodo di votazione e per il controllo di esse.

Patrimonio.

Cura speciale del Consiglio furon le disposizioni di maggior garanzia per la formazione o incremento del nostro patrimonio, stabilendone una parte intangibile a sacro rispetto e scrupoloso adempimento degli obblighi assunti cogli associati vitalizi e coi donatori. Si adibì poi una parte patrimoniale alle migliori iniziative, disponibile però non già al solo criterio del Consiglio, ma per decisione dell'Assemblea. Anzi ad evitare gli entusiasmi di rosei miraggi e le relative disillusioni, sempre fatali in materia amministrativa, si decise che la stessa Assemblea ordinaria non potesse disporre che di un quinto di tale riserva e per un impegno di un sol anno.

Si determinarono meglio le garanzie di controllo per l'impiego e il deposito e il ritiro dei titoli.

Consoli.

Dall'attività consolare molto attende l'Associazione nostra, e i risultati saranno invero prodigiosamente vantaggiosi per il T. se i preposti alle sue numerose sezioni sapranno tenersi costanti a quella diligenza e a quell'intelligente amore che ora addimostano. E in considerazione di quell'affidamento per il T. di cui dà prova il socio vitalizio, si decise che a parità delle altre condizioni ed attitudini, si abbia a tener calcolo di tale qualità nelle nomine dei Consoli, nomine che a cominciare dalla sperata approvazione del presente Statuto, verranno fatte o riconfermate successivamente ogni biennio.

Avvenire.

Si garantì la possibile ma non facile o frequente modificazione dello Statuto; e vietando ogni suddivisione patrimoniale fra i soci si designò una meta generosa ed elevata al lontano scioglimento dell'Associazione nostra. Ma tale

scioglimento resterà sempre una mera e forzata previsione statutaria perchè nella realtà il T. nostro è già siffatta parte del sentimento e della vita italiana che non può che progredire sempre coll'incessante progresso della patria nostra.

Egregi Consoci,

Onorando il nuovo Statuto della autorevole vostra sanzione, darete all'unanime Consiglio l'ambita prova della vostra fiducia, e al Touring, io spero, le norme a fondamento della sua sempre gloriosa prosperità.

Il Relatore

AVV. CESARE AGRATI.

Lo statuto ora in vigore, che si propone di modificarsi, è pubblicato nell'Annuario 1899.

STATUTO

DEL

Touring Club Italiano

(Associazione Turistica Italiana)

Nome e scopi della Associazione.

Art. 1. — L'Associazione denominata *Touring Club Italiano*, costituita l'8 Novembre 1894 in Milano, ha per scopo lo sviluppo del turismo in generale o più particolarmente lo sviluppo del turismo ciclistico in Italia.

Art. 2. — I principali mezzi d'azione del T. sono:

- a) Pubblicare guide, carte, profili o lavori atti a facilitare lo sviluppo del turismo.
- b) Pubblicare una Rivista turistica, organo ufficiale per tutti gli atti della Associazione.
- c) Istituire dei Rappresentanti, con l'incarico di fornire ai soci tutte le informazioni e l'assistenza che loro potessero necessitare durante il passaggio o la permanenza nelle singole località.
- d) Curare la miglior manutenzione delle strade.
- e) Raccogliere e fornire le informazioni necessarie per tracciare itinerari per escursioni turistiche.
- f) Istituire un servizio di soccorso medico; collocare cassette di riparazione e speciali indicatori ai crocicchi delle strade ed in località pericolose.
- g) Procurare assistenza legale ai soci nella rivendicazione dei loro diritti quali turisti.
- h) Promuovere convegni di propaganda turistica o studiare e procurare la risoluzione delle questioni di interesse generale dei turisti.

i) Ottenere speciali facilitazioni negli alberghi e presso i riparatori di macchine, meccanici, ed affini.

l) Trattare colle Società ferroviarie e di navigazione onde ottenere facilitazioni sui prezzi e la maggior sicurezza nel trasporto delle macchine e bagagli; trattare colle Autorità doganali per la franchigia delle eventuali tasse e formalità di dogana.

m) Stabilire dei rapporti con tutte le consimili Associazioni estere per la reciprocità di trattamento, riduzioni, facilitazioni, scambio di guide, assistenza e eventuale rappresentanza.

Art. 3. — Il Touring Club Italiano dovrà sempre mantenersi estraneo a qualsiasi questione politica o religiosa.

Del Soci.

Art. 4. — L'Associazione è composta di soci vitalizi e di soci annuali.

Art. 5. — I soci vitalizi pagano L. 100 una volta tanto.

Art. 6. — I soci annuali pagano:

Una tassa di entrata di L. 2 una volta tanto.

Una unica quota di L. 5 all'anno.

Chi già appartenne alla Associazione, rientrandovi entro tre anni, non sarà tenuto a ripagare la tassa d'entrata.

Art. 7. — Il socio annuale potrà diventare socio vitalizio computando nelle L. 100 da pagarsi due annualità precedentemente versate ed in ragione di L. 5 ciascuna.

Art. 8. — Le Associazioni regolarmente costituite potranno essere ammesse quali soci vitalizi o annuali pagando la relativa quota. Esse si riterranno rispetto al T. rappresentate da chi verrà designato nella domanda come preposto alla direzione o si riterranno cessate collo scioglimento di esse.

Art. 9. — Per l'invio delle pubblicazioni, tessera, rivista, distintivo è stabilito un concorso annuo da parte di ciascun socio annuale, in misura di una lira, concorso di spesa che potrà esser sospeso dal Consiglio qualora non lo ritenesse più necessario.

Art. 10. — La tassa annua è eguale indistintamente per qualsiasi epoca dell'annata in cui è fatta la domanda di ammissione. Tuttavia il pagamento fatto dopo il 1 Novembre, potrà valere se richiesto nella domanda, per l'anno successivo.

Art. 11. — Chiunque desidera far parte del Touring deve indirizzare alla Direzione Generale una domanda di ammissione, vistata da un socio, o in mancanza dovrà fornire, a mezzo di referenze, la prova della sua onorabilità. La domanda deve esser accompagnata dalla quota relativa. La richiesta d'ammissione varrà quale dichiarazione di riconoscimento da parte del richiedente del presente Statuto e del Regolamento, e di elezione del suo domicilio in Milano presso la Sede Centrale del Touring.

Art. 12. — Tutte le domande di ammissione sono iscritte nella Rivista. Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il candidato, entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Art. 13. — La Direzione Generale potrà rilasciare anche immediatamente la tessera di riconoscimento.

Art. 14. — Se il candidato non è ammesso, il Consiglio gli ritornerà franca di ogni spesa la quota ricevuta con la domanda.

Art. 15. — Ogni socio annuale ha l'obbligo di inviare, prima del 15 gennaio d'ogni anno, la sua quota.

A tutti quelli che non avranno effettuato il pagamento sopraddetto il Consiglio farà pervenire una ricevuta per l'ammontare della quota annua, aumentata dalle spese postali e d'incasso incontrate per tale esazione.

Art. 16. — La qualità di socio del Touring si perde:

a) Per le dimissioni inviate per lettera con ricevuta di ritorno alla Direzione Generale non oltre il 31 Ottobre di ogni anno, trascorso il qual termine il socio sarà obbligato per tutta l'annualità successiva e così di seguito finché non presenti le dimissioni nel modo e termini sopra stabiliti.

b) Per la radiazione pronunciata dal Consiglio per inadempienza del socio, o per gravi motivi.

L'avvenuta radiazione del socio potrà esser resa nota mediante speciale accenno nella Rivista.

La radiazione o le dimissioni importano la decadenza di ogni diritto di socio.

Direzione ed Amministrazione.

Art. 17. — Il Touring ha la sua Direzione generale e la sua Amministrazione centrale in Milano. A dirigere ed amministrare il T. è preposto un Consiglio di non oltre diciotto membri eletti dalla assemblea generale fra i soci capaci di obbligarsi e che risiedono a Milano.

Art. 18. — Il Consiglio elegge fra i suoi membri un Direttore Generale, un Vice Direttore, un Segretario, un Vice Segretario, un Tesoriere, un Capo Console Generale, ed i vari Capi Sezione e aggiunti preposti alle rispettive funzioni del Touring.

Art. 19. — Il Consiglio si riunisce per le necessarie deliberazioni in seguito a convocazione della Direzione generale. Le convocazioni avranno luogo d'ufficio ogni qual volta 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 del 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 un giorno che precede la riunione indetta.

Art. 20. — Tutte le cariche sono gratuite. I Membri del Consiglio durano in carica per tre anni e si rinnovano per un terzo ogni anno. Al termine del primo e del secondo anno dalle elezioni generali saranno estratti a sorte un terzo dei Consiglieri che debbono scendere dall'ufficio. In seguito la coesazione sarà determinata per anzianità.

Art. 21. — I membri del Consiglio sono rieleggibili.

In caso di vacanza di una carica durante l'annata, il Consiglio provvederà sino alle prossime elezioni, interinalmente con altro dei Soci del T. scelto d'accordo coi Sindaci.

Art. 22. — Il Direttore Generale presiede alla Direzione ed alla Amministrazione del Touring. Ha la firma per tutte le operazioni sociali ed ha la rappresentanza legale della Associazione.

All'uopo tutti i soci iscritti danno anche singolarmente a lui mandato di rappresentarli in giudizio sia contro i soci sia contro i terzi, quando ritenga che l'interesse di essi mandanti lo richieda e l'autorizzano a rilasciare procure generali o speciali ad altri mandatari da lui scelti per far valere dette azioni in giudizio. Egli poi si intende munito di ogni altra più ampia facoltà, compresa quella di delegarne temporaneamente ad altri alcune determinate.

Art. 23. — Le facoltà tutto del Direttore Generale si intendono in sua mancanza senz'altro devolute al Vice Direttore, ed in mancanza anche di questi, al più anziano di nomina dei Consiglieri presenti.

Art. 24. — Il controllo generale dell'Amministrazione è fatto da tre Sindaci nominati dall'Assemblea di anno in anno.

Art. 25. — Essi esaminano gli inventari, bilanci e rendiconti annuali; presentano di tale disamina le loro relazioni all'Assemblea generale. I registri, la contabilità ed in generale tutti gli atti del T. C. I. devono essere loro sottoposti a qualunque richiesta. Essi possono, in qualsiasi epoca, verificare lo stato di cassa.

Art. 26. — In caso di decesso o dimissioni d'uno dei Sindaci, quelli rimasti in carica sceglieranno immediatamente tra i soci del T. un supplente che resterà in carica cogli altri sino alle prossime elezioni.

Assemblea Generale.

Art. 27. — Nel mese di marzo d'ogni anno sarà convocata in Milano l'Assemblea Generale ordinaria dei soci. Le Assemblee Generali straordinarie saranno convocate tutte le volte che il Consiglio lo ritenga opportuno o che glielo sia fatta richiesta dai tre Sindaci o da un ventesimo dei soci.

Art. 28. — All'Assemblea generale ordinaria dovranno essere sottoposti:

- a) La relazione della Direzione Generale sull'andamento economico e morale nell'Associazione.
- b) Il Bilancio dal 1 gennaio al 31 dicembre dell'anno precedente.
- c) La relazione dei Sindaci sul Bilancio.
- d) La nomina delle cariche Sociali.

Gli altri argomenti che fossero proposti, sia dal Consiglio, sia dai soci ed iscritti a norma degli art. 25 30.

Art. 29. — Alle Assemblee straordinarie saranno sottoposti quegli argomenti per quali furono convocate.

Art. 30. — Gli avvisi di convocazione saranno pubblicati nella *Rivista* almeno quindici giorni prima del giorno fissato per l'Assemblea. Tale avviso indicherà il luogo e l'ora di riunione dell'Assemblea, l'elenco degli oggetti a trattarsi, ed il termine in cui dovrà compiersi la votazione.

Art. 31. — Le proposte d'iniziativa dei soci che questi volessero far portare all'ordine del giorno dell'Assemblea Generale ordinaria, debbono essere indirizzate alla Direzione Generale non oltre il mese di Gennaio. Dovranno esser posti al relativo ordine del giorno se fatto unanimemente da tre Sindaci o da un ventesimo dei soci, e se il Consiglio lo ritiene opportuno.

Art. 32. — L'Assemblea si esplica in due periodi, quello di discussione e quello di votazione.

Art. 33. — L'Assemblea nomina, all'infuori del Consiglio, il suo Presidente. Le funzioni di Segretario sono assunte dal Segretario del Consiglio, o da un Consigliere.

Art. 34. — Su ogni oggetto posto all'ordine del giorno, i presenti alla discussione possono esprimere con votazione l'avviso della loro maggioranza a titolo consultivo, ritenendosi che le deliberazioni verranno prese solo sul computo delle schede di votazione.

Art. 35. — Il verbale dell'Assemblea, firmato dal Presidente e dal Segretario dell'Assemblea, sarà inscritto nel primo numero della *Rivista* che sarà pubblicato subito dopo la riunione dell'Assemblea.

Art. 36. — Chiusa la discussione all'Assemblea Generale e nel termine prefissato, i soci manderanno sulle schede di votazione che saranno loro inviate colla *Rivista*, il loro voto sulle questioni di cui all'ordine del giorno.

Le schede non debitamente affrancate saranno respinte.

Art. 37. — Il Comitato dei Sindaci a garanzia delle votazioni potrà sempre organizzare la spedizione, il ricevimento e lo scrutinio delle schede come meglio riterrà opportuno.

Art. 38. — Le Assemblee Generali straordinarie potranno essere indette esclusivamente per corrispondenza, quando gli oggetti posti all'ordine del giorno lo permetteranno, e ciò a criterio del Consiglio.

Art. 39. — Salvo i casi in cui è diversamente disposto, le proposte che hanno ottenuto la maggioranza dei votanti si intendono approvate.

Il risultato delle votazioni obbliga tutti i soci: esso è constatato dal verbale, firmato dagli scrutatori e pubblicato nella *Rivista*.

Patrimonio.

Art. 40. — Il patrimonio del T. C. I. comprende il Capitale o il Fondo di riserva.

Il Capitale è costituito:

- a) Dalle quote dei soci vitalizi.
- b) Dalle somme donate all'Associazione senza speciale destinazione.

Il Fondo di riserva è costituito da quella quota di eccedenza attiva della gestione annuale che su proposta del Consiglio vi furono e saranno devolute ogni anno dalla Assemblea.

Art. 41. — L'Assemblea ordinaria, su proposta del Consiglio, potrà disporre ogni anno del fondo di riserva, ma non mai oltre un quinto.

Art. 42. — Le rendite annuali comprendono: Gli interessi del capitale o della riserva, le donazioni da erogarsi nell'anno, le quote dei soci annuali e tutti i profitti diversi.

Art. 43. — I fondi Sociali occorrenti per l'ordinaria gestione dell'Associazione verranno depositati in conto corrente presso un Istituto di Credito fissato dal Consiglio in concorso coi Sindaci. Tale deposito sarà intestato al nome dell'Associazione e non potrà essere ritirato che con la firma del Direttore Generale o del Tesoriere.

Art. 44. — Il Capitale della Associazione verrà investito in titoli garantiti dallo Stato, i quali saranno depositati presso l'Istituto di Credito prefissato, e questi non potranno essere ritirati che colla firma del Direttore Generale e del Tesoriere o loro rispettivi delegati.

Corpo Consolare.

Art. 45. — Il Corpo Consolare è composto di Capi Consoli o Consoli scelti fra i soci, preferibilmente fra i soci vitalizi, e nominati o riconfermati dalla Direzione ogni biennio.

Essi rappresentano nelle località cui sono preposti, la Direzione del T. Sono incaricati dell'esecuzione delle relative deliberazioni, e debbono cooperare al migliore interesse e maggiore sviluppo dell'Associazione stessa.

Regolamento.

Art. 46. — Un regolamento redatto dal Consiglio fissa le condizioni atte ad assicurare l'esecuzione del presente Statuto, specie per la nomina e le attribuzioni dei Capi Sezioni e Aggiunti, dei Capo Consoli o Consoli, dei Consulenti legali, Medici o degli alberghi e meccanici affiliati.

Distintivo e tessera di riconoscimento.

Art. 47. — Il distintivo del Touring Club Italiano e la tessera di riconoscimento sono quelli determinati dal Consiglio.

Revisione dello Statuto e scioglimento dell'Associazione

Art. 48. — Per la revisione o modificazione del presente Statuto, per la disposizione del Capitale, come per lo scioglimento della Associazione, sarà necessario il voto della Assemblea Generale, specialmente convocata a tale scopo, e che alla votazione partecipi un ventesimo di soci, od almeno mille di essi qualora i soci fossero più di ventimila.

Art. 49. — In caso di scioglimento della Associazione l'attivo netto sarà tutto erogato a sconi analoghi a quelli dell'Associazione, a seconda della deliberazione della rispettiva Assemblea generale, escluso sempre però ogni divisione fra i soci.

Art. 50. — Il presente Statuto, come il Regolamento relativo, sono obbligatori per tutti i soci del Touring, dalla data di loro approvazione.

Deliberazioni del Consiglio

Seduta del 7 Febbraio 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA - GUASTI - AGRATI - ARDENGOHI - BARUTTA - BINDA - FAVARI - GORLA - MARELLI - MORO - OLIVIERI - PARDONI - VANZETTI - *Consiglieri*; ed i *Sindaci* TURRINI - SOFFREDI.

Scusati: BERTARELLI - GAVAZZI.

Statuto Sociale.

AGRATI, capo sezione legale, in relazione all'incarico avuto dal Consiglio dà ragione delle modificazioni da lui proposte allo Statuto sociale d'accordo colla Direzione Generale. Il Consiglio discute ampiamente tali proposte, che vengono in massima accolte, riservandosi alla prossima seduta la loro approvazione.

Si prendono in seguito deliberazioni di indole interna.

Seduta del 14 Febbraio 1900.

PRESENTI: - GUASTI - BERTARELLI - BARUTTA - BINDA - BINDA - MARELLI - MORO - OLIVIERI - PARDONI - VANZETTI *Consiglieri*.

Scusati: JOHNSON - AGRATI.

GAVAZZI, Commemora il socio vitalizio avv. Carlo Magnaghi, Vice-Presidente del Club Alpino, sezione di Milano, tolto in questi giorni da improvviso malore all'affetto degli amici; e ne ricorda in particolar modo l'opera intelligente spesa a favore del Turismo, di cui egli era uno dei più valorosi fautori.

Il Consiglio unanime delibera di esprimere alla famiglia Magnaghi a nome del T. le più vive condoglianze.

Il Consiglio prende pure parte al lutto che colla morte della madre, colpisce il collega Oreste Gorla, una seconda volta in breve volger di tempo, e per lui esprime parole di grande simpatia e di vivissimo affetto.

Statuto Sociale.

Si continua la discussione delle riforme proposte allo Statuto sociale.

Soci benemeriti.

Di conformità alle deliberazioni prese dal Consiglio, nella seduta 12 Novembre 1899, si proclamano soci benemeriti i seguenti soci che hanno procurato 10 nuovi aderenti al T. dopo il 1. Gennaio 1900.

Charatti Augusto, Rocchetto (Pioveno) — Battaglieri U., Console di Casalmaggiore — Pizzagalli avv. avv. Felice, Barutta magg. avv. Alessandro — Cunco Vidal Luigi — Caspani rag. Marcello, Milano — Lombardi Domenico, Console di Rovigo — Rocca Umberto, Console di Parma.

Soci vitalizi.

Si nominano soci vitalizi i signori: Zucchinietti Emilio, Aimonti Giuseppe, Giordano comm. Umberto, Bertolazzi Luigi Kettlitz Albino di Milano — Dall'Olio comm. Alberto, Sindaco di Bologna — Crida Ugo, Monteponi.

Seduta del 21 Febbraio 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA - GUASTI - AGRATI - BARUTTA - BERTARELLI - BINDA - FAVARI - GORLA - MARELLI - OLIVIERI - PARDONI *Consiglieri*; SOFFREDI *Sindaco*.

Statuto Sociale.

Si continua fino ad ora tarda la discussione sulle proposte modificazioni allo Statuto e la loro definitiva approvazione, viene rinviata ad una apposita seduta indetta per giorno successivo.

Seduta del 22 Febbraio 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA - GUASTI - AGRATI - BARUTTA - BERTARELLI - BINDA - FAVARI - GORLA - MARELLI - OLIVIERI - PARDONI - VANZETTI *Consiglieri* ed i *Sindaci*: SOFFREDI e TURRINI.

Statuto Sociale.

AGRATI, riassume il risultato della discussione seguita in Consiglio nelle tre precedenti sedute e presenta il nuovo testo di Statuto modificato secondo le risultanze della discussione. Il Consiglio unanime lo approva.

Monografie turistiche.

BERTARELLI presenta e svolge ampiamente una proposta intesa a ottenere che il T. abbia ad illustrare turisticamente le 300 linee di grande comunicazione mediante 300 brevissime monografie, contenenti la descrizione pittoresca, storica, artistica ecc. della linea; il mezzo rapido e logico di visitare in poche ore le piccole città, gli accenni sulla geologia, la storia naturale, le curiosità ecc. che possono interessare il turista colto; monografie da una a 6 pagine, da redigere colla collaborazione dei soci fra i quali si indirebbero speciali concorsi a premi (vedasi la presente Rivista a pag. 46).

Il Consiglio dopo breve discussione accoglie e vota unanime la proposta riconoscendone l'importanza e l'interesse pratico ed educativo.

Per una guida del Trentino.

BERTARELLI comunica che il Prof. cav. Ottono Brentari, autore di numerose ed apprezzate guide turistiche avrebbe in animo di pubblicare una guida ciclo alpina del Trentino ed ha chiesto a tale scopo la collaborazione e l'appoggio del T. Egli propone di accordare il chiesto aiuto che può efficacemente concorrere a favorire la letteratura illustrativa del Paese, il che rientra appunto negli scopi del T. e di sua parte si dichiara disposto a mettere a disposizione del prof. Brentari la serie di profili e di notizie che possono in modo particolare interessare il ciclista o di servire di tramite presso i Consolati che certo si presteranno coll'attività che li distingue alla chiesta collaborazione.

Il Consiglio conviene col capo sezione strade nella opportunità di promuovere ed incoraggiare le pubblicazioni turistiche che per il nome e la competenza del loro autore presentano garanzie di serietà; riconosce che la proposta pubblicazione del prof. Brentari ricivrà indubbiamente utile concorrendo a far conoscere un paese particolarmente interessante per i turisti e nel quale il T. conta oltre un migliaio di soci; e mentre ringrazia Bertarelli per la sua offerta di collaborazione nella nuova guida delibera di sottoscrivere per l'acquisto di 1000 copie di questa guida, che l'autore intende mettere in vendita al prezzo di L. 1.

Pei Soci benemeriti.

Il socio Massimiliano Türkheimer, titolare della ditta M. Türkheimer (Milano, via Lanzzone, 10), nel desiderio di concorrere di sua parte a favorire l'incremento nel numero dei soci del T. ha messo a disposizione del Consiglio una bicicletta «Star Wheel» od una bicicletta «Cielo-alpina» a scelta, ambedue ultimo modello e con pneumatici «Marca Leone» perchè la bicicletta stessa venga estratta a sorte fra coloro che avranno procurato al Touring dal Marzo all'Ottobre 1900 N. 10 nuovi soci.

Il Consiglio accetta con grato animo la generosa offerta del consocio, nuova prova del suo vivo e fecondo interessamento pel T. e lo segnala alla benemerenzza dei soci insieme alla ditta G. Sommariva (agenzia Chiari) che già ha offerto un viaggio gratis a Parigi colla permanenza per otto giorni, da estrarsi a sorte fra i soci dichiarati benemeriti a tutto Giugno 1900.

Movimento dei Soci.

Il Consiglio prende atto che dei 16750 soci, che avevano pagato al 31 Dicembre 1899, ne vennero depennati 750 che per morte o per regolare dimissione cessarono di far parte della società. L'anno 1900 si è così incominciato con soci 16.000 effettivi, ed essi colle nuove iscrizioni a tutt'oggi, in numero di 1343, sono ora N. 17.343. Di questi hanno versato la quota pel 1900 circa 12.000. Sono ora in corso pratiche per affrettare gli incassi delle quote dei soci ritardatari.

Il Segretario Avv. F. GUASTI

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

- ALCAMO (Trapani). — Avv. Gaetano Di-Biasi.
 ALESSANDRIA. — Avv. Giuseppe Grillo, Via Cavour, 22.
 — Av. Federico Moro, Via Faa di Bruno, 15.
 CUGGIONO. — Avv. Giovanni Oriani.
 FIRENZE. — Avv. Torello Prenolini, Via Cherubini, 6.
 LODI. — Avv. Paolo Bonomi, Corso Roma, 52.
 LUCCA. — Avv. Benedino Bernardi, Via del Duomo, 2.
 ROMA. — Avv. Rodolfo Hanau, Largo dell'impresa, 123.
 TERAMO. — Avv. Giuseppe De Albertis, Corso P. Resle, 12.
 VENEZIA. — Avv. Nob. Andrea Cornolbi, S. Fantino 1661.
 VERONA. — Avv. Eriberto Rossi.

Giudicati turistici.

Pei Soci morosi.

Il Giudice Conciliatore di Milano con sua recente sentenza, ritenendosi al riguardo competente a giudicare, ha condannato un socio moroso del T. al pagamento delle quote dovute, oltre le spese di giudizio o sentenza.

Vertenze e Sentenze.

Una vittoria del T.

Nell'ottobre scorso il consocio Longa, un ciclista del lago, venne da Arona a Milano in bicicletta.

Alla bella gita non mancò neppure presso Milano il solito *incidente turistico* — una caduta contro un paracarro.

Non ne soffersero molto la bicicletta, nè molto il cavaliere. Non così però la *targhetta*, giacchè entrato in Milano e fatte varie incombenze, un'amico l'avvisò della targhetta manomessa dal paracarro o da... altri, e l'avvisò di informare la prima guardia che incontrasse della triste avventura toccata.

L'incontrò in via Monte di Pietà, l'avvisò, o pietoso il vigile urbano l'accompagnò al mandamento per ottenere un biglietto di libero transito sino all'ufficio metrico per la riapplicazione del contrassegno.

Il delegato di turno trovò però che nè la legge nè il regolamento portano alcun modulo per il libero transito nei diagraziati frangenti, e allora pensò che anzichè il biglietto necessitasse la intera persona del vigile per accompagnare il caduto ciclista all'ufficio metrico, ed infatti ordinò che un vigile scortasse il ciclista.

Ma il ciclista *montato* andava più veloce del vigile *appiedato*, tanto che questi stanco pensò di formulare lui il modulo di libero transito, e su un pezzo di carta con un mozzicone di lapis scrisse l'autorizzazione di *lasse passer* alle compagne guardie e di rinnovo di contrassegno all'Ufficio Metrico.

Le guardie compagne lasciarono difatti passare, ma l'Ufficio che non riceve ordini dai semplici vigili, rifiutò la riapplicazione della targhetta ed elevò contravvenzione perchè non era provato che proprio il ciclista avesse manomessa la targhetta contro il paracarro e non colle mani.

Da qui sequestro della bicicletta, verbali, contravvenzione, giudizio....

Il *Touring* si occupò delle disgrazie del suo consocio, gli procurò o gli curò la difesa, la quale affidata al cortese patrocinio dei Consulenti legali Avv. Guarnaschelli e Mojana ottenne dal Pretore Urbano giustizia delle bizze di gerarchia burocratica e l'assoluzione del consocio.

Ecco l'importante sentenza:

LONGA EDMONDO fu Sereuo, d'anni 43, residente in Arona.

IMPUTATO

del reato di cui all'art. 1-5 legge sui velocipedi per avere in Milano il 31 ottobre 1899 circolato con una bicicletta colla targhetta manomessa. In esito all'odierno pubblico dibattimento tenutosi in contradd. dell'imputato. Ritenuto che in fatto i vigili Urbani della città di Milano, Bozzetti Luigi e Fedegari Giuseppe constatavano con loro Verbale 31 ottobre 1899, come il Longa Edmondo percorresse la via Manzoni di questa città con una bicicletta avente la targhetta manomessa in modo da potersi levare ed applicare ad altro veicolo, e la dichiararono in contravvenzione, procedendo al sequestro della macchina.

All'orale dibattimento il Longa si giustifica col dire che nulla aveva manomesso, che giunto in Milano da Arona, precisamente in quella giornata, aveva atteso varie incombenze lasciando qua e là appoggiata la bicicletta, che poco prima di esser posti in contravvenzione era stato avvisato da un amico della manomissione della targhetta, sicchè egli stesso aveva subito di ciò avvisato i vigili i quali poi avevano elevato il verbale. E tutto questo circostanze di fatto rimasero provate in seguito alla escusazione dei vigili e dei testi a difesa, essendo stato precisamente rinviato il dibattimento della udienza del 6 ottobre 1899 dietro istanza della difesa per mettere in chiaro quanto sopra.

Ritenuto che manca la prova che abbia il Longo circolato colla bicicletta portante targhetta manomessa nel viaggio da Arona a Milano.

Ritenuto che è verosimile sia stata questa manomessa in Milano mentre la macchina stava appoggiata nei vari luoghi ove si recò Longa o poco prima dello avviso stato dato. A ciò conviene il complesso delle risultanze processuali.

Ritenuto che non può esserci reato nel fatto di avere circolato in Milano successivamente allo avviso avuto dallo amico Lucchetti circa la manomissione della targhetta e precisamente mentre aveva l'intenzione di avvisare l'Autorità dell'accadutogli.

Se stà la volontarietà di circolare con velocipede che portava la targhetta in condizione da farla ravvisare come inesistente, manca però la volontarietà di commettere la contravvenzione, anzi si ha la prova di avviso contrario. E ciò è evidente una volta che il Longa circolava in quel momento solo per avvisare l'autorità dello ocorso.

Ritenuto che se per la esenza della contravvenzione basta il fatto materiale contro la legge e la volontarietà dell'atto il quale elemento nelle Contr. si presume, esula reato quando si provi che il prevenuto non volle commettere atto contro la legge. Su ciò dottrina o giurisprudenza sono concordi, nè occorre insistere su questa tesi.

Ritenuto pertanto non provata la reità.

Giudica assolversi Longa Edmondo per non essere provata la sua reità, ordinata la restituzione della bicicletta in sequestro.

Milano, 12 Gennaio 1900.

Il Pretore
F. NOSEDA.

Leggi e Regolamenti.

IL BELGIO INSEGNA.

M. Smet de Naeyer ministro delle finanze del Belgio ha emanato una circolare colla quale si abolisce ogni e qualunque formalità di dogana, all'entrata ed all'uscita da quel Regno, ad ogni Socio di Associazioni turistiche riconosciute, munito della tessera d'identificazione, del Socio e della sua macchina.

Questa disposizione liberale del progredito Stato Belgio è entrata in vigore dal primo gennaio 1900 per tutte le Associazioni turistiche riconosciute di quei paesi che accordano alla Società belga uguale trattamento o facilitazioni equivalenti.

Posta legale

Sig. POLACCO, Console - ESTE. — Se Ella vuole far applicare il motore alla sua bicicletta deve pagare la tassa di lire venti, anziché lire dieci.

Sig. CAVAZZUCCA, Console - VERONA. — Per il loro ricorso contro l'ordinanza della Giunta Comunale fattoci pervenire quanto già il termine utile era trascorso, nulla possiamo fare in via legale e amministrativa. Vedrà il Direttore Generale se gli è possibile raccomandarlo alla benevola sollecitudine del Ministero.

Sig. DIAMANTE e Sig. TROMBONI. — La Direzione delle Poste è restia ad accordare alle tessere di qualsiasi associazione la qualità di documento di riconoscimento personale. Ad ogni modo si ritenterà.

Sig. USUELLI, Console - CASALBUTTANO. — Se la bambina del consocio ruppe la targhetta della bicicletta, il consocio doveva affrettarsi a far constatare la manomissione da una guardia o recarsi all'ufficio Metrico per la riapplicazione. Non avendo ciò fatto la contravvenzione sussiste.

Sig. RESCHINI - MILANO. — Scriva preavvisando l'avvenuto incidente alla dogana di confine italiano, dichiarando come la mancanza del certificato non sia dovuta a sua colpa e dichiarando che detiene i documenti identificatori della bicicletta temporaneamente portata in Austria.

Sig. LONGA - ARONA. — Fatte le pratiche per lo svincolo della bicicletta mi avverte se non le venne rilasciata.

Avv. TERENCE - BRESCIA. — Non credo che l'On. Bruniati né voglia, né possa come Consigliere di Stato sostenere il ricorso da lei diligentemente presentato. Veda di scegliere o rivolgersi a qualche collega Consulente di Roma, il cui indirizzo lo potrà trovare nell'elenco riportato nello ultimo due Riviste del T.

Mi informi dell'esito per l'eventuale pubblicazione della sentenza. Ringraziamenti per il suo benevolo interessamento alla nostra Associazione.

Sig. VIANI, Console - CASTELFRANCO. — Se il velocipede è un vero balocco di nessun valore, potrà sostenere il consocio Moretti, che la tassa colpisce i velocipedi per la circolazione, non per gli infantili passatempo. E' apprezzamento di fatto, e quindi rimesso al puro criterio del Giudice, se l'oggetto in questione, sia un velocipede anziché un semplice giocattolo.

Sig. LUISANI - ARIANO. — Il diritto di passaggio sul ponte a Chiato, può essere un diritto particolare di pedaggio, che quindi deve valere malgrado la libera circolazione dei velocipedi. Mi necessita quindi prima sapere se il tasso richiesto di cent. 10 non sia dovuto per tale diritto.

Avv. BRIGNONE - PINEROLO. — I Consulenti legali del T. sono nominati fra gli stessi soci del T.

AVV. CESARE AGRATI.
capo sezione legale

UNA BICICLETTA GRATIS

Gli antichi avevano il motto - *Crescit eundo*. Quasi possiamo ripeterlo noi a proposito dei regali che fioccano ai Soci. Ieri un viaggio gratis a Parigi: oggi riduzioni sensibili a quelli che la fortuna non favorirà: domani una bicicletta gratis.

L'offerta viene dalla ditta Türkheimer di Milano. Si tratta d'un "bicicletto alpino", ultima marca, da estrarsi a sorte fra quelli che iscriveranno più di 10 soci. (Vedi *Deliberazioni del Consiglio*).

SEZIONE MOVIMENTO

IMPORTANTE.

Pei moltissimi reclami che continuamente mi vengono rivolti dalle diverse Amministrazioni doganali, reclami causati da mancato adempimento di formalità prescritte pel transito dei velocipedi dai confini di Stato, ho dovuto persuadermi che la maggior parte dei soci, o non sono perfettamente al corrente delle norme stabilite, oppure non comprendono di quanta e quale importanza sono tali operazioni.

E' sommamente deplorabile come, malgrado tutte le raccomandazioni fatte ripetutamente su questa Rivista, e delle dettagliate spiegazioni fornite dall'Annuario, vi siano ancora dei soci i quali colla loro imperdonabile trascuratezza provocano continui rimarchi.

In questo momento, in fatto di facilitazioni doganali, il nostro Touring attraversa un critico periodo. Sono in corso laboriose pratiche con diversi governi per ottenere il libero transito dei confini di Stato, ciò che vorrebbe dire risparmio di innumerevoli noie per l'adempimento delle pratiche ora in uso, all'entrata ed eliminazione della constatazione materiale della riesportazione delle macchine all'uscita, ecc. ecc. ma i soci contravventori, colle loro trascuranze, rendono sommamente difficile il conseguimento di ulteriori e più late concessioni.

Spero fra non molto di non essere più costretto di ritornare su questo incescoso argomento, ma per ora faccio di nuovo vivissimo appello ai signori soci tutti, ed ai signori Consoli in special modo, perchè, allorché si presenti loro l'occasione, non manchino di fare speciale raccomandazione a quei tali che per appartenere da poco tempo a questo Touring o per non aver avuto ancora bisogno di varcare i confini di Stato, non conoscessero le norme prescritte.

Ecco per intanto come deve contenersi il socio del T. C. Italiano residente all'estero per la

Temporanea Importazione dei Velocipedi in Italia.

I soci del T. C. Italiano residenti all'estero che vengono in Italia, muniti della tessera sociale con fotografia e colle generalità (marca o numero) della macchina, sono esonerati dal versamento della cauzione di Franchi 42.60 e viene limitata l'operazione alla semplice piombatura della macchina ed alla emissione di una bolletta di temporanea importazione dietro il pagamento di L. 1.35 circa.

La validità di questo documento può essere di un mese fino al limite massimo di un anno, a seconda della permanenza nel Regno dell'interessato; ancorchè il socio avesse l'intenzione di fermarsi in Italia pochissimo tempo, converrà sempre ch'egli chieda la massima validità, per quei casi i cui, per una ragione qualsiasi, non volesse o non potesse ritornare all'estero nel termine di tempo diviso in precedenza.

Le bollette di temporanea importazione, emesse con validità a meno di 12 mesi, possono venire prorogate fino al limite massimo di un anno. Per ottenere tale proroga è prescritto che l'utente inoltri, prima della scadenza, analoga domanda all'Ufficio doganale che ha emesso il documento. E' considerata come non presentata ogni domanda fatta dopo scaduto il termine assegnato per la riesportazione del velocipede.

Unitamente all'istanza, che converrà inoltrare a mezzo di raccomandata, con francobollo per la risposta, bisogna allegare la bolletta per cui si chiede la proroga. Indicare con chiarezza e precisione il proprio domicilio, per evitare possibili ritardi o disagi.

Avanti di ritornare all'estero il socio è obbligato di far praticare la

Constatazione Materiale della Riesportazione della Macchina.

A completamento delle formalità doganali, il socio, avanti di lasciare l'Italia, deve presentarsi all'Ufficio doganale Italiano perchè venga da quegli Agenti tolto il piombo dalla macchina, ritirata la bolletta di temporanea importazione o rilasciato il certificato di scarico. Quest'ultimo, non venendo emesso che a richiesta dell'interessato, è bene domandarne e conservarlo, per poterlo esibire ad ogni evenienza.

Le dogane non accettano alcun documento, giustificante l'avvenuta riesportazione, che non sia da loro stesso rilasciato; eppur non vengono presi in considerazione tutti quei certificati, di sindaci, di notabilità, di negozianti ecc. che in seguito a reclami per mancata riesportazione i soci si procurano. Dunque od esibire il "Certificato di scarico", o pagare i diritti daziari.

Qualora, anzichè in velocipede, il transito avesse luogo per ferrovia, l'operazione di scarico deve praticarsi presso l'Ufficio doganale sito nelle stazioni internazionali (ove cioè ha luogo la visita dei bagagli), se per mare, presso gli Uffici del porto d'imbarco.

Nel caso poi il socio intendesse di viaggiare separatamente dalla propria macchina, vale a dire, che volesse spedirla prima di lasciare l'Italia, oppure se la volesse far spedire in seguito come merce, dovrà incaricare lo spedizioniere, perchè faccia le pratiche necessarie per la constatazione della riesportazione. In questo caso la macchina dovrà essere sempre munita del piombo intatto ed accompagnata dalla bolletta di temporanea importazione.

Nel prossimo numero parlerò delle modalità necessarie per l'importazione temporanea dei velocipedi nell'Impero Austriaco.

Il Capo Sezione Movimento
STANISLAO PARONI.

Che cosa avranno i Soci nel 1900

La guida dell'Emilia — 3 splendidi volumi.
La guida della grandi comunicazioni. —
(riveduta ed ampliata).

La guida della Toscana.

L'annuario del 1900 — trasformato (radicalmente).

La carta dell'Italia Meridionale.

Nuovi profili — (di cui è nota l'originalità).

La Rivista del T.

Oltre una quantità di facilitazioni d'ogni genere, e la soddisfazione di far parte d'un sodalizio che ha un ideale patriottico, educativo.

CONSOLATO

19.° ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Capo Consoli.

Campobasso Albino Luigi
Mantova Trentin Antonio
Messina Timoteo Ali

ESTERO

Baliana (Egitto) Pizzagalli ing. Guido

Consoli.

Asini Lolli Alessandro
Busto Garolfo Sala rag. Francesco
Cambiago milanese Rolfini sac. Luigi
Campagnatico Rossi Amilcare
Carrara Valenti Vittorio
Caserta Pagani prof. Gustavo
Castelfranco Veneto Viani Antonio
Catanzaro Salo dott. Ettore

Chignolo Po Giannini Piero
Cittiglio Baj rag. Paolo
Cividale Do Puppi conte Gerolamo
Gorzano Migliavacca dott. Ugo
Gubbio Ceccarelli dott. Nazzareno
Isola della Scala Morasutti dott. Carlo
Luino Rodari Ferrante
Maniago Faelli Vittorio
Mantova Bracchi Luigi
Martinengo Morandi Carlo
Mombaruzzo Eula dott. Donato Cost.
Monticelli Brianza Motta Francesco
Nervi Gallo Enrico
Orbetello Valiani Giuseppe
Partanna Giliberti avv. Giuseppe
Pianezza Scavia Michelangelo
Piazzola s. B. Nesbit cap. Luigi
Pisa Granati avv. prof. Pilade
Pontassieve Polidori avv. Polidoro
Pontedera Bellincioni Nello
Prato Cipriani dott. Cipriano
Radicefani Puni Ezio
Sanbonifacio Brenna Ciro
S. Massimo (Campob.) Farrace dott. Pietro
S. Maria in Fabriago Govoni Francesco
S. Felice sul Panaro Cavicchioni Antonio Cor.
S. Vito d'Asolo Gianna Bernardo Marco Alvise
Siena Camora avv. dott. Carlo
Serravalle Scrvia Bellia dott. Edgardo
Sondrio Piazza prof. Giuseppe
Spoleto Garofolo Alfredo
" Mansueti Ernesto
" Baiocco Ettore
Terni Piantoni Alessandro
Terni Di Montegnacco conte Italo
Tricesimo Pardelli Masimil.
Venezia Ravà Achille
" Scatturin Bortolo
" Vittorelli Nob. avv. Carlo

ESTERO

Asmara Benedetti Vincenzo
Basilca Rusca Rinaldo
Berlino Plotti Alessandro
Berna Baj ing. Innocente
Bruxelles Ruffoni Bruno
Cattaro Fiorelli Paolo
Cheren Caffarel William
Chiaso Pasquali Guido
Göttingen Locatelli Ugo
Mendrisio Soldini Angelo
Mouso Principato Panerazi Ampugnani F.
New-York Savini dott. Carlo
Nizza Marittima Religioso conte Ercole
Pietroburgo Fratini Angelo
Tione Boni dott. Carlo
Trieste Adami Carlo
" Tavini dott. Riccardo

Si prega vivamente di notificare i cambiamenti di indirizzo.

SEZIONE COMFORT

ALBERGHI e RISTORANTI che si affiliarono al T. C. C. I. dal 20 Dicembre 1899 al 20 Gennaio 1900

LOCALITA'		Denominazione dell'Albergo	Sconto per 0/0	Prezzo notte della Camera	Ritirose p. anfore	Esposizione p. anfore	Cam. os. p. fotogr.	OSSERVAZIONI
Comune	Provincia							
Bassano	Vicenza	Il Cardellino *	10	L. 1 —	no	si	no	presso Drogheria Bortignon
Belgirate	Novara	Caffè Centrale	10	—	si	si	si	> F.lli Bollano
Borgomanero	"	Ramo Secco e Italia	10	• 1 50	—	—	—	
Casalina	Perugia	Della Posta *	10	• 0 50	si	si	no	> Pasquale Tiacci
Castaro	Dalmazia	Alla Città di Graz *	20	• 1 60	si	si	no	> Marassovich
Este	Padova	Pasticceria Cortollazzo	10	—	—	—	—	! sulle pasticcerie
Forlì	Forlì	Caffè e Pasticceria Torinese *	10	—	si	no	no	> bibite e confetture
Gassino Torinese	Torino	Caffè S. Carlo	10	—	—	no	—	
Levanto	Genova	Gr. Hôtel Levanto *	10	• 2 a 2 50	si	si	no	presso F.lli Bormiotto
Olgiate Molgora	Como	S. Rocco e Sebastiano *	10	• 1 —	si	si	si	> Ant Pizzagalli
"	"	Della Stazione *	10	• 1 —	si	—	si	
Oneglia	Portomaur.	Vapore	10	• 2 50	si	si	—	
Palazzo	Bergamo	Del Gallo	10	• 0 60	si	si	si	
Parona all'Adige	Verona	Nino	10	• 0 80	si	si	—	
Pavia	Parva	Ristorante Sport *	15	—	si	si	no	
"	"	Trattoria del Teatro	10	• 1 —	si	si	no	
Recoaro	Vicenza	Europa	12	• 1 —	—	—	—	
Rovigo	Rovigo	Stella d'Italia, Via Angeli, 33	12	• 1 —	si	si	si	> Pasotto Albino
Trieste	Trieste	Moncenisio	10	• 2 —	si	si	no	
Udine	Udina	Caffè Pasticc. I. di P. Genova *	10	—	—	—	—	
Zurigo	Swizzera	Romero Hotel	10	• 2 —	si	si	si	

(*) Accordano lo sconto ai soli ciclisti di passaggio e non a quelli residenti nel comune
 (**) 10 % nei mesi di Luglio ed Agosto, e il 20 % negli altri mesi.

Importante facilitazione: I Sigg. Gasparini e A. Leoni conduttori dei Ristoranti a Bordo dei Piroscabi del Lago di Como, accordano lo sconto del 15 0/0 sui prezzi delle tariffe e mettono a disposizione dei Soci del Libretto di N. 10 coupons da L. 0,25 per L. 8,50 che potranno essere consumati durante l'anno.

Viareggio. — L'Hôtel d'Italie aumenta il prezzo della camera a L. 2,50.

Milano. — L'Hôtel Central S. Marco ha cessato.

Milazzo. — Albergo Ristorante Genova ha trasferito l'albergo in via Nazionale Olivarola.

Narvi. — Albergo Piccolo Eden ha cessato l'affiliazione dal 1° Gennaio 1900.

Roma. — Ristorante Pietro Micca, idem idem.

Locarno. — Hôtel du Lac, idem idem.

S. Angelo Lodigiano. — Albergo della Torre, idem idem.

Villa d'Almé. — Alberghino, idem, idem.

S. Pietro Marchirolo. — Ristor. Carour al Ristoro Ciclista, idem idem

Baggio. — Albergo dell'Angelo, idem idem.

Maggianico. — Stabil. Balneare, idem idem.

Como. — Caffè Ristorante S. Fedele, idem idem.

Facilitazioni diverse. — Caserta, Sig. Marconi G. e Figlio, magazz. biciclette in via Vittoria accordano il 10 0/0 di sconto ai Soci.

La spedizione delle targhette 1900 sembra che vada a rilente, ma si persuadano i soci e gli albergatori che il lavoro di scelta non è, nè facile, nè lieve. I buoni alberghi, che mai non diedero motivi a reclami, stiano certi che avranno la targhetta 1900 e quelli che non stettero ai patti ed ingannarono i soci promettendo facilitazioni per attirarli, che poi non mantennero, non avranno la targhetta.

Tanto serva per avvertire tutti gli albergatori che ci scrivono chiedendocela, o che avrebbero intenzione di scrivere, di risparmiare la fatica: a giorni chi dovrà avere la, ormai famosa, targhetta l'avrà e la spedizione si farà per tutti contemporaneamente, contrariamente a quanto abbiamo detto nell'ultima Rivista e ciò per avvantaggiare i primi che la ricevono in confronto degli ultimi

Il Capo Sezione Comfort
MARELLI A. C.

PICCOLA POSTA COMFORT

Sig. Singrossi Vittorio, Milano. — La S. V. reclama contro gli Alberghi d'Italia a Brà e Corona d'Oro a Cuneo. Nè l'uno, nè l'altro di questi alberghi è, nè fu mai, affigliato al T. Comprendiamo però come Ella fu tratto in errore avendo questi due alberghi esposto la nostra Placca. L'istituzione della Targhetta annuale ha appunto lo scopo di evitare questi errori.

La Placca grande sulla porta di un albergo non ha più alcun valore, se non è accompagnata dalla targhetta annuale

SEZIONE STRADE

APPELLO AI SOCI per l'inchiesta sullo stato delle strade per la Guida delle Grandi Comunicazioni.

L'appello fatto nel precedente numero della Rivista sortì un esito ottimo nell'Alta Italia, buono nella Media, assai incompleto nella Meridionale e nella Isola. Ciò si comprende per lo sviluppo minore che ha in queste regioni il ciclismo e perciò si esige tanto maggiore attività da parte di quei ciclisti.

Sono completamente fornito di informazioni per tutte le linee indistintamente dal num. 1 al num. 200. Da questa in avanti ho molte informazioni ma non sufficienti al con-

trollo. Faccio viva preghiera perciò ai consoli e soci perchè colle norme accennate nella Rivista di febbraio si mettano in comunicazione con me.

Intanto ringrazio con sincera riconoscenza i numerosissimi d'ogni parte d'Italia che hanno risposto all'appello. Se a ciascuno non rispondo personalmente è per mancanza di tempo, non certo perchè non mi senta di tutti debitore.

•••
 Ebbi suggerimenti di parecchie linee da includere nelle Grandi Comunicazioni e di quasi tutti terrò conto. Di altri suggerimenti di dettaglio relativi al modo di numerazione della pagina e simili pure farò tesoro. Non posso invece

seguire il consiglio di indicare nella Guida i luoghi di collocamento delle Casette di Riparazione. Questo collocamento è lontano dall'essere definitivo perchè ad ogni momento l'esperienza suggerisce di mutarne di posto alcuno meno comode per l'uso. E' poi lontanissimo dell'aver raggiunto il suo pieno sviluppo. In due o tre anni le casette saranno forse il doppio d'oggi, mentre la Guida sarà ancor quella. Per questo genere di indicazioni che hanno carattere variabile c'è apposta l'Annuario.

Lo stato attuale nei lavori: sono disegnati tutti i profili meno una piccola parte; ne sono già incisi in zinco oltre cinquecento.

Sono ultimate tutte le misurazioni, le altimetrie ecc. Il manoscritto sta mettendosi in netto e nel marzo sarà passato al tipografo. Mentre queste parole arriveranno ai soci, io avrò ultimato un sopraluogo in Trentino, e mi starò accingendo ad uno in Sardegna, di cui le strade, dal punto di vista ciclistico, hanno bisogno una visita d'insieme di persona pratica, perchè possa giudicarne con criteri uguali a quelli usati per le strade del continente. In complesso i lavori sono abbastanza avanzati per non dovere, almeno fin d'ora, modificare il preventivo fatto della pubblicazione per mese di maggio.

LUIGI V. BERTARELLI.

I Soci all'opera!

Una iniziativa di Bertarelli — Monografia turistica — I collaboratori

Bisogna figurarsi il mondo com'è, non come — almeno ciclisticamente — dovrebbe essere. Una gran parte dei turisti riconosce alle Guide del T. il grandissimo valore ch'esse hanno, e per il quale non trovano riscontro in qualsiasi pubblicazione dei T. esteri.

Ma s'è qualcuno che rimprovera alle nostre Guide di essere aride. Rimprovero non giusto. Giacchè se fin dal principio si sono pubblicate delle monografie puramente itinerarie, ciò fu soltanto perchè queste erano le più urgenti per i nostri turisti.

Iniziare subito una descrizione pittoresca, artistica, storica dell'Italia, avrebbe equivale a rimandare ad un'epoca troppo lontana l'esecuzione completa. Il capo Sezione strade, limitando il suo lavoro al puro necessario, si ispirò adunque ad un concetto altamente pratico e giusto.

Da questo concetto egli non si diparte colla nuova iniziativa. Colla medesima si è ben lontani dall'opera immane di una descrizione turistica metodica; ma si pongono le basi del lavoro futuro, iniziando parallelamente alle guide itinerarie con un modesto tentativo di guida turistica, quasi un saggio prudente per riconoscere un terreno per noi nuovo.

Concetto del lavoro.

Il T. si propone di illustrare turisticamente le 300 linee di Grande Comunicazione descritte nelle nostra nuova Guida, ed elencate nella Rivista di Febbraio 1900.

L'illustrazione si farà mediante 300 brevissime monografie di una a sei pagine ciascuna, secondo l'importanza della linea, corpo 6, formato come la Guida, portanti per titolo e per numero il titolo e il numero stesso che ha la linea corrispondente sulla Guida.

Ogni monografietta conterrà la descrizione pittoresca, storica, artistica ecc. della linea, il mezzo rapido e logico di visitare in poche ore le piccole città, gli accenni sulla geologia, la storia naturale, le curiosità, ecc. ecc. che possono interessare il turista colto.

Come *annessi* verranno indicate le escursioni nelle località adiacenti alle linee, p. es. ascensioni di monti, visite di monumenti, luoghi interessanti, opere d'arte o d'industrie ecc. cui si possa giungere senza scostarsi troppo dal cammino. P. es. la Milano-Pavia darà la Certosa, la Como-Lugano il Generoso (s'intende che il S. Salvatore rientrerà nella descrizione di Lugano come anche il Brè) e così via.

L'insieme delle 300 linee, se si riuscisse ad averlo e ad averlo fatto bene, costituirebbe una Guida turistica d'Italia *perfettamente originale, assolutamente nuova come forma e come praticità, totalmente consona ai bisogni dei nostri turisti* e intonata perfino col secolo nuovo poco amante (al principio, perchè in fine sarà quel che sarà) dei lavori troppo pesanti. Il nostro avrebbe persino la forma affrettata e un po' gazzettiera dettata dai tempi.

Come trovare i collaboratori?

Il T. mostrerà ancora una volta il valore della propria organizzazione. In sei anni abbiamo, con una cernita naturale ed elettiva, selezionati nei 30.000.000 di italiani 18.000 amanti del turismo. Appelliamoci a questi e credo che risponderanno.

L'appello si farà in questo modo: il T. bandirà un concorso a premi per la presentazione di una o più monografie di una o più linee. Il *modello* di queste monografie è fornito da alcune di esse che la sezione strade presenterà all'approvazione del Consiglio. Il modello servirà a dare ai concorrenti l'idea della misura, del tono, del genere.

Il concorso verrà giudicato da una Commissione estranea al Consiglio, e nella quale il Consiglio avrà soltanto qualche rappresentante. I criteri del giudizio saranno però formulati dal Consiglio nel programma di Concorso. La Commissione avrà a propria disposizione per l'assegnazione totale o parziale, in quella misura che crederà opportuna un certo numero di medaglie di cui il Consiglio non fa che determinare il numero massimo per limitare il proprio impegno.

I vantaggi.

Questa, in breve, la proposta Bertarelli espressa colle parole sue, e che il Consiglio direttivo ha votato in massima, salvo dispositivi di esecuzione che saranno fissati in tempo breve e pubblicati nella prossima Rivista.

L'iniziativa Bertarelli presenta quattro diversi ordini di vantaggi:

1. Un vantaggio di propaganda tra i soci, che sono chiamati tutti ad un lavoro collettivo, colla prospettiva di numerosi premi ai lavoretti migliori.

2. Un vantaggio educativo non disprezzabile, perchè in breve tempo si darà al turista intelligente e colto un valido aiuto alle sue osservazioni ed ai suoi studi.

3. Un vantaggio al T. giacchè fra tre anni i 300 itinerari così raccolti formeranno un monumentale per quanto modesto riscontro alla Guida delle Grandi Comunicazioni: modesto, perchè fatto senza troppo potere; monumentale, in quanto non esiste in Italia una Guida metodica per le vie ciclistiche, automobilistiche, pedestri.

4. Un esempio di quanto possa fare per il proprio paese una Società saldamente organizzata, rigidamente condotta, e genialmente diretta.

Ego

Chiunque può collaborare nella Rivista purchè scriva breve, di interesse generale, e firmi.

Formola per trovare la velocità oraria

Ecco un nostro socio che, pedalando con una leggiadra signora, s'è sentito muovere la suggestionante domanda. — A che velocità andiamo?

Sul subito non ha saputo dare una risposta. Evidentemente la velocità era in quel momento incalcolabile. Però tornato a casa, con mente posata s'è messo al tavolo, ha pensato, e ci ha spedito l'interessante articolo che dedichiamo ai soci cui piace sapere come si corre, o con quale andatura si va, alla più o meno piacevole meta, in bicicletta.

Senza intendimento di pubblicare cosa nuova, ma soltanto per volgarizzare un metodo facile e pratico per determinare la velocità di un bicicletto o di qualunque altro oggetto moventesi con velocità variante, ma con organi, che diano passi di uguale lunghezza (moltiplica), sembrami di fare cosa utile il pubblicare una formola algebrica molto semplice che scioglie questo problema. Alcuni ingegneri, alla cui osservazione lo sottoposti, mi hanno detto che negli usuali trattati di meccanica non figura; ma della verità di questa asserzione non assumo la responsabilità; certo però in giornali sportivi io non l'ho mai trovata.

La formola è la seguente:

$$t = m \times 3,6$$

t rappresenta un dato tempo, durante il quale debbono contarsi le rivoluzioni della moltiplica (passo della bicicletta) perchè tale numero corrisponda alla velocità oraria in chilometri (quantitativo di chilometri che verrebbe coperto in un'ora andando con la medesima andatura):

m rappresenta la moltiplica del bicicletto o del mezzo di locomozione, per esempio il passo di un dato uomo, di un dato cavallo, la lunghezza delle rotaie delle ferrovie, la distanza fra palo a palo telegrafico ecc. ecc.

3,6 rappresenta il numero dei secondi (ridotti a migliaia) contenuti in un'ora.

Per spiegare meglio la formola, supponendo che io abbia un bicicletto con moltiplica di metri 6,11, questo tempo t sarebbe uguale a 22" perchè $t = 6,11 \times 3,6$ ossia a 22" (21",999).

Con un tale bicicletto, se io facessi in 22" minuti secondi 15 giri di pista, andrei con velocità di 15 km. all'ora, se 20 andrei con velocità di 20, se 30 con velocità di 30: in altre parole il numero di rivoluzioni di pedale che si fanno nella saputa frazione di minuti è uguale al numero dei chilometri che si percorrerebbero in un'ora andando costantemente con quelle velocità.

Mi rimane ora di provare aritmeticamente la giustezza della formola $t = m \times 3,6$, e lo farò nel modo il più semplice.

Lo spazio percorso da un oggetto moventesi, è uguale alla sua velocità moltiplicata per il tempo nel quale si muove (ciò non ha bisogno di dimostrazione) ossia messo algebricamente

$$sp = t \times v$$

ora $t = \frac{x}{3.600}$ perchè una frazione di ora può essere espressa con $\frac{x}{60 \times 60}$

$sp = mn$, perchè ogni spazio è uguale ad m (moltiplica) ripetuta per un dato numero di volte che chiameremo n .

v perchè appunto noi vogliamo che n , ossia il numero delle ripetizioni di moltiplica, sia uguale al numero dei chilometri che si percorrerebbero in un'ora (velocità oraria che noi chiameremo v).

Sostituendo alla formola $sp = t \times v$ i valori equivalenti

che abbiamo trovato, abbiamo $mn = \frac{3.600}{n} \times n$.

ed isolando l' x abbiamo $x = \frac{m \times 3.600}{n}$ ossia $x = m \times 3.600$

Ecco ciò che dovevamo dimostrare.

Qui appresso, per comodo dei lettori, che non volessero fare calcoli, trascrivo una tabella nella quale, corrispondentemente a varie moltipliche, è indicata la frazione di minuto primo nel quale bisogna contare il numero di rivoluzioni intere di pedale per avere la velocità oraria.

Per bicicletto di moltiplica da 4,30 a 4,53	il tempo è di 16"
" " " 4,53 a 4,81	" " 17"
" " " 4,81 a 5,14	" " 18"
" " " 5,14 a 5,41	" " 19"
" " " 5,41 a 5,69	" " 20"
" " " 5,69 a 5,97	" " 21"
" " " 5,97 a 6,39	" " 22"
" " " 6,39 a 6,81	" " 23"

PIO DI BRAZZÀ.

Lo Sport dell'avvenire

E' l'automobile, si capisce.

L'uomo tende sempre più ad essere l'anima imperante alla materia, colla minor quantità possibile di energia muscolare, e colla maggior quantità possibile di azione nervosa direttrice.

La bicicletta esige ancora uno sviluppo, un impiego considerevole di forza personale.

Quindi il favore che circonda l'automobile imperfetta dell'oggi, e quello ancor più grande di cui godrà la macchina del domani.

E' bene? E' male? Seguiamo il fatto, senza andar tanto a cercare.

La potenzialità dell'automobile la misureremo alla prossima esposizione di Vincennes. Oggi abbiamo solo lievi e poco importanti novità a registrare.

Il motorino elettrico è ancora di là da venire. Ma verrà senza dubbio.

Però già colle macchine difettose del presente, quante conquiste!

L'esercito — questo campo così chiuso a molte cose nuove — comincia già a trovare nell'automobilismo un mezzo di semplificazione dei servizi dei trasporti. I corpi d'esercito che abbisognano di alimenti e munizioni, devono far avanzare uomini e materiali. Diminuendo il numero dei cavalli, si verrà a ridurre la lunghezza delle colonne in moto. Si verrà anche ad aumentare la velocità della colonna viaggiante; a ridurre le spese di manutenzione dei lunghi, ingombranti convogli; a mantenere una regolarità e disciplina oggi ignote per quanto cercate.

A questo modo le vetture automobili possono servire da vetture di corpo, da vetture sanitarie per lazzaretti di campagna, da vetture di posta e piccoli avvisi di cui ognuno può conoscere l'importanza.

S'impone cioè — oggidì — il concetto che più si riuscirà a diminuire in un esercito il numero degli esseri viventi che non prendono parte alle battaglie, e a rimpiazzarli con meccanismi, tanto più facilmente un corpo d'esercito sarà agile, libero, indipendente nei suoi movimenti.

Queste considerazioni sono così evidenti che possiamo fin d'ora osservare quanto segue.

Inghilterra.

Le vetture automobili sono applicate al servizio, arrivi e trasporti.

In Francia.

I carri d'artiglieria a sistema Serpollet sono introdotti su larga scala. Superano pendenze del 14 per 100, girano nei campi arati di fresco, attraversano strade fangose e pessime.

Giorni sono nel parco di Richemont si sono fatte esperienze con un nuovo automobile da guerra che ha una velocità di 25 kil. all'ora, e che trasporta un cannone maxim a tiro rapido. E' blindato da uno scudo di difesa, e contiene una scatola di munizione per mille colpi.

In Germania.

L'amministrazione militare germanica si è procurato un certo numero di vetture automobili pel trasporto non solo dei bagagli, provvigioni e munizioni, ma altresì per una rapida dislocazione dei distaccamenti.

Si va quindi. Anzi si corre.

Sulle ginocchia dell'avvenire sta però sempre la sentenza definitiva — ancor incerta — tra automobilismo e ciclismo.

Dott. CICLO.

Il tesoro del Touring

Accontentare tutti non si può: vecchia la storia di quel padre e di quel figliuolo che conducevano l'asino al mercato.

Ora accade che per radunare un po' di capitale per una società per cosa straordinaria, che non solo stupisce, ma si trova inopportuna. Ed ecco un giornale, d'altronde amico del T. com'è tutta la stampa, esprimere il concetto che non si dovrebbe «tesaurizzare».

Di sorprenderci o'è ragione davvero. Le società ciclistiche d'Italia, salvo pochissime, non vissero sempre nell'angustia dei debiti, non morirono quasi tutte di tabelle finanziaria?

Ma è questa ragione sufficiente per muovere quasi rimprovero al T. — sia pur cortesemente o nell'intento sincero di meglio giovare all'Istituzione — di muovere rimprovero al T. perchè va un po' rimpannucciandosi?

All'obbiezione è doveroso rispondere, dacchè fu nettamente posta. E si può rispondere con una domanda: può dirsi che il T. durante la sua vita abbia risparmiato per aver negati ai soci utili servizi, o per scarso coraggio e debole iniziativa nello sviluppo dei propostosi programmi?

A me pare che i Consigli passati e il presente del T. possano rispondere di no. Una cosa mi so sempre a meraviglia: ed è che una quota così bassa abbia dato mezzo di far tanto. E se anche qualche cosa s'è avanzato, o'è da lamentarsene?

Certamente non è difficile a dire: dovevate anche fare questo e quest'altro. E gli stessi membri del Consiglio non si dissimulano che c'è da fare ancora enormemente più di quanto s'è fino ad ora abbozzato. Ma spendere non vuol dire spendere bene. E al T. i denari piacciono, nell'interesse dei soci, adoperarli prudentemente, non — per dar loro fuoco fino all'ultimo centesimo — sacrificare un futuro che s'intravede, al solo presente.

Il T. — oggi — ha l'intuito dell'avvenire: è come l'adolescente che non sa ancora, ma in cui i polsi battono forte, l'anima giovanile arde e sta per slanciarsi. Noi del Consiglio — rigidi ma non gretti amministratori — abbiamo l'occhio inteso a un'alba che spunta, lontana, ma che sorge rapida. Qual sole, qual'onda di luce si sprigionerà dalle brume? Non lo sappiamo ancor bene, ma abbiamo fede che a un grande avvenire sia chiamata questa nostra Istituzione pel patriottico compito assegnatole dal suo statuto.

E non è con delle parole vane, con delle speranze pogiate sul nulla, con dei calcoli ipotetici che in questo utilitare fine di secolo si attuano le più alte idealità. I mezzi materiali devono scortare le idee. E i mezzi li raccogliamo a poco a poco, cominciando da ora, mentre l'unanime consenso dei soci ci approva nella nostra politica: far molto, ma non bruciare i nostri vascelli. Prevediamo gli anni meno buoni: tra la cicala e la formica chi ebbe ragione?

Sorgano, nell'avvenir prossimo, i grandi bisogni, si annunzino nello splendore persuasivo che è loro caratteristica le nuove grandi idee! L'avvenire ce le riserva, noi lo sentiamo. Non sappiamo bene quali saranno: campagne e agitazioni per un'idea educativa, opere originali da pubblicare, strade da fare, o rivoluzioni.... turistiche per cui batterei ad armi corte, che tutto ciò sorga! Il T. sarà allora, col suo tesoro; sarà pronto, sarà forte, sarà vittorioso.

E ci consenta, l'egregio amico, difensore dell'idea dello spender tutto, noi pensiamo che — allora — esso riconoscerà lealmente che il buon turista prima di intraprendere un lungo viaggio insacca... un po' di adipè.

L. V. B.

La bicicletta Diamante

Amistiamo da tanti anni ad insignificantissime modifiche nella fabbricazione delle biciclette, che vale la pena di segnalare una radicalissima. Domando a chi voglia riflettere sul serio: che si è fatto di veramente positivo ed essenziale, dall'introduzione del telaio Humber in poi? Una ruota un po' più grande dell'altra, un tubo un po' meno inclinato, e molteplici forme di manubrio, non servono in fondo, che a far distinguere la marca di un anno da quella di un altro. — Il tenente Diamante invece pare abbia felicemente risolto questo problema: Economia di materiale (la bicicletta non peserà più di 6 o, al massimo, 7 kg.) e di lavorazione, e conseguentemente, *pel ciclista*, economia di costo e di lavoro o se più vi piace di *defaticamento*. — Come ha conseguito egli lo scopo? 1.) sostituendo all'attuale telaio una lamina solcata, circolare, di acciaio a forte tempratura, che potrà raggiungere il peso minimo di un kg.; 2.) riducendo la ruota direttrice alla grandezza della ruota posteriore dei bicli di lieta memoria, cioè al minimo necessario al suo ufficio; 3.) cambiando la sella e il reggi-sella, in un pezzo di cuoio che fa il suo ufficio mercè una forte tensione; 4.) curando minutamente altri dettagli. — Se l'indole della nostra Rivista lo comportasse, daremmo di tutto una dettagliatissima descrizione, e faremmo magari degli appunti di critica: invece ci accontentiamo di fare un semplice accenno, rimandando chi desiderasse saperne di più alle diverse Riviste nazionali ed estere che ne hanno diffusamente e lusinghieriamente parlato e fra le quali citiamo per brevità, solamente il nazionale "Progresso", (N. 9, 1. sett. 99) e il tedesco "Uhuud's Verkehrszeitung", di Leipzig (N. 36, 7. sett. 99).

Ciò che non è da mettersi in dubbio, è il grande avvenire serbato a questa bicicletta, se è vero, come ci ha assicurato lo stesso inventore che se ne potranno costruire modelli economici a 50, 60 lire. — Ad ogni modo va segnalata la lieta accoglienza che l'invenzione ha avuto dovunque; specialmente in Francia dove l'Académie Parisienne des Inventeurs ha decretato al tenente Diamante una *gran medaglia d'oro* per la parte pratica ed originale del suo telaio, e lo ha nominato suo membro.

Ripareremo più diffusamente del cicletto Diamante non appena l'inventore avrà definitivamente curato e fissato il modello che metterà in commercio.

Sotto RAFFAELI D.

Veramente le promesse sono un po' audaci. Soprattutto per quanto riguarda il prezzo dei modelli economici. Chi ci scrive è persona seria. Per cui lo invitiamo a mandarci una relazione tecnica, con elichè se ne ha. Potremo così farci un criterio più esatto dell'invenzione.

Notiamo fin d'ora che la preoccupazione di dare alla bicicletta un peso minore di 10-12 chili, non ci pare abbia un gran valore. La rigidità d'una macchina è cosa essenziale e che non si può scompagnare da limiti di peso. Così le disposizioni della sella. Quello poi che ci pare assolutamente un errore è il ridottissimo diametro della ruota anteriore.

Per cui — proponendo a noi stessi di ricrederci davanti al fatto — aspettiamo il fatto e ci permettiamo queste modeste critiche, in anticipazione.

Dot. CICLO.

La bicicletta ai Capitani

Durante le manovre del 1895, tra Mincio e Ticino, avendo il comandante del III. corpo d'armata prescritto di dare il massimo sviluppo all'impiego della bicicletta in campagna, risultò che, tra i vari esperimenti fatti, quello che diede migliori risultati fu l'uso della bicicletta impiegata come mezzo di trasporto per i capitani delle armi a piedi.

Il 2. Regg. di Bersaglieri trovandosi, in quella occasione, a prendere parte alle manovre d'avanscoperta colla cavalleria, diede a questo esercizio la maggior importanza; nè, data la natura delle manovre, consistenti in lunghe e rapide marcie seguite da brevi combattimenti, l'uso della bicicletta pel capitano poteva trovare più utile e più opportuno impiego.

Grazie a questo nuovo sistema di locomozione, il capitano giungeva sul luogo del combattimento in condizioni morali e fisiche migliori dei suoi dipendenti, e perciò in grado d'imprimere loro quell'energia e quell'attività che sono indispensabili per la buona riuscita di qualsiasi operazione di guerra.

Durante le marcie, il capitano stava in testa o in coda al proprio reparto, su un lato della strada, senza recare il più piccolo disturbo alla colonna, ai carri e ai cavalli che percorrevano la via.

Giunto nel raggio d'azione tattica, consegnava ad un bersagliere, addestrato a servirne, la bicicletta, e questi, svuotato su di essa e in opposito incastrò il proprio fucile, rimaneva a disposizione del capitano per la trasmissione di ordini e avvisi.

Avvenendo d'imbatarsi in terreni difficili, molto coperti e frastagliati da fossi e canali, il ciclista, si superava trasportando la bicicletta a spalla (peso 12 a 14 chilogrammi), o rapidamente li girava.

Nelle esercitazioni d'avamposti, il capitano impiegava la bicicletta, prima, in una rapida ricognizione del terreno, poi, nell'accertarsi del giusto collocamento dei piccoli posti, infine nel mandare rapporto al comandante degli avamposti. In seguito, la bicicletta, veniva tenuta presso la gran guardia e serviva per la rapida comunicazione tra le varie linee degli avamposti.

Caso tutto speciale, ma non privo però di una certa importanza, si è quello successo ad una compagnia destinata di scorta ad una batteria a cavallo. Questa, nella rapidità della marcia per portarsi in posizione avrebbe

certamente perduto la sua scorta, se il capitano dei bersaglieri, non l'avesse seguita colla bicicletta sino al punto dove doveva mettersi in batteria. Quivi giunto, studiata la posizione migliore per la scorta, rifatta rapidamente la strada, riportò poco dopo i bersaglieri al posto designato.

Durante l'anno 1896 si seguì, dal II. di Bersaglieri, ad sperimentare, sia in guarnigione che al campo, l'uso della bicicletta, mettendo così in tutta luce la sua incontrastata utilità, non solo nelle marcie, nelle tattiche, negli avamposti, ma anche nella scuola delle distanze e, più di tutto, nelle esercitazioni di primo grado — squadro e plotoni contrapposti — in cui il capitano, come direttore di manovra, può portarsi facilmente da un partito all'altro con vantaggio grandissimo dell'istruzione.

Durante le grandi manovre del 1897 — tra Adda e Adige — questo impiego della bicicletta venne posto a duro cimento. La stagione continuamente piovosa, e lo straordinario movimento di truppe e carriaggi, avevano ridotto le strade quasi impraticabili; eppure, non ostante queste disgraziate circostanze, i capitani seppero sempre trovare, o sulla banchina, o tra la careggiata, tanto spazio da percorrere felicemente la via.

Giunti agli accampamenti disponevano la bicicletta, o contro un albero in vicinanza della propria tenda, o sotto la tenda stessa, senza altro pensiero o preoccupazione che di ripararla dagli accidenti che potessero danneggiarla.

In questo modo, il II. di Bersaglieri sperimentò per ben quattro anni, sia in guarnigione che ai campi, l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per i capitani, e, per gli splendidi risultati ottenuti si formò profonda la convinzione negli animi degli ufficiali, della grande sua utilità e, perciò, della necessità di rendere facoltativo il suo impiego in servizio.

La recente creazione di tre compagnie ciclistiche venne in tempo a dare l'ultimo colpo a coloro che trovavano poco militare, poco bello, poco estetico, il capitano in bicicletta: lo spirito pratico e calcolatore della società moderna ci dice che, in tutte le cose, bisogna prima cercare l'utilità, poi la bellezza estetica; e non è poi dotto che l'estetica militare sia offerta dalla bicicletta.

Ora, date le presenti difficili condizioni di carriera, non v'ha dubbio che sia pratico, utile e necessario dare al capitano un mezzo di trasporto, epperò doversi accettare, con profonda riconoscenza, e come una vera fortuna questo nuovo mezzo di locomozione che viene, inaspettato, a rafforzare fisicamente e moralmente l'esercito.

Come coronamento di tutto ciò che ho detto, racconterò due aneddoti molto espressivi e dei quali fui testimone.

Il comandante del II. di Bersaglieri, interpellato un giorno da un generale perchè permettesse l'uso della bicicletta nel suo reggimento, ebbe a rispondergli: Signor generale, io permetto la bicicletta ai miei capitani per poter pretendere da loro tutto ciò che mi possono dare, per potere sfruttare tutte le loro qualità nel modo migliore a vantaggio dell'esercito e del paese.

Altra volta, dopo lunga e faticosa marcia, mentre gli ufficiali erano riuniti a colazione e allegramente discorrendo della bicicletta che si stava sperimentando magnificandone l'utilità, — il colonnello Bosco di Ruffino che, prima di queste esperienze non s'era mai mostrato troppo tenero nell'uso della bicicletta, prendendo parte alla conversazione ebbe a dire queste testuali parole: Se la bicicletta non avesse altro pregio che quello di portarmi a tavola i miei capitani allegri e contenti, io l'accetterei egualmente.

Parole veramente degne d'un ufficiale superiore, di mente elatta e severa, di spirito pratico, che sa e che apprezza di qual forza, di qual aiuto, possa essere il morale elevato del capitano nel buon andamento d'un reggimento.

Concludendo: visto i grandi vantaggi che la bicicletta può arrecare all'esercito, adoperata come mezzo di trasporto per il capitano, tenuto conto del felice risultato ottenuto nelle esperienze del II. Regg. di Bersaglieri, propongo che il suo uso, venga generalizzato e reso facoltativo in qualsivoglia servizio per tutti i comandanti di compagnia.

Oramai non si può più onestamente parlare di difficoltà pratiche che si oppongono alla mia proposta, dipendenti da inesperienza dei capitani nel servirsi della bicicletta: non vi è, oggi, ufficiale che non sappia montare una macchina padroneggiandola assolutamente. Del resto, poichè io propongo non l'obbligo ma la facoltà, è ben evidente che coloro i quali non si sentano di perfettamente servirsi ne faranno a meno.

Nessuna ragione economica si oppone, giacchè io non chiedo che la macchina sia dallo Stato fornita ai capitani, ma solo chiedo che sia loro concesso di servirsi d'una macchina propria.

Può darsi che a taluno paia essere faticoso restare cinque o sei ore — per quanto dura una marcia — montato sulla macchina colla moderatissima velocità di chi intanto cammina a piedi. Ma chi obietti questo evidentemente non si rende conto del principalissimo vantaggio che è insito nella mia proposta.

Non mica perchè il capitano si ponga alla testa della propria compagnia ed ivi, lentissimamente pedalando, sempre rimanga, io propongo che al capitano sia concesso di potere, se vuole, andare in bicicletta. Gli è principalmente perchè io penso al vantaggio disciplinale e morale che si otterrà, grandissimo, quando il capitano abbia modo, durante la marcia, di continuamente scorrere dalla testa alla coda e viceversa la propria compagnia, che io faccio la mia proposta.

Il mio capitano che pedala continuamente innanzi e indietro, senza dar noia a nessuno, scorrendo dovunque la sua presenza sia necessaria o solo utile, lo me lo immagino come una specie di provvidenza divina che si trova in testa, in coda, in ogni luogo: e qui con una parola amica incoraggia, o là con una parola ferma esorta e spinge, o più la con sollecita cura provvede, ottenendo il risultato supremo di condurre la propria compagnia alla tappa in ottime condizioni.

Ma non debbo, oggi, o non voglio fare altro che una proposta: mi basta, oggi, di aver lanciata l'idea, che potrà poi essere sviluppata nei particolari suoi, quando su di essa sia intervenuto l'accordo.

Capitano R...

Arte e Fotografia

VI

Ci si domanda sovente il parere su un dato sviluppo, su il modo migliore di stampa, su i bagni da usarsi. Saremo brevi.

Non tutti gli sviluppi convengono a tutti i soggetti. Per soggetti con contrasti si usino lastre lente, posa breve, possibilmente, e qualora le condizioni atmosferiche lo permettano; uno sviluppo concentrato, rapido, con bromuro, che permetterà di ottenere i dettagli subordinati alla in-

tensità; per soggetti monotoni, lastre rapide e posa lunga, uno sviluppo diluito, lento, senza bromuro (o poche gocce che darà prima i dettagli e dopo la intensità).

Per riproduzioni si preferiscano lastre ortocromatiche; sensibili all'aranciato ed al rosso per fotografie di dipinti dove c'entra il rosso, al giallo ed al verde trattandosi di paesaggio — ed uno schermo giallo più o meno intenso secondo l'oggetto da riprodurre, una luce diffusa indiretta e senza riflessi, una posa lunga con piccolo diaframma, rivelatore lento e poco carico di bromuro. Usando le lastre ortocromatiche si preferiranno i bagni di sviluppo tendenti a dare immagini brillanti curando che l'illuminazione del laboratorio non influisca nella preparazione sensibile. Si abbia sempre presente che lo sviluppo deve — in ogni caso — essere tale da fornire immagini morbide e un troppo contrastate.

Il fissaggio sarà proseguito più del necessario, ed i lavaggi dovranno essere fatti con cura ed in acqua possibilmente corrente.

Si lavino le fotocopie prima di virarle, in acqua leggermente salata, con sale comune, economizzerete l'oro del vostro bagno e ne otterrete tinte migliori per effetti. Non si economizzi mai l'acqua, si lavino bene, bene, bene. Si preferiscano i cloruri d'oro puri, il più ricco d'oro, è il più economico e quello che costa di più, il cloruro d'oro bruno è il migliore. Si noti che, il viraggio acido da tinte rosse e calde; il neutro: tinte azzurre; il viraggio alcalino, che è il più usato, da tinte fredde, nere.

Nei viraggi alcalini l'acetato di soda fuso da tinte fredde, il cristallizzato lo da calde. Il bagno con acetato di soda è ottimo, purchè fresco, ma col tempo non agisce che debolmente. Quello con acetato di calce conserva più a lungo la sua energia ed agisce più celermente. I prodotti che contribuiscono molto alla alterazione delle prove sono: allumina ed acido citrico. Si diffidi di certe formule.

Lavate bene le fotocopie, si pongono colla superficie gelatinata su di un vetro, si fanno aderire, se ne spalma colla il rovescio, (colla d'amido) si attende qualche momento fino a che sia bene penetrata nella carta e se non l'ha eccedenza. Alla copia così attaccata ed incollata, si sovrapponga il cartone solito, lo si faccia aderire per poco un po' di tempo ancora in attesa, e, levandolo leggermente, la prova staccandosi dal vetro vi rimarrà attaccata senza macchie, senza inauccessi, senza bolle d'aria; ed il vantaggio non sarà il solo, poichè così, le prove saranno a posto senza tanta difficoltà.

Circa alle qualità di lastre e carte alle quali dare la preferenza, non si economizzi, le migliori sono sempre quelle più conosciute, che, senza reclame di quarte pagine, ottengono superiori risultati colla qualità della emulsione. Si condannino sempre le pastiche, le polveri, i liquidi di ignota o dubbia composizione, il farmacista con pochi soldi può fornire ogni volta il bagno necessario con una economia non lieve, col vantaggio di averlo fresco, vantaggio non indifferente.

Piccola Posta

Sig. M. L. - PADOVA. — Quelle vernici si stendono a caldo.

Sig. M. P. - ROMA. — 1. Ricevuto, proverò. — 2. Informato normale delle proiezioni 8 per 7 o 7 per 7. — 3. Rivelatore vecchio con bromuro.

Car. P. A. - FIRENZE. — A lei o ad altri risponde un articolo nel numero venturo poche formule.

Solo NICO BARNI.

Al prossimo numero: Un sunto concluso e quanto ci verrà comunicato dalle Sezioni sul lavoro del 1899.

Sic vos, non vobis!

Il verso del buon Virgilio è sempre d'attualità.

Il latino — questa lingua che tutti chiamano morta — afferma la sua vitalità esprimendo, attraverso i secoli, idee e fatti del tempo che passa. Per dire delle verità eterne, noi non abbiamo che a spolverare gli abiti con cui vestivano il pensiero i nostri padri, e tutto è fatto. Guardate qui.

Nell'anno scorso era parso a noi che parallelamente alla splendida illustrazione itineraria dell'Italia, condotta dal Bertarelli, si potesse iniziare una illustrazione fotografica del nostro paese a mezzo dei soci.

Ci sembrava che il dilettantismo fotografico fosse così diffuso tra i turisti, da render possibile una raccolta di fotografie coll'indirizzo preciso e ristretto di far conoscere le parti interessanti e men note del nostro paese.

Quelle parti che il ciclista può conoscere più d'ogni altro, pel rapido ed economico mezzo di cui può disporre.

La nostra iniziativa — che aveva ottenuto il consenso autorevole del Consiglio — non ha potuto tradursi in fatto. Pochissimi soci hanno risposto all'appello, nè il materiale presentato da questi volenterosi rispose completamente. Evidentemente lo sport fotografico non ha ancora conquistato la maggioranza dei ciclisti. Per mancanza di combattenti, la battaglia s'è dovuta rimandare a tempi migliori.

Però le idee hanno in se una forza capace di creare altre iniziative, altre opere. Esse non muoiono in seguito ad un insuccesso; ma si trasformano, suscitando tentativi nuovi, genialmente utili.

Ecco qua, per esempio, il nostro confratello di Francia (Touring Club Franco) che decide — sul nostro esempio — di illustrare i *Luoghi e monumenti di Francia*. Ma mentre da noi si contava sulla collaborazione dei soci, e si votavano 5000 lire pel primo fondo spese, l'accorto confratello — che nulla da gratis ai suoi soci all'infuori della Rivista mensile — ha aperto una sottoscrizione a lire 100, fissando, per l'inizio dei lavori, il numero minimo di 1000 sottoscrittori.

Ecco qua la *Società Fotografica Italiana* che nella seduta di gennaio scorso decide alla sua volta una illustrazione fotografica dei *Tipi, usi, costumi* d'Italia con un programma eguale al nostro e che pubblicheremo nel numero di Aprile.

Queste iniziative sono la miglior prova della verità del nostro asserito sulla vitalità delle proposte buone.

Il verso Virgiliano «*Sic vos non vobis mellificatis*» lo conferma pure.

Ma che importa mellificare per gli altri o non per noi, quando ne deve venire vantaggio all'idea turistica, e lustro al sodalizio nostro?

Dott. Ciolo.

Biblioteca

DONO SEMIGRATUITO AI SOCI DEL T. C. C. I.

I soci del T. in regola coi pagamenti possono avere l'opera **L'APPENNINO MODENESE DESCRITTO ED ILLUSTRATO** per **L. 8** franco di porto in Italia e **9** all'estero, anziché **L. 25**, prezzo di copertina.

Si tratta di un'opera di vero e serio valore, che tratta l'Appennino modenese, si può dire, sotto tutti gli aspetti possibili, come si può giudicare dal seguente elenco degli argomenti trattati dai vari autori:

D. Pantanelli (*Cenni geografici. Clima. Geologia*), T. Bertivoglio (*Mineralogia e Litologia*), G. Riva (*Flora*), I. Picaglia (*Fauna*), P. Riccardi (*Dati antropol. dei Modenesi*), C. Bergonzini e A. Boccolari (*Igiene*), A. Crespellani

(*Archeologia*), V. Santi (*Vicende politiche e civili*), E. Berti (*Vicende e condiz. ecclesiastiche*), G. B. Tonchi (*Arti belle*), I. Malaguzzi-Valeri (*Costituz. e Statuti*), A. G. Spinelli (*Elenco degli Statuti ceo.*), F. Vignocchi (*Istituti di benefic. e previd.*), F. L. Pullè (*Dialectti*), A. Ferrari (*Introz. pubbl. Viabilità*), A. Galassini (*Usi e Costumi*), A. Tonelli (*Agricoltura. Industria e commercio*), D. Pantanelli e V. Santi (*Itinerari*).

Il volume, di pp. XII-1166, pubblicato nel 1895, in eccellente edizione dall'editore L. Cappelli di Rocca S. Casciano, comprende 153 incisioni, una carta geografica al 100.000 e una geologica.

Le pubblicazioni della Soc. Alpina Friulana.

Permettetemi questa volta di indulgiarmi un po' sulle pubblicazioni, vecchie e nuove, di una società turistica che — appurato per queste — occupa un posto specialissimo fra le società alpinistiche.

Il dono generosamente fatto dalla Società Alpina Friulana al T. della raccolta completa delle sue pubblicazioni mi permette di apprezzare nel suo complesso l'opera veramente cospicua fatta da essa nel campo delle pubblicazioni turistiche.

Opera notevole e per quantità e per qualità, specialmente quando la si metta in relazione colle modeste forze di una società affatto locale, la quale conta oggi 325 soci; molti per la regione circoscritta alla quale appartengono, pochi per operar grandi cose e dispendiose. Eppure potè tale sodalizio operare assai più che non abbiano altre società alpinistiche più forti in maggior numero di anni di vita.

Dal 1881 all'89 la S. A. F. pubblicò un annuario intitolato *Cronaca della S. A. F.* contenente le notizie sulla Società, relazioni di gite e salite, memorie, bibliografie, varietà. Esso fu sostituito nel 1890 col vivente periodico bimensile *In Alto*, ben fatto, variato, interessante. Ma la pubblicazione più notevole della Società è costituita dalle tre guide, del *Comune di Udine* (1896), del *Canal del Ferro* (1894) e della *Carnia* (1899). Più che guide sono vere monografie, consideranti i vari paesi sotto tutti gli aspetti, e a cui conferiscono valore vari valenti collaboratori, e in special modo l'eminente geografo, friulano, G. Marinelli, che diremo e in gran parte compose le ultime due. Delle splendide illustrazioni o una bella veste non fanno poi delle edizioni di lusso. E' anzi strano — e una simile osservazione potrei fare per un'altra interessantissima regione, il Trentino — che mentre si riesce, con grandi sforzi e difficoltà, a pubblicare degli splendidi e grossi volumi su speciali valli o plaghe assai circoscritte, volumi che poca breccia possono fare nelle borse dei turisti italiani e son quindi destinati a rimaner di scarsa utilità e di scarso profitto a chi li pubblica, non si sia ancor pubblicato — ch'io sappia — una sola guida — alla mano, popolare, pel maggior numero, che non intende dedicare profondi studi alla valle A o al comune B, ma aver un libretto che lo *guidi* nelle sue escursioni e possa portarsi facilmente seco nelle gite — una modesta guida, insomma, di tutto il Friuli: come pure una modesta guida di tutto il Trentino. Eppure, se queste sarebbero assai più utili, anche perchè quei volumoni non riuscirebbono ancora a compiere l'illustrazione delle regioni che vogliono descrivere e quindi ancora una parte di due regioni tanto importanti sono senza guide (1), e quando gli ultimi volumi saranno finalmente usciti, i primi saranno invecchiati, d'altra parte sarebbero anche assai più facili a compilarsi e assai meno costose e più profittevoli! E poi, il necessario dovrebbe sempre venir prima dell'oggetto di lusso, pur riconoscendo a questo la sua importanza e a chi l'ha creato con grandi difficoltà tutto il merito dovuto!

Io auguro alla S. A. F., come auguro alla Società degli Alpinisti Tridentini, di soddisfare presto a una necessità così sentita, pur non rinunciando al compimento del grandioso edificio tanto bene condotto innanzi.

MUOVE PUBBLICAZIONI.

Libri.

Lorenzo Benapiani. VENISE. Guide-impressioni. — Presso l'A., Milano, Via Durini, 20. Pp. 154, due piante colorate, 95 fotoincisioni e un panorama. Fr. 3.

Chi visita Venezia, e a tempo di fermarsi, non si accontenti di questo volumetto per guida, ma se dedicherà qualche ora anche alla lettura di esso, non troverà certo di aver perduto il proprio tempo, se è persona intellettuale e di buon gusto, giacchè è specialmente un libro di supremo buon gusto, nella scelta geniale degli argomenti, nelle incisioni (che son bellissime istantanee prese dall'A.), nella veste elegantissima. A chi poi non visita la più bella, la più affascinante città del mondo... che col desiderio, non parrà vero di avere colla lettura di codesto libricino, go-

dato per qualche ora e intimamente di quella poesia e di quel fascino tutto speciale che non si prova che in quell'ambiente. Nel quale l'A. sa veramente trasportarci. Nessun altro libro, io credo, sa quanto questo darci in poche e attraenti pagine un'idea approfondita di quel che è Venezia.

LES ROUTES DES ALPES DU DAUPHINÉ (Ière Drôme, Hautes-Alpes). — Grenoble, Gratiot, pp. 92. Fr. 2.50.

E' una pubblicazione fatta per ciclisti e automobilisti. Ma quale uso essi ne debbano fare non si capisce bene. Giacchè, mentre i *profili* al 100.000 che contiene sono minuziosissimi nei dati indicanti ogni minima variazione delle pendenze, tanto da riuscire, anche per la poca nitidezza con cui son tracciati, di lettura faticosa per l'occhio, ricchezza di dati, del resto, superiore ai bisogni anche sul terreno, d'altra parte il formato di album dato al volume, che è più elegante che robusto, non sembra punto fatto per esser portato dal ciclista nelle sue escursioni. In ogni modo, per paesi come quelli, in cui mancano affatto vere guide ciclistiche come le intendiamo noi, cotesto libro, che è anche adorno di belle vedutine ed è ricco di notizie stradali, non può non riuscire utile.

E. Daullia. LE TOUR DU MONT-BLANC. — Paris, C. Mendel, 1899, pp. 306 in-8. Fr. 7.50.

Contiene 16 magnifiche fototipie fuori testo, che, unite all'eleganza dell'edizione, ne fanno un libro da salotto. Peccato che alla splendida esteriorità non corrisponda il valore del testo, consistente nella minuziosa e noiosa narrazione del giro fatto dall'A. attorno al monte Bianco.

Guida storico-topica di VALDAGNO RECOARO SCHIO ARSIERO. — Schio, 1898, pp. XXIV-154.

Non è una pubblicazione novissima, ma il suo non comune valore mi spinge a farne un cenno nella persuasione di rendere un servizio ai turisti che intendono conoscere i luoghi nominati. E' una pubblicazione che fa onore alla Sez. di Schio del C. A. I. che la pubblicò e al suo socio C. Fontana che la compilò con grande diligenza, ordine, e chiarezza, tanto rare quanto preziose in tal genere di pubblicazioni. La bella stampa e le belle fototipie fuori testo che l'accompagnano, finiscono di render simpatici il volume, che invoglia veramente a visitare i luoghi che descrive.

Ed. Martinetti. STUDIO SULL'UNIFICAZIONE DEL CALENDARIO. — Roma, 1899, Libreria Cattolica Internazionale.

Carte.

FREYTAG'S RADFAHRER KARTEN 1: 300.000. — G. Freytag u. Berndt, Wien u. Leipzig. Il foglio 80 kr., su carta giappon. Fi. 1.

In questa carta stradale per ciclisti, di cui abbiamo ricevuto i fogli 26, 27, 29 e 30 (comprendenti, oltre una parte della Svizzera e dell'Austria, tutto il Veneto), non mancano certo i difetti: la grandezza dei nomi dei centri abitati si direbbe quasi casuale, tanto vi si nota, non solo l'assenza di ogni regola, ma persino il caso di vederci spesso, fra due luoghi, stampato più in grande quello che è in tutto inferiore all'altro, dimodochè l'occhio è tratto facilmente in inganno sull'importanza dei vari centri; delle strade ne sono date alcune meno importanti di altre che non sono date (p. es.: è data l'inutilissima carreggiabile Schilpario-Pradella e non la carrozzabile Schilpario-Fondi, nè l'ottima carreggiabile Malcesine-Navenol; le altitudini non son date con la ricchezza desiderabile, mancandovi delle quote di somma importanza (p. es.: S. Eusebio, punto culminante della Brescia-Val Sabbia per Nave); qualche errore è tale da riservare al ciclista delle ben dure delusioni: così è segnata una carrozzabile Gargnano-Limone laddove non si trova neppure un sentiero, se non si tien conto di una carreggiabile interautostri fra i monti, che non credo certo ciclabile. Non riesce poi ben chiara la distinzione adottata fra le varie specie di strade, che son divise in tre categorie: di I, di II e di III ordine, o tracciato sulla carta in tre modi, di cui l'uno più marcato dell'altro: giacchè che s'intenda per strade di I, II e III ordine non è spiegato, o, all'esame risultano nella II categoria strade provinciali e comunali, nella III delle comunali e delle carreggiabili.

Nonostante queste deficienze però, di cui è bene sia avvertito chi ne volesse far uso, coteste carte possono rendere dei reali servizi. Quella in questione è il merito di una grande chiarezza (ottenuta anche colla soppressione dell'orografia), unita a una grande ricchezza nella viabilità: non vi mancano neppur le strade di minima importanza. Le distanze son date col solito metodo delle linee tratteggiate racchiudenti il tronco di cui si dà la distanza; son

pure segnate le pendenze, divise in due categorie: inferiori al 4 per cento (segnate con frecce verdi), o superiori al 4 per cento (con frecce rosse).

DONI PERVENUTI.

Dalla **SOC. ALP. FRIUL.**: la raccolta completa delle sue pubblicazioni, di cui diciamo sopra (qui avvertiamo che i prezzi delle tre guide sono i seguenti: *Udine*: L. 7; *Canal del Ferro*: L. 5; *Carnia*: L. 3.50).

Dall'editore **L. CAPPELLI** di Rocca San Casciano, una copia dell'opera, di cui pure parliamo sopra, sull'*Appennino Modenese*.

Dalla **SEZ. CADORINA DEL C. A. I.** in Auronzo: *Il Cadore descritto da Antonio Ronson*, pubbl. per cura della Sez. — Venezia, 1877.

Dal **CLUB ALPINO SARDO** (Cagliari): *Bollettino del C. A. S. 1893-94 e Annuario 1895*, 96 e 97.

Dal **CLUB ALPINO BASSANESE**: *Bollettino annuale 1893-94*, 95 e 96.

Dalla **SEZ. VERBANO DEL C. A. I.** in Intra: *Itinerario delle principali escurs. alpine nella Reg. Verbanese*. Intra 1891 (2 copie); *Carta delle princip. escur. alpine* (pel XXIII Congresso del C. A. I. in Intra) (3 copie).

Dal **CLUB ALPINO FIUMANO**: *Attività del C. A. F.* durante gli anni 1894 e 95; *I annuari del C. A. F.*, 1889.

Mandarono numeri arretrati, da noi ricercati, della nostra *Rivista*, i signori: dott. *Alfr. Fedani* e *Giov. Sironi*, Milano. *Irg. F. Casarosa*, Pisa. *Cap. F. Magrini*, Savignano. *R. Sarla*, Cons. di Napoli.

(Si ricercano i numeri delle annate 1895 e 96.)

DESIDERATA.

Son desiderate pure le seguenti pubblicazioni: Annate I-V, XII e XIII della *Rivista mensile* del C. A. I.

Vol. I-XX e XXIII del *Bollettino annuale* del C. A. I. Annuari I-III della *Soc. Alpina del Trentino* e IV-XIV e XVI della *Soc. Alpinisti Tridentini*.

Annata I della *Nicula*, rivista del C. A. Siciliano.

Annate I-XI *Bollettino mensile* della *Soc. Fotografica Italiana*.

A. I-VI *Progresso fotografico*.

A. I-VII *Dilettante di Fotografia*.

Per ogni annata dei suddetti periodici si può domandare in cambio per L. 5 (prezzo lordo; V. listino nella *Rivista* di febr.) di pubblicazioni del T.

Il Bibliotecario
G. OLIVIERI

Periodici fotografici che fanno il cambio colla nostra *Rivista*, e che si occuparono ultimamente del T.:

Bollettino mensile della Società Fotografica Italiana, Firenze.

Il Progresso fotografico, Milano.

IL PRIMO AUTOMOBILE

In Italia, dove comparve la prima macchina a vapore (fabbricata nel 1629 dal Pesarese Giovanni Branca, consistente in una caldaia sferica disposta in modo che il vapore, uscendone, andava ad urtare le pale d'una ruota costringendo quest'ultima a girare su se stessa) comparve pure il primo automobile.

Fu studiato e costruito da un ufficiale del Genio, il cav. Bordino, per isvago della sua figliola. Consisteva in una vettura alla Dumont che per oltre 40 anni ha preso parte al corso carnevalesco di Torino.

Sta il fatto che prima dell'automobile del Bordino furono costrutte altre vetture a vapore: basta citare quella del Cugnol comparsa a Parigi nel 1769 e che l'illustre generale Gribeauval voleva destinare all'uso militare; gli omnibus d'Olivan Evans, che nei primi anni del secolo corrente percorrevano le strade di Filadelfia, e quella ventina di vetture a vapore che nel 1833 circolavano per Londra, fra le quali meritano speciale menzione gli omnibus d'Uancock. Ma erano tutte

macchine da classificarsi fra le locomotive stradali mentre la vettura del Bordino ha il suo posto fra gli odierni automobili.

E come la prima locomotiva, che è quella del Cugna, fu depositata nel conservatorio d'arti e mestieri di Parigi, dove conservasi tuttora, così il primo automobile fu dalla vedova del Generale Bordino (su proposta dello scrivente) donato al nostro Museo Industriale, di Torino.

Colonnello S. STELLA.

Un giro nell'Europa Centrale ¹⁾

(Estate 1899)

Partito da Napoli il 15 Luglio, per Roma, Firenze e Genova mi reco a Torino. Ripartito il 29 Luglio da Torino, superando in macchina tutta la salita di *Afunkjoret*, arrivo in Aosta. L'indomani m'accingo alla salita del *Gran S. Bernardo*, senza ricorrere al rimorchio, poichè è impossibile adottare questo mezzo negli ultimi 8 km. di mulattiera. Facendo la salita a tratti, due terzi in macchina ed uno a piedi, mi è possibile arrivare a Saint-Rhémy termine della strada rotabile, e ufficio doganale. Fortunatamente qui nessuna difficoltà: il bullo fa le spese di tutto. Il resto della strada bisogna farlo a piedi: arrivo all'ospizio dove pranzo, e poi senza fatica percorro la rapida discesa, e con cattiva strada giungo a *Bourg-Saint Pierre*, dogana svizzera, dove non mi si fa alcuna osservazione.

Entrando in domini francesi sul lago di Ginevra, trovo delle strade come quelle della Savoia. A Ginevra mi fermo alcuni giorni per visitare la città e sviluppare le numerose fotografie prese. — Dopo Ginevra, le strade oltre le salite e discese sono contro l'aspettativa piuttosto cattive. — Visito Lucerna, Zurigo e per strade sempre mediocri entro nei domini Austriaci, dove non incontro difficoltà alle dogane, poi nella Baviera. Attraverso una regione del Württemberg dove trovo strade ottime, che diventano meno belle rientrando in Baviera; dove però gli abitanti sono affabili ed il paese ridentissimo. Mi fermo alcuni giorni a *Munaco*, da dove parto il 12 Agosto.

Le strade sono buone, ma le salite prima pedalabili, vicino *Bayreuth* diventano rapidissime. — Dopo Iena, una tremenda burrasca mi sorprende in aperta campagna, e bagnato come un pul-

(1) Diamo questo viaggio d'un consocio riferito in stile telegrafico. È qualcosa di nuovo. Si contano tante frottole a questo mondo, e c'è un'abitudine tale di infiorare certe relazioni con avventure mai occorse, che proprio ho voluto stampare la *laconica* relazione, ascensione del nostro consocio.

cino, trovo riparo in una deserta stalla. Risciarato il tempo, con fatica per le strade umide e sabbiose proseguo per *Dresda*, dove riposo alcuni giorni.

Il 20 Agosto riparto da *Dresda*: entrando in Boemia ho una disillusione: all'ufficio doganale ho dovuto depositare 50 marchi. Con tempo piovoso, con fanghi, strade pessime, salite e discese rapide, passo per *Karlshad*, *Lukow* e *Praga*. Dopo *Praga* la strada è ottima, e accelero la mia marcia per *Vienna*, dove arrivo il 20 Agosto.

Partito dopo alcuni giorni da *Vienna*, e passato *Presburgo*, la strada diventa orribile: sabbia, buche, pietra, erba, adornano la via da percorrere, e che mi si dice essere la migliore di tutte. — Non conosco il deserto di Sahara, ma credo che poco meno male si potrà pedalare su quelle rinomate sabbie! In certi punti sono addirittura costretto a camminare a piedi, talvolta sull'erba della vicina pelouse! Mai ho incontrato strade così cattive, e al paragone di esse apprezzo le belle strade dell'Italia, e tollero persino quelle della mia Sicilia.

A *Budapest* mi occorre un caso comico. — Appena giunto all'Albergo, consegno la macchina al portiere. La mattina dopo non trovo più la bicicletta. Un signore, avendo dato incarico di spedire la sua roba, compreso una bicicletta a *Vienna*, avevano spedito la mia lasciando in sua vece quella vecchia e sanguerata del signore. Dire quello che feci non è possibile: per farla breve la mia macchina si fece un viaggietto a *Vienna*, e la sera era di ritorno all'Albergo dove to la *stabbraccione* amoroso. Povera, *Humber!* aveva tanto lavorato!

Dopo tre giorni di marcia, senza alcun incidente arrivo a *Graz*, lieto d'aver lasciato le pessime strade dell'Ungheria! Riparto da *Graz* il 30 settembre, percorro la valle del *Drau*, lascio *Ruden*, *Klagenfurth*. Dopo *Villach* la strada diventa eccellente svolta in dolcissima salita e tocco senza accorgermene gli 800 m. a *Tarvis*, superando lo spartiacque delle Alpi.

L'indomani mattina, all'ufficio doganale austriaco, per riavere i 50 marchi depositati all'entrata, mi fanno perdere quasi un'ora e mezzo di tempo. Finalmente entro nel bel suolo d'Italia, dove l'agente del fisco, dopo aver strappato con arroganza il piombo della macchina, mi concede di proseguire il viaggio! Per le deliziose vallate delle Alpi, passo per Udine e pernotto a Treviso. L'indomani mi reco a Mestre e vado allo imbarcamento di San Giuliano.

Il viaggio è completo, non mi resta che la nota di aspettare il primo vaporetto. E con questo che mi reco a Venezia con la mia impolverata bicicletta che dal ponte di Rialto alla Piazza di San Marco, suscita la meraviglia degli *acquatici* veneziani non adusi all'elemento polvere.

Nell'insieme ho percorso 4350 km. con una media di 145 km. per giorno. Le strade delle varie nazioni attraversate, lungi dal destare in me quella grata impressione che lasciano quelle della Francia, la Savoia in specie, i *trottoirs cyclables* del Belgio, la pittoresca via dell'Olanda, le spaziose e piane da *Brunswick* a Berlino, lasciano un senso di ripugnanza, che mi fa riederlo su buona parte delle strade d'Italia!

SOCIO NICOLETTI.

La quota pel 1900

La grande maggioranza dei Soci, ossequiente allo statuto, ha già pagato la quota di L. 6 pel 1900. Il Consiglio è vivamente grato a questi buoni soci che — colla loro cortese puntualità — agevolano grandemente il compito dell'Amministrazione.

A tutti i soci in corrente vennero già spediti i tre volumi della Guida dell'Emilia. Per gli altri soci si provvederà man mano all'esazione della quota a mezzo dell'assegno postale (L. 6,55) e ciò a scanso di disturbi per essi.

La Direzione.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. C. I. inseriti dal 13 Gennaio 1900 al 15 Febbraio 1900

SOCI VITALIZI (*)

Bologna. Dall'Ollo Comm. Alberto (*Sindaco di Bologna*) — **Montepont.** Crida Ugo
Milano — Azimonti Giuseppe. *P. Duomo 23* - Bertolazzi Luigi, *Via Brera 3.* - Giordano Comm. Umberto *Hôtel Milan.* - Zucchiuotti Emilio, *Via Vincenzo Monti, 24.* - Kettlitz Albino *Viale Monf. 19*

SOCI EFFETTIVI (**)

ALESSANDRIA. — Ornati geom. Carlo, *Plana, 4* - Poggio Ugo, *Chenna, 7* - Roncati avv. Emilio, *Corso Cavour, 16.*
Asti. — Arthaber nob. Augusto - Ferrero G. B., *Via Alberti - Gastaldi Antonio, Quintino Bella, 4.*
Casalmonferrato. — Basso Pietro, *S. Evasio, 1.*
Castelnuovo Scrivia. — Ghezzi Giuseppe, *Via Cavour.*
Nizza Monferrato. — Bigliani Valentino, *Pistone, 13.*
Aquila. — De Vincentis avv. Etto, *Corso Vitt. Eman.*
AREZZO - *Castiglione Fiorentina.* — Brilli Angelo.
BARI. - *Rutigliano.* — Sughia Passeri avv. Domenico.
Belluno. — Da Ponto Francesco, *Banca Mutua.* - Monzani Alessandro.
BERGAMO. — Pedercini Carlo Giorgio, *Ten. 89 Fant.*
Donate Superiore. — Chiesa Agostino, *Ghisaia, 6.*
Leffe Val Seriana. — Ferrario Giuseppe.
BOLOGNA. — Acquadermi Alessandro, *Rozzini, 91* - Barbieri Filippo, *Ditta U. Colombini* - Fabbri Giuseppe, *Cavaliere, 17* - Gancia Antonio, *Via Calzoleria, 1* - Laugheri dott. Vito, *Rizzoli, 9* - Mazzocechi Gino, *Farini, 24* - Messori Antonio, *Manzoni, 6* - Patrignani cap. Achille, *Via Gombruti* - Toai Amedeo, *uffic. 3. artig.* - Veronesi Giovanni, *Via Indipendenza 30.*
S. Pietro in Casale. — Bosinelli Angelo - Lanzani Luigi.
BRESCIA. — Pilati rag. Franco, *Via Trieste, 9* - Iug Podestà Lucciardi Franc. R. *Ufficio Forestale* - Segala Giuseppe, *Ufficio Forestale* - VALENZINI EMILIA, *Rovine, 39.*
Garynano. — Samuelli Franco, *prof.*
Ponte Zanano. — Rivetti Battista.
CAGLIARI. — Magnini Ermimo, *Via Roma.*
Montepont. — Comm. ing. Ferrario Erca. - Martinazzo Lodovico *Miniere* - Sola Livio, *Miniere.*
CASERTA. — Arsenio prof. Amabile, *Corso Campano* - Giordano Garibaldi, *Via Francavilla* - Natale Alfredo, *Via Municipio, 2* - Petriccione Pietro Ugo, *Corso Campano.*
Isola Liri Superiore. — Bonnefoy Edoardo - Meglio Enrico.
CATANZARO - *Monteleone Catabro.* — Bosa Umberto, *Ten. 70 fanteria.*
NICASTRO. — Ten. Della Croce Guido.
COMO. — Benini Vincenzo, *Via Volta, 46* - Bianchi Carlo, *Via Venti Settem.* - Bruggisser Arturo (*Bellagio*) - Cassanova Pietro, *Piazza Volta* - Catelli ing. Luigi, *Unione, 10* - Marco Giuseppe, *Via Murazzone* - Omirini Vittorio, *Via Cantù, 13* - Preziosi Letizio, *Via Vitt. Eman., 9.*
Aquate di Lecco. — Pozzi avv. Ernesto.
Castello sopra Lecco. — Figini Alessandro.
Cittiglio. — Campiglio Aldo.
Coequio. — Borolla Luigi.
Germignaga. — Battaglia ing. Tito.
Gravedona. — Mottarella Lorenzo.
Lecco. — Direzione Società Ginnastica e scherma - Gilardi dott. Giacomo - Mori Vittorio, *Via A. Stoppani, 21-28* - Pirovano Vincenzo, *Via Mascari, 33* - Salazar Guido, *Villa Lucco* - Signorelli Pasquale, *Via Cavour, 10.*
Luino. — Branca Ferdinando, *Piazza Stazione* - Bricchi Attilio.
Mandello Tonzanico, *Pellegrini Riccardo.*
Olgiate Molgora. — Comini Edoardo.
S. Fedele d'Intelvi. — Croppi Alessandro - Novi Giuseppe, *Tonzanico.* — Vicini Battista.
Varese. — Santagostino Giuseppe.
CREMONA. — Bagni Aristide, *cap. 21 fant.* - Simondetti Camillo, *ten. 21 fant.*
Casalbuttano. — Acerbi Gino, *Via Giardini* - Guarnieri Giovanni, *Via S. Gervasio.*
Crema. — Sessa Francesco - Sessa Mario. - Viviani dott. Giovanni, *Via Garibaldi, 20.*
Sorazina. — Benedetti Giuseppe - Battinelli Giovanni - Moretti Giuseppe.

Vailate. — Zambolli Gian Guido.
CUNEO. — Bissoni prof. Emilio, *Via Nizza, 36* - Bongiovanni Luca, *ten. 8 fant.*
Alba. — Ottolenghi Alessandro.
Bra. — Bonamico Carlo - Masoni Vittorio - Menardi Umberto - Raccoa Giacomo.
FERRARA. — Finzi Pio, *Via Giovecca, 142* - GÜLLI-NATI AMINTA, *Via Picca, 37.*
FIRENZE. — Barlacchi Gino, *Via dei Neri, 2* - Quinteri dott. Riccardo, *Via Venezia, 10.*
Pistoia. — Bizzarri Virgilio.
FORLÌ. — Brunelli Silvio, *Via F. Campanella, 9* - Franchiolo Gioacchino, *Piazza Vitt. Eman.* - Quaggiotti Vittorio, *cap. 87 fant.* - Tazzari Fedele, *tenente.*
Cesena. — Fabbri Giulio, *cap. 1 fant.*
GENOVA. — Arpe Giuseppe, *Salita Lanzone, 6-8* - Galimberti Lamberto, *Banca Russa* - Mazzini Riccardo, *Corso Magenta, 47-6* - Mongiardino Francesco *Via Palestro, 15-9* - Moro Giuseppe, *Banca Russa* - Vallarino G. A. *Vico Casana, 16-3.*
Sampierdarena. — Pittaluga Nicolò, *Via Bombrini.*
Sestri Ponente. — Bonardi Marco, *ingegnere.*
Spezia. — Domenichini Giacinto - Tarabelli Alessandro *med. R. Mar.*
GROSSETO. — Barbano G. B., *cap. R. R. carab.* - Birindelli Icilio, *ing.* - Oranga Tullio, *ing.*
Castiglione della Pescaia. — Materassi Lorenzo.
Massa Marittima. — Fabbri Fidele.
LECCE. — Luperto Adolfo.
LIVORNO. — Caloro Giacinto, *ten. 9 bers.* - Inner Piero L., *Piazza Cavour* - Pezzi Pietro, *ten. cavallig.* - Padova - Presteri Francesco - Ravera Andrea, *sott'uf. 9 bers.* - Reale Pietro, *sott'uf. 9 bers.*
LUCCA. — Baroni Arturo, *Via Giunigi, 10.*
MACERATA. — Serri Bened. S. Martino, 1.
MANTOVA - *Bozzolo.* — Piccioni conte Carlo.
Osiglia. — Boselli Gaetano - Polacco Giulio.
Viadana. — Basana Francesco.
MILANO. — Alamanni Pind., *Via Orso, 2* - Ambrosini Filippo, *corso Genova, 22* - Andrea Augusto, *via Cernaia, 2* - Astolfi Antonio, *Cor. P. Nuova, 36* - Baj Guido *Via S. Radegonda, 2* - Bainotti Giuseppe, *cap. 2 bers.* - Bartesaghi A. L., *Via Palermo, 4* - Bellak Oscar, *Via Mazzini, 6* - Bellorini Pietro, *Via Torino, 66* - Belloni Natale, *Viale Porta Nuova, 16* - Beltrami cav. Enrico, *Foro Bonaparte, 47* - Benazzoli rag. Eug., *Via Carlo Cattaneo, 2* - Bernasconi Giuseppe, *Via Moscovia, 64* - Bersani Piero, *Corso Venezia, 14* - Bianchetti Giacomo, *Via S. Primo, 4* - Bianchi Ettore avv., *Via S. M. Vallo, 7* - Borlandelli Alfredo, *Via Torchio, 8* - Borlandelli Angelo, *Via Torchio, 8* - Candiani Ambrogio, *Via Ariberto, 19* - Capoco rag. Camillo, *Via Vetere, 24* - Carafoli Franc., *cap. 2 bers.* - Castelli Dino, *ing., Foro Bonaparte, 57* - Charles A. *Via Nirone, 8* - Ciotti Franc., *Via A. Volta, 8* - Cramer Ulrico, *Via Borgonuovo, 11* - Crespi Camillo, *Viale Garibaldi, 8* - Cuzzo Crea Ugo, *cap. 2 bers.* - De Angelis Raff., *Via Stella, 37* - Del Moro Mattai Ere., *Via Morigi, 8* - De Micheli Cesare, *Via L. Palaz., 10* - De Micheli Gerolamo, *Piazza S. Ambr., 6* - De Micheli Gius., *Via Solferino, 34* - De Pasquini Oreste, *cap. 2 bers.* - Ferri G. B., *Viale Garibaldi, 2* - Folcia Ferruccio, *Via Ariberto, 24* - Frattini Pilado, *Via E. Lombardini, 20* - Galazzi Alberto, *Via V. Monti, 2* - Gambini rag. Dom., *Via Bocaccio, 23* - Gerosa Carlo, *Piazza Ist. Tecn., 1* - Girola Giuseppe, *Piazza Castello, 24* - Giussani Attilio, *Via Lauro, 9* - Giusti Or., *cap. 2 bers.* - Greppi Enrico, *Via Monforte, 26* - Greppi ing. Giuseppe, *Via S. Maurilio, 19* - Janichen Arturo, *Corso Porta Nuova, 17* - Invernizzi Ermenegildo, *S. Vito, 16* - Isella Pietro, *Corso Genova, 2* - Iuffmann Alessandro, *Via L. Canonica, 253* - Latini Alfredo, *cap. 2 regg. bers.* - Mainardi Achille, *Corso Genova, 16*

(*) Art. 6 dello Statuto: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di lire CENTO per una volta tanto. — (**) Quota annua di L. 6. Tassa d'ingresso L. 2.

- Mambretti Luigi, S. Antonio, 13 - Moneta Alberto, Piazza SS. Pietro e Lino, 4 - Monticelli Edg., Via Brisa, 13 - Müller Arnoldo, Via Buonarroti, 31 - Novarini Franc., Via Leon. da Vinci, 117 - Orombelli nob. Marco, Via Manzoni, 10 - Panigatti Leopoldo, Corso Loreto, 50 0 Pozzoli cav. Carlo, Corso Vercelli, 6 - Praochi Leonardo, Via S. Sepolero, 7 - Preti Angelo, Corso Porta Romana, 96 - Ripani ing. Vic., Via Ugo Foscolo, 3 - Romanoni Virg., Via Tortona, 11 - Rovorsi Masanello, cap. 2 bers. - S. Martino conte Carlo, Corso Venezia, 13 - Schifino Angelo, cap 2 bers. - Schuler Rodolfo, Via Marsala, 13 - Serogni Franco, S. Orsola, 6 - Signorili dott. Giuseppe, Via Vittoria, 45 - Tamborini Andrea, Via Palermo, 11 - Trabattini Giuseppe, Via Broletto, 35 - Tredici Ambrogio, sottot. di Comia. - Valabrega ing. Adolfo, Palaz. Gresham. - Valagusa Ignazio, Via S. Paolo, 10 - Valtorta Giuseppe, Via Rottolo, 36 - Vita V. Eman., F. Bonap., 78 - Zara Arnaldo, cap. 2 bers. - Zucchi dott. Donnino, P. Romana, 70.
- Canegrate.** — Guzzi Alfredo, industr.
Cavenago d'Adda. — Biffi dott. Angelo.
Ferno. — Soldadini Antonio.
Fontana. — Vaiani Giuseppe.
Legnano. — Bianchi ing. Rinaldo - Borghi Fedele - Pardini Arturo - Vignati Tito - Visconti Leo.
Lodi. — Polloni Enrico, S. M. Sole, 6.
Magenta. — Garanzini Giuseppe.
Monza. — Scaini dott. Carlo.
Olgiate Olona. — Giorgotti dott. Nino.
San Lorenzo di Parabiago. — Zerbi Elvezio.
Sesano. — Silva Alessandro - Silva Nino.
NAPOLI. Mazzola Giacinto, Cass. Banca Comm.
NOVARA. - *Andorno.* — Chialant Vitale - Della Barile Andrea - Grassino Giovanni.
Arona. — Jotti geom. Pietro.
Biella. — Cerino Giovanni - Onetto Luigi.
Borgomanero. — Pecorini Luigi.
Cannobio. — Marini Maria.
Casalecchio. — Gianotti Pietro.
Domodossola. — Marchisio avv. Carlo - Mazzano Ferruccio - Silvano Gioach. sez. Prefett.
Intra. — Agnisetta Carlo - Agnisetta Giuseppe - Alvisetti Cesare - Ruffetta dott. Edoardo - Zaro dott. E. Mario.
Orapa. — Ramella Carlo.
Pallanza. — Crini Francesco - Rossi Vincenzo.
Pettinengo. — Boggio Pietro - Pirazzi Maffiola Pietro.
Strona. — Boggio Riccardo.
Treccate. — Quagliano Alessandro.
Varallo Sesia. — Gilardi Virgilio - Giuppa Ferd. - Negri Franc. - Sez. di Varallo, Club Alp. Ital.
PADOVA. — Arrigoni Luigi, Via S. Fermo, 1209 - Bragadin conte Zilio, via S. Clemente, 178 - Dostenich Carlo, Via S. Urbano, 351 - Fracanzani Aless. - Mazzari Oscar, Via Rogati, 2238 - Porro Antonio, Via S. Agata - Rizzini Livio, Via Eremitani - Spasiani Nicolò, Via Vignati, 3895 - Tasso Enrico, Via Pensio, 1518 - Tonzigi Ant., Via Pozzo Dipin., 3862.
Campomartino. — Torre Ubaldo.
Este. — Bolzonetta G. B. - Rossi Valerio - Castelvetti Gaetano - Cortelazzo Enrico - Pelà Benedetto - Vigolo Attilio.
Monfalcone. — Gemo Giuseppe.
Montebelluna. — Zoni Giovanni.
Piazzola sul Brenta. — Criconia Isidoro - Pozzolan Emilio - Riddi Giuseppe.
S. Pietro in Gu. Cortimiglia Guglielmo.
PALERMO. — Villa Dionisio, Piazza Carmine, 27.
PARMA. — Amighetti Enrico, Suburbio Vitt. Em. - Riddella dott. Franco, Palaz. Prefett. - Sanvitale conte Luigi, Via Colonne, 2.
PAVIA. — Boverio Ippolito, Via F. Menocchello, 11 - Codica avv. Angelo, Piazzetta Soncino, 2 - Franchi dott. Giacomo Via Mazzini, 20.
Stradella. — Scotti prof. Luigi.
PERUGIA. — Foligno, — Beretta cap. Domenico I art.
Rieti. — Leoni dott. Tito.
Terni. Gianninoni Medardo - Moretti Gino - Piantoni Alessandro.
PESARO. — Fano. — Plessi Giuseppe, uffic. 37 fant.
PIACENZA. — Astorri Emilio, Piazza del Borgo, 21-23 - Boselli dott. Mass., Via S. Margh., 2 - Boni Luigi, Via del Teatro - Busolati Camillo, Via Garibaldi, 36 - Corvi Antonio, Via 20 Settem., 65 - Gabriello Casalini, 1 regg. Granatieri.
PISA. — Bagnolesi Romiro, Via S. Antonio - Manfredini Francesco, Via Lungarno R. - Meloni Deodato, Piazza S. Nicola, 8 - Roncucci Eugenio, Via Carliola, 8.
Bientina. — Ferri Secondo, Via Castruccio.
Campiglia. — Mosca Oliviero.
PORTO MAURIZIO. - *Ventimiglia.* — Iacchino Cesare.
RAVENNA. — Basile Gennaro, ton. 2 fant. - Fogliani cap. Vittorio, Via Cavour, 52.
Cervia. — Bertozzi Gius., Via L. Mazzolani.
Faenza. — Scotti Douglas conte Pietro, cap. cavall. - Zauli Naldi conte Berreuto.
S. Lorenzo in Selva. — Crocetti Don Egidio.
ROMA. — Barbetta Antonio, Via Gallinaccio, 8 - Belliure Giorgio, Via Basilicata, 2 - Bigi Spartaco, Via Alessandrina, 103 - Binelli Aless., Via Rasella, 44 - Cochetti dott. Lorenzo, Via Princ. Amed., 67 - Corsetti Edoardo, Via S. Anastasio, 22 - Damiani avv. Pio, Via Q. Sella, 8 - Di Leonardi Francesco, Via Gioberti, 63 - Domprens Henry, Via 20 Settembre - Fostatini Guglielmo, Minist. Guerra - Guadagnini Giuseppe, Corso Goito, 36 - Palmucci Guglielmo, Via E. Moroani, 11 - Recanzone Luigi, Via Farini, 112 - Saravia Luigi, S. Maria, 112 - Spadolini Cesare, Corso Vitt. Em., 74 - Zacher dott. Alberto.
Quarcino. — Ceccecci Camillo.
ROVIGO. — Brunazzo Carlo, Via Terraglio S. Giov., 3 - Camploy Silvio, Via A. Mario, 8 - Candiolo Luigi Nap. - Diotto Duomo - Cavallero Roberto, Fuori P. S. Franc. - D'Angeli Ferruccio, Via Tribunali - De Kunovich Virgilio, Via S. Bertolo - De Rossi Antonio, Via Mazzini, 5 - Margutti Giuseppe, Via P. Adige - Negri Alberto, Porta Adige, 16 - Pancrazi Stefano, Via Angeli, 33 - Pitteo Arturo.
Bagnolo di Po. — Perotti Bruno, Via Alberazzi, 69.
Castelguglielmo. — Cuccato Gustavo, Via Ramina, 90.
Fratta Polesine. — Cagnoni Amilcare.
Stienta. — Gobbo Corrado.
SIENA. - *Montepulciano.* — Samuelli conte Francesco - Crociani Gino.
TREVISO. - *Cesalto.* — Sperotto Giovanni.
UDINE. — Andreoli rag. Camillo, Via Aquileja - Dorta Ugo, P. Stazione.
Maniago. — Lorenzon dott. Federico.
Paluzza. — Barbacetto Antonio.
Savogliano. — Pollidoro Remigio.
Spilimbergo. — Ciriani Marco.
VENEZIA. — Boni Enrico, Procuratio Vecchie - Janna Luigi, Campo S. Lucia - Lombardi Carlo, S. Martino P. Seuro - Massariol Franc., S. Lio - Menin Emilio, Alla Cerva Rialto - Motino Adolfo, S. Polo - Pandiani Giulio, Riva del Via - Saviano Marco, Castello.

ESTERO

- AUSTRIA.** - *Calliano.* — Somas Giuseppe.
Gorizia. — Segn Alade.
Pergine. — Natter Giorgio.
Riva. — Camelli Vittorio.
 Rovereto. — Chiusale Umberto - Tranquillini Carlo, Cons. Tribunale.
Torbole sul Garda. — Barcelli Oddone.
Trento. — Cristofolini Valentino - Ziglio Pietro.
Trieste. — D'Agostino Antonio, S. Nicolò, 4 - Goineau R. Cecil - Aldo Grunham - Kofol Pietro, Via Rozzoli, 258 - MESTRON (LELIA), Via S. Caterina, 9 - Mestron Umberto, Via S. Caterina, 9 - Morvan Edoardo, Rozzo, 364 - Pratti Enrico - Thümmel Raffaele, Via Corso, 39.
Vienna. — Krausz Alex, Theresianstrasse, 32.
Villach. — Bertotti Luigi - Bratti Giov. Batt. - Finzer Giovanni - Gemma Guido.
EGITTO. - *Cairo Ky.* — Bocvara Armando - Piekkes Solomone.
FRANCIA. - *Lione.* — Balbi G. Batt., Via Boileau, 81.
Paria. — Cornette H., Via Michel-le Comte, 24.
GERMANIA. - *Karlsruhe.* — Hoerwerm Carlo.
SVIZZERA. - *Chinasso.* — Bernasconi Mary Cory.
Burgdorf. — Bartoloneucci Guido.
Monaco P. — Dadone Emilio - Tolomei Mariano.
- | | |
|--|----------|
| Soci iscritti a tutto il 15 Gennaio 1900 | N. 17321 |
| " " dal 15 Gennaio al 15 Febbraio 1900 | " 476 |
| | N. 18000 |
| Morti, dimissionari ecc 1890-900 | " 827 |
| | N. 17173 |
| Soci vitalizi al 15 Febbraio 1900 | N. 106 |
| Totale soci al 15 Febbraio 1900 | N. 17279 |

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Ciclistico Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — Abbonamento annuo per non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2,—

ASSEMBLEA GENERALE

dei soci del T. C. C. I.

In una sala del V. C. di Milano il 25 Marzo 1900 alle ore 15, in seguito a regolare convocazione sono convenuti numerosi soci del T.

Il D. G. Johnson, aperta la seduta, invita — a termini dello statuto — a procedere alla nomina del presidente dell'assemblea.

Si elegge per acclamazione il socio vitalizio Avv. Francesco Mira *assessore* del Comune di Milano.

1. Approvazione del Verbale.

MIRA, ringraziato per l'onorifico incarico, propone di dare per letto il verbale 19 Marzo 1899 già pubblicato; e l'assemblea approva.

2. Relazione della D. G.

JOHNSON riasume i principali dati di fatto illustranti l'attività del T. nello scorso anno, già pubblicati nella Rivista di Febbraio. Aggiunge brevi notizie riferenti al primo trimestre 1900 che stanno a riprova del continuo importante incremento del T. I nuovi soci sono 1900 contro 1300 del primo trimestre 1899; le quote riscosse sono 12.000 contro solo 9000 del corrispondente periodo 1899; l'attività della grande maggioranza dei consoci è in continuo aumento; i rapporti colle società similari estere sempre più vivi e cordiali. Ben 16 potenti associazioni Turistiche si sono affiliate al nostro sodalizio ed ai rispettivi 250.000 soci si sono assicurati gli stessi vantaggi concessi ai soci del T. C. C. I. il che agevola la loro venuta in Italia; mentre d'altro lato i nostri 18.000 soci hanno garantito in undici dei principali stati d'Europa i medesimi importanti vantaggi consentiti ai soci del T. di quei paesi.

Accennati altri fatti che stanno a riprova della rigogliosa floridezza del T., Johnson invita Bertarelli a fare in proposito quelle comunicazioni che particolarmente interessano la sua sezione strade.

BERTARELLI confermando le parole del D. G. aggiunge come nelle molte occasioni che egli ebbe di avvicinare nei suoi viaggi i soci del T. abbia constatato con piacere il grande loro interessamento per il sodalizio. Con viva compiacenza egli rileva un vero cambiamento nei sentimenti del pubblico più eletto a favore del T. in confronto degli anni passati. Gli uffici pubblici in genere sono molto deferenti pel T. cui portano tutto il loro appoggio. Lo scorso anno egli ebbe qualche primo aiuto per compilare la guida dell'Umbria dalla Deputazione Provinciale di Perugia. Ora per la guida della Toscana le offerte gli giunsero dagli ingegneri di ogni ufficio. Recentemente un egregio professore dell'Università di Genova ha offerto di rilevare pel T. coi suoi strumenti geodetici e coi mezzi più opportuni nel corso di un anno, per un raggio di 100 km.

le pendenze intorno a Genova. Così le relazioni coll'istituto Geografico militare di Firenze, che pel passato erano puramente amministrative hanno preso per così dire un carattere di intimità che rende possibile e a condizioni eccezionalissime di favore, la pubblicazione della nostra carta d'Italia al 500.000. — La proposta di illustrare le 300 linee di Grandi Comunicazioni incontrò il massimo favore dei soci, che numerosi offesero il loro aiuto il che assicura che noi non abbiamo che a rivolgerci ai nostri 18.000 aderenti ora ed in futuro per avere da essi quanto desideriamo nell'interesse del T. — A Firenze p. e. si stanno organizzando delle gite per rilevare e descrivere monumenti, chiese, rovine, luoghi pittoreschi ecc. e per darne poi notizia a tutti i soci; a Bologna si sta preparando un esperimento di concentrazione rapidissimo, in un determinato punto, di persone in luoghi disparati, concentrazione che potrebbe poi avere larghe applicazioni nel campo militare ed in caso di pubbliche calamità; e così si dà nuova, interessante forma al turismo che non vien più inteso nel senso del semplice divertimento, ma che si mette anche a servizio del paese.

Di questa tendenza si ha una riprova nella idea felice di dare dei premi a chi procurasse almeno 10 nuovi soci al T. come fecero i soci Turkheimer che offrì in regalo una bicicletta, ed il socio Sommariva che offrì un viaggio gratis a Parigi. Questi premi hanno stimolato l'attività dei soci nel procurare nuovi aderenti, ma non per il desiderio del premio; (tantochè molti dichiararono che, se vincitori, lo avrebbero a loro volta sorteggiato fra i soci da essi procurati) bensì per il nobile desiderio di rendersi utili al T. e di dimostrare il loro entusiasmo nel sodalizio.

L'assemblea prende atto con viva compiacenza di queste comunicazioni.

3. Relazione del Sindaco.

Si dà per letta la relazione dei sindaci sul consuntivo 1899 la quale propone di approvare il bilancio in L. 102.936.98 alle attività e L. 32.980.49 alle passività, con L. 24.044.20 di avanzo di rendita di cui si propone di passare L. 20.000 a capitale. L'assemblea prende atto che per errore tipografico vennero nelle attività esposto L. 1207.83 per le Guide e L. 13105.50 per gli stereotipi invece di L. 13105.50 per le Guide e L. 1207.83 per gli stereotipi.

4. Approvazione del Bilancio.

Non domandandosi la parola sul bilancio, il Presidente — conenziente l'assemblea — dà atto a verbale che nessuno ha sollevato contestazioni su di esso.

5. Modificazioni allo Statuto.

L'Avv. CESARE AGRATI, capo sezione legale, relatore della Commissione che ha studiato e proposto le modificazioni allo statuto, accettate unanimemente dal Consiglio ed ora sottoposta all'assemblea, dà ragione delle varie proposte, sviluppando la relazione già pubblicata nella Rivista di Marzo.

L'Avv. D. GUARNASCHELLI osserva come sarebbe opportuna l'abolizione dell'art. 3 del progetto, con cui si preclude al T. l'ingerirsi di politica e di religione, perchè inutile.

MIRA risponde che fu lasciato il detto articolo perchè esistendo nelle precedenti edizioni dello statuto, poteva oggi parere che l'abolizione volesse dire aprir la porta alla politica.

L'Avv. GUARNASCHELLI rileva ancora come il sistema di votazione stabilito per le assemblee, non venne abbastanza migliorato dal nuovo progetto, il quale si rimette alla discrezione dei sindaci, persone interessate, appunto perchè sono in votazione i loro nomi nelle schede di cui sono incaricati di sorvegliare il regolare andamento. Loda la distinzione nuova fatta del patrimonio sociale in « capitale e fondo di riserva »; ma siccome, egli soggiunge, il capitale formato dalle quote dei soci vitalizi deve essere intangibile vorrebbe che dall'articolo 48 fosse tolta la facoltà all'assemblea di intaccarlo col solo voto di 1000 soci.

L'Avv. AGRATI risponde che circa la garanzia di votazione tutti i sistemi escogitati e suggeriti oltre la difficoltà di attuazione restano pur sempre facili ad eludersi. Quindi anzichè statuire un sistema assai imperfetto, si preferì lasciare libera l'attuazione di qualunque di esso, e ciò a criterio dei sindaci, i quali essendo già designati dalla fiducia e volontà dei soci a controllo dell'ingente amministrazione del T. erano anche i più logicamente indicati a rappresentare i soci stessi nel controllo di votazione.

Sul secondo appunto risponde che potendo l'assemblea riformare lo statuto potrebbe anche riformarlo relativamente alla intangibilità del capitale quindi è logico di doverlo prevedere nello statuto stesso.

P. MONFORTE propone di votare prima la modificazione della denominazione del T. e poi passare ad una revisione generale dello statuto adattandolo, se del caso, cogli altri generi di sport accettati dalla società.

BERTARELLI risponde rilevando che la stessa situazione delimitata in Italia e che ha suggerita la modifica del titolo del T. ha informato il titolo di quasi tutte le consimili associazioni estere. E' un errore il credere che il T. si proponga ora di creare delle sezioni per altri sport quali il canottaggio, l'alpinismo ecc. Lo statuto proposto dice chiaramente all'art. 1 che lo scopo del T. « è lo sviluppo del turismo in generale, e più particolarmente del turismo ciclistico ». Il T. dunque continuerà nell'azione finora sviluppata la quale già di per sé è utile ad alpinisti, automobilisti e insomma a viaggiatori in generale, cui fornisce, qualunque sia il loro modo di viaggiare, notizie, carte, guide, alberghi ecc. L'allargamento della base va intesa in questo senso e non in quello di sostituire o far concorrenza ad altri sodalizi dedicati a scopi speciali, la cui azione ha una ragione di essere propria e sarà sussidiata e non ostacolata dall'azione del T.

6. Nomine.

Il PRESIDENTE annuncia che per la votazione del bilancio, dello statuto e delle cariche sociali, i soci riceveranno a domicilio, insieme alla Rivista di Aprile, la scheda di votazione, che dovrà essere rinviata al T. entro il 15 Maggio.

Comunicazioni e Raccomandazioni.

JOHNSON presenta all'assemblea la copia della carta dell'Italia Meridionale al 500.000 che verrà prossimamente distribuita a tutti i soci. L'assemblea ne prende atto con un vivo encomio a Bertarelli.

L'Avv. GUARNASCHELLI crede maturo il tempo, in vista anche delle floride condizioni del bilancio di dare premi a quegli stradini che curano meglio la manutenzione del loro tronco di strada, premi che ponno riuscire di tanto giovamento ai turisti che percorrono le strade italiane. Basterebbero, egli crede, tre o quattro mila lire all'anno con cui fare trenta o quaranta premi da darsi ai migliori stradini a fine stagione su rapporto dei consoli e decisione d'una commissione ad hoc.

JOHNSON risponde che la proposta Guarnaschelli verrà dalla Direzione presa nella maggior considerazione.

MAGNASCO ricorda come fu presentato al Parlamento dal Ministro Lacava il 6 febbraio s. un progetto di legge per le piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali, progetto che costituisce un attentato ai turisti perchè avrà per effetto di mantenere fangose o per lo meno umide le strade e propone che il T. lo combatta.

BERTARELLI risponde che il T. se ne occuperà; ma ritiene che la legge anche approvata non potrà praticamente portare gran danno, non perchè la legge in sé non sia pericolosa, ma perchè essendone affidata l'esecuzione e la spesa alle Province, in pratica nulla si farà perchè le provincie coi mezzi di cui dispongono non riescono nemmeno a quello che già oggi devono fare per le strade; tanto meno potranno quindi erogare somme per piantare gli alberi.

Più nessuno domandando la parola il Presidente MIRA crede doveroso di esprimere il compiacimento dei soci tutti per il progresso del T. e per l'operato della Direzione. E' specialmente per merito dell'attivissimo Consiglio che il T. ha compiuto il miracolo di raccogliere sotto la sua bandiera una così grande quantità di soci malgrado la proverbiale apatia degli Italiani. Dopo quanto hanno detto Johnson e Bertarelli crede inutile aggiungere parole per rilevare l'altissima importanza morale del sodalizio, il grande valore delle sue opere, l'intento suo altamente patriottico di far conoscere agli Italiani l'Italia così apprezzata dagli stranieri, così poco nota ai suoi abitanti. Ora l'opera del T. è in gran parte opera del suo Consiglio che con intelligente disinteressata operosità ha saputo far apprezzare il sodalizio da tutti. E gli è gradito ricordare qui la recente festa del quinquennio del T. e le onoranze a Johnson che costituirono un vero plebiscito di lodi e di entusiasmi a favore del T. lodi ed entusiasmi a cui si associarono le prime rappresentanze cittadine e quella del Governo.

Chiude proponendo un vivo ringraziamento al Consiglio. L'assemblea unanime applaude.

La seduta è tolta alle ore 17.

Il Presidente
AVV. FRANCESCO MIRA.

Il Segretario
AVV. FEDERICO GUASTI.

Targhetta annuale 1900

La targhetta del 1900 è stata spedita a tutti gli alberghi affittati in piezo raccomandato, non vi è quindi dubbio che alcuni di essi non l'abbiano ricevuta.

Colla targhetta fu spedita una cartolina che deve essere ritornata come ricevuta della targhetta stessa.

Di queste cartoline di ritorno ne manca ancora buon numero e preghiamo i ritardatari affinché vogliano sollecitare l'invio o ciò nel loro interesse, onde evitare erronee interpretazioni per il mancato adempimento di questa formalità.

Il Capo Sezione Comfort
MARELLI A. C.

Deliberazioni del Consiglio

Seduta del 7 Marzo 1900.

PRESENTI: JONHSON - GUASTI - AGRATI - ARDENGGHI - BARUTTA - BINAGHI - BANDA MORO - FAVARI - OLIVIERI - PARSONI - RIVA - BERTARELLI - TURRINI.

Esposizioni.

Si dispone per l'invio alla esposizione di Parigi del materiale del T. predisposto dal Capo Sezione Strade Bertarelli. A rappresentare il T. alla mostra si nomina l'attivistissimo Console per Parigi sig. Adolfo Passigli che officiato ad accettare la carica ha dichiarato di esser ben lieto di assumere la rappresentanza e di tenersi a disposizione dei consoci che si recheranno a Parigi.

Si delibera pure di prender parte alle prossime esposizioni di Verona e di Napoli con tutte le pubblicazioni ed il materiale del T. e per l'organizzazione opportuna, si affida l'incarico ai consolati di quella città.

Convagni.

In relazione agli accordi precorsi coi rispettivi consolati si delibera di appoggiare nel miglior modo i convagni ciclistici indetti a Roma (colla gita Firenze Roma), a Verona, Napoli, Legnano, Este, (vedi attività sezionali).

Dogane.

Si prende atto delle pratiche continuate colla Direzione delle Gabelle in Roma perchè venga concesso esenzione di ogni formalità doganale alle biciclette dei forestieri alla loro venuta in Italia, agevolezza questa già consentita ai ciclisti Italiani dalla Francia, Svizzera Germania, Lussemburgo, Belgio, Svezia, Inghilterra ecc. Consta alla Direzione che il Governo riconosce la legittimità delle domande avanzate e la convenienza per l'Italia di accoglierle: esso sta studiando le modalità per far ragione ai desideri espressigli senza urtare nelle disposizioni legislative che regolano la materia. — La simpatia e deferenza già dimostrata dal potere centrale pel T. dà affidamento di un prossimo favorevole risultato delle pratiche in corso.

Per l'inno del Touring.

L'importante giornale «La Domenica del Corriere» ha indetto un concorso a premi per una poesia che musicata, debba costituire l'inno del Touring. Il Consiglio mentre plaude alla bella e gradita iniziativa mette a disposizione della «Domenica del Corriere» una medaglia d'oro da servire come altro dei premi dei concorrenti.

Placche per Consoli, Medici, Farmacisti.

Si dispone per la fornitura della placca deliberata per i consoli e professionisti affigliati al T. La distribuzione si comincerà dopo l'approvazione delle modificazioni allo statuto le quali importano un cambiamento nella sigla

Soci Vitalizi.

Si nominarono soci vitalizi i signori: Tagliabò ing. Antonio; Signori rag. Cesare; Nicolini rag. Lorenzo di Milano; — Giovannini Enrico di Roma; — Comm. Ferraris Erminio di Montepetri.

I soci vitalizi sono così a tutt'oggi 110.

Si prendono in seguito deliberazioni d'ordine interno: fra l'altro si dispone per un ampliamento dei locali d'uffici essendo gli attuali assolutamente inadeguati per dar corso al lavoro sempre crescente.

Seduta del 23 Marzo 1900.

Presenti tutti i Consiglieri ed il sindaco Soffredi:
Scusati: RIVA e TURRINI

Per l'illustrazione turistica d'Italia.

BERTARELLI espone il programma di concorso a premi per l'illustrazione turistica delle linee descritte

sella Guida di Grandi Comunicazioni (vedi pag. 61). Il Consiglio unanime lo approva.

Carta corografica al 500,000 del mezzogiorno d'Italia.

Il capo Sezione Strade BERTARELLI, presenta le bozze di questa carta che verrà prossimamente distribuita a tutti i soci. Il Consiglio ne prende atto.

Gita Cielo-Alpina.

La Società Escursionisti Milanesi ha indetto pel 22 Aprile una festa degli Alberi al suo rifugio sulle falde della Grigna Meridionale a 1300 metri, ed ha organizzato per tale occasione una gita Cielo Alpina Milano-Lecco o Milano-Ballabio indi al rifugio.

Si delibera di accordare alla società consorella il chiesto appoggio morale per la buona riuscita di questa geniale festa, riserbando il Consiglio di provvedere direttamente alla organizzazione della parte ciclistica della gita.

Per le segnalazioni Alpine.

Nella «Gazzetta dello Sport» il socio Rossi Alessandro ha espresso il voto che si abbia a provvedere alla compilazione di un elenco redatto con giusti criteri di tutte le segnalazioni che esistono nella regione lombarda e monti vicini, indicando sotto qual forma esse sono eseguite (a disco, a pallini, a righe ecc.) corredandola di un breve e succinto notiziario.

Il Capo Sezione Strade propone al Consiglio che il T. abbia ad iniziare una inchiesta presso le società alpine in genere italiane con particolare attenzione al C. A. I. alla E. M. ed alla società della F. P. L. per raccogliere i dati e pubblicarli. Dimostra l'utilità della raccolta di queste segnalazioni, raccolta da pubblicarsi man mano nella Rivista coll'intento, non di invadere il campo di altre società, più competenti del T., le quali faranno certo un lavoro più complesso e finito ma di cooperare alla diffusione delle notizie dei lavori altrui il che è perfettamente di competenza del T.

Il Consiglio unanime approva la proposta Bertarelli, dando incarico a Favari di darvi corso per ciò che riguarda la Rivista e ad Olivieri per quanto potrebbe pubblicarsi nei prossimi annuari.

Soci Benemeriti.

Si proclamano benemeriti i seguenti soci, i quali hanno procurato al T. oltre 10 soci. Verrà loro inviato tra breve la medaglia espressamente coniatà, il cui disegno sarà pubblicato nella prossima Rivista, e concorreranno al premio gentilmente offerto al T. dalla Ditta G. Sommariva di un viaggio gratis a Parigi per 8 giorni, nonché a quello pure offerto dalla Ditta M. Türkheimer di una bicicletta Star Wheel o ciclo alpina:

Rati Rodolfo	Trieste
Formenti Luigi	Consolo di Lodi
Bortignoni P. G.	Consolo di Bassano
Righetti Enrico	Consolo di Roma
Jourdan Adolfo	Consolo di Torino
Rimondini Augusto	Consolo di Bologna
Govoni Francesco	Consolo di S. M. in Fabriago
Morganti Piero	Consolo di Legnano
Barbera Eugenio	Consolo di Vercelli
Pouci ing. Piero	Capo Consolo di Como
Manzoni nob. Alessandro	Consolo di Lecco
Ferrario Luigi	Consolo di Tonzanico
Cacciari Emilio	di Ferrara
Ardenghi Arato	Consigliere del T.
Turrini Gino	Sindaco del T.
Foletti Giuseppe	di Torino

Il Segretario AVV. FEDERICO GUASTI.

Al T. C. C. I.⁽¹⁾

per un linguaggio turistico

I ciclisti hanno inteso che il loro essere non poteva restare limitato alla bravura del correre: hanno inteso che tale bravura per tanto può essere ammirata, nella nostra epoca così densa di pensiero e di benefiche unioni, per quanto congiunta a scopi di godimenti intellettivi e di rapporti amichevoli; hanno sulla loro bandiera perciò segnati questi ideali — spingersi in paesi ignorati — dissipare vecchi pregiudizi, che, perdurando circa essi, ostacolano l'amichevole unione dei relativi abitanti — contribuire così alla umana civiltà e fratellanza.

Io ho presente la viva eloquenza con cui questi ideali vennero espressi dal vostro L. V. Bertarelli — nella imponente adunanza festeggiatrice del vostro amato Presidente Johnson — e il fervente plauso con cui li accoglievate.

E' perciò che a voi volgo questo appello.

E' incredibile il numero dei dolori che giornalmente avvengono sulla Terra, a causa del non saper parlare.

Basta pensare ai milioni di emigranti, che — sani, non riescono a trovare agevolmente lavoro; nè a sottrarsi a inganni loro tesi; nè a provvedere con economia alle esigenze della vita — malati, non riescono ad esprimere i loro dolorosi e spesso mortali bisogni — basta pensare solo a questo, per dover sentire un brivido di commiserazione umana.

Se poi a questo pensiero si aggiunge quello di — prigionieri di guerra, impotenti ad esprimere parole di rimprovero o riconoscenza verso i crudeli o pietosi loro detentori — industriali e artisti, menomati nella potenzialità di propagare ed esportare o importare molti loro pregevoli intendimenti e prodotti — turisti, costretti a conoscere superficialmente i paesi che visitano, e a dare spesso spettacolo ridicolo e bestiale, ed ricorrere a strani gesti e ad aspre voci per farsi intendere — allora il brivido di commiserazione umana diviene sgomento, e fa amaramente sorridere di questa fine di secolo, che celebra con la Esposizione di Parigi la sua festa di fratellanza e civiltà umana, mentre i suoi uomini non sono ancora giunti a crearsi neanche un linguaggio rudimentale, il quale a tutti loro almeno permetta di intendersi sui più semplici bisogni della vita e porgersi un amichevole saluto.

I tentativi per dare a tutti gli uomini un linguaggio comune — in più del loro proprio — pure non sono mancati; ma sono tutti falliti a causa di tre costanti errori fondamentali.

a) Si volle fare un linguaggio non rudimentale ma completo — senza pensare che, nel dubbio che il nuovo linguaggio sarebbe stato generalmente accettato, ciascuno doveva naturalmente astenersi dal fare l'enorme e forse inutile sforzo di impararlo.

b) Si volle edificare il nuovo linguaggio non sopra nuove

(1) Quale persona colta non conosce in Italia, lo scrittore che si firma col pseudonimo di *Umano*; una specie di cavaliere del Medio Evo partito in guerra — nel secolo della palanche — contro tutto quanto è pregiudizio, routine, egoismo, realtà feroci della vita?

Ora s'è messo, con criteri nuovi a studiare un linguaggio comune, facile a tutte le intelligenze. E v'ha scritto su un opuscolo.

Ma siccome egli tiene a far conoscere le sue idee, ha pensato di predicarle prima ai soci del T. che apprezza come persone intelligenti, amiche delle cose belle ed utili: non senza la palese speranza di farne fuori degli apostoli convinti.

Pubblicando l'appello di *Umano*, ricordiamo, a mo' d'esempio, che i ciclisti non hanno ancora saputo universalizzare il saluto al loro incontro per via.

basi grammaticali semplici e razionali, ma sul modello delle grammatiche in uso — senza pensare che queste sono un ammasso d'incoerenze e bizzarrie, incomprendibili per i fanciulli ed anche per gli adulti.

c) Si volle formare il nuovo dizionario non con le migliori parole già in uso qua e là, ma con parole create secondo il capriccio di un individuo — senza pensare che le parole, a causa della loro artificiale correlazione con le cose che significano, rondono ridicolo come chi pretende proporre di nuove, e stancano chi deve con maggiore fatica impararle.

La via per tentare il successo era dunque quella di volere: (a) un linguaggio rudimentale, il quale fosse aumentabile e perfezionabile col tempo; (b) una adatta nuova grammatica semplice e razionale; (c) un dizionario composto di parole scelte fra le migliori delle lingue o dei dialetti viventi.

Questa via io tentai con un progetto «*Langage humain*» (2), ad occasione precisamente della Esposizione di Parigi, che vuole esser festa di civile fratellanza umana, ed offre la rara opportunità di un aggregato di uomini popolani e scionziati, parlanti quasi tutte le lingue e i dialetti viventi.

Imperocchè, se un rudimentale linguaggio convenzionale deve sorgere fra tutti gli uomini della Terra, occorre sorga in maniera molto simile a quella in cui le varie lingue si formano, cioè come opera collettiva di popolo e di sapienti.

Ma vorranno a ciò cooperare i sapienti presunti più adatti, cioè i filologi?

Ne dubito assai:

1. Perchè i filologi, salvo eccezioni, sono i necrofori delle lingue, la cui competenza e il cui da fare incominciano quando una lingua è morta;

2. Perchè essi da un capo all'altro vanno ripetendo, che un convenzionale linguaggio comune per tutti gli uomini è purtroppo divenuto indispensabile; che non è possibile mettersi d'accordo e scegliere all'uopo una delle lingue viventi, essendo ciò ritenuto lesivo per l'amor proprio e gli interessi dei non parlanti tal lingua; che bisogna dunque ritornare al latino, salvo il formare le nuove parole con radici greco-latine.

Ed i filologi propendono così verso il latino.

Perchè, vivendo sepolti fra gli avanzi della morte lingua — ignorano ciò che avviene su la faccia della Terra — non sanno di quei milioni di emigranti, cui bisognerebbe fare studiare il latino, nè di quei prigionieri di guerra, nè di quegli industriali ed artisti, nè dei turisti, o, se ne sanno, li reputano inezie di fronte all'egoismo di loro pochi — fingono di non sapere che i nostri liceati, dopo avere per otto anni studiate le orribili difficoltà del latino e imparati i pesi e le misure di quei tempi, non saprebbero che rispondere a chi in latino loro dicesse *Salaminos*.

Perchè, prescelto il latino come lingua convenzionale, i filologi potrebbero — confortarsi del dolore di avere sopra esso più o meno atrofizzate le loro facoltà cerebrali — salvarsi dalla vergogna di fare scorgere la loro naturale impotenza creativa per una nuova lingua, aggravata dall'aver abituamente riguardate le lingue come cose morte, o vive già da molto tempo, cioè belle e fatte da altri con tutte le loro esigenze — impedire che la gente, per tale loro impotenza, più creda di essere i filologi abilissimi e

utilissimi in questo: nel ricercare e far sapere, per esempio, come un k, il quale stava nella parola di una lingua, sia scomparso o passato in quella di un'altra lingua.

Nondimeno io ho fede che qualche filologo eccezionalmente vorrà cooperare e dare il poco aiuto di cui i popolani dei vari paesi — prime forze linguistiche — han bisogno, nella scelta delle parole che vorranno adoperare.

Con questa fede io ho fatto già appello alle donne, perchè — un comitato essendo necessario alla impresa — vogliono costituirlo: esse che, chiamate dalla natura a dare alla umanità i primi insegnamenti dei vari linguaggi, dovrebbero anche sentirsi chiamate a dare alla umanità un comune linguaggio rudimentale: esse che, dichiarandosi ogni giorno spesse volte da questioni di religione e di politica, ma propense alle opere benefiche, avrebbero, nella impresa del linguaggio rudimentale e comune per tutti gli uomini, un campo vasto di bene, e sublime.

Ma è sperabile, è naturale che le donne a tale impresa

si diano, senza già sapere con sicurezza, che esista una giovanile umanità desiderosa ed atta a raccogliere dalle loro labbra gentili e a propagare il nuovo e semplice linguaggio rudimentale?

Perchè le donne abbiano tale sicurezza io faccio appello a voi ciclisti — a voi che nella base della vostra mirabile organizzazione internazionale, avete segnata la esclusione di ogni questione religiosa o politica — a voi che nella cima della vostra bandiera avete segnati quegli ideali di umana civiltà e fratellanza — a voi che attraverso i dolorosi e lieti sentieri della vita potrete rapidi spargere le parole di un linguaggio comune per tutti gli uomini, e rendere la bicicletta vitale simbolo di umana amicizia.

Da voi dunque io mi aspetto un atto, che incoraggi le donne alla impresa, e faccia loro apparire tutti voi come i vivaci rappresentanti di quella prediletta umanità giovanile.

Umato.

Milano, 24 Marzo 1900.

SEZIONE COMFORT

ALBERGHI e RISTORANTI che si affiliarono al T. C. C. I. dal 20 Febbraio al 20 Marzo 1900

LOCALITÀ		Denominazione dell'Albergo	Sconto per O/O	Prezzo netto della Camera	Numerosi Automobili	Bagni	Cam. Or. fotograf.	OSSERVAZIONI
Comune	Provincia							
Albenga	Genova	del Commercio "	10	L. 1 50	si	si	no	presso Siffredi Vitt. inoccian.
Alassio	Torino	Caffè Ristor. del Pagiano "	10	—	si	si	si	> Gutter Capo armajolo Venario.
Arco		Austria "	10	0 80	si	si	si	> F.lli Bonusoldi, negozianti coloniali.
Arzano	Como	S. Vito	10	1 —	si	si	si	> Confalonieri Angelo.
Asolo	Faenza	Barone, Via Garibaldi	10	1 —	si	si	no	
Brignano	C. Ticino	Caffè Ristor. della Posta "	10	1 —	si	si	no	
Bruggiate	Novara	Cannobbio e Savoia "	10	1 50	si	si	si	> Brambilla Fortunato.
Bruggiate	L. Aust.	al Frioli	10	1 —	si	si	si	> E. Dresini
Bruggiate	Torino	Ristorante Parigi	10	—	—	—	—	
Bruggiate	Como	Buco del Piombo "	10	1 25	si	si	si	> Alchimio Egidio.
Bruggiate	Milano	Sempione	10	1 —	si	si	si	> Caroli Ernesto.
Bruggiate	Verona	all'Agnello	10	1 —	si	si	no	> Cassaroli Luigi.
Bruggiate	"	Caffè Principale	10	—	no	si	si	> " "
Bruggiate	Torino	des Voyageurs	10	2 50	si	si	si	> Scavino Carlo.
Bruggiate	Firenze	Il Lamone	10	1 —	si	si	si	
Bruggiate	Novara	Croce rossa	10	—	si	no	no	
Bruggiate	Udine	alla Porta "	10	1 —	si	si	no	> la Farmacia.
Bruggiate	Trapani	Schnunze	15	1 —	—	si	no	> Antonino Gupa.
Bruggiate	Ference	Italia, Via Ghibaldi	10	1 —	si	si	no	> Oreste Rossi e F.lli
Bruggiate	Benevento	Posta, Str. S. Rocco	10	1 50	si	si	si	> Michele Boccacchino.
Bruggiate	Udine	Caffè Dorta alla Loggia "	10	—	si	si	no	

*) Modificazione di Contratto.

(*) Non accordano lo sconto che ai ciclisti di passaggio

Nota: Trattoria alla Bosa ha cessato l'affiliazione.

notizie diverse: Spoleto, Fioroni Giovanni, Droghiero Corso Garibaldi, Benzina raffinata 650/700 gr. a L. 1,50 al litro
Biva (Trentino) Vittorio Camelli negoz. in coloniali sconto 5 O/O Benzina raffinata per automobili.

Il Capo Sestione Comfort
MARELLA A. C.

SEZIONE STRADE

Guida delle Grandi Comunicazioni.

Collaborazione. — Dehbo ringraziare ancora una volta numerosissimi consoli e soci di positiva buona volontà che risposero all'appello per l'inchiesta sullo stato delle strade. E il ringraziamento valga non solo per le risposte, ma altresì per il modo singolarmente cortese di rispondere. In quasi tutte, espresso o nascosto tra le righe, risalta un vivo sentimento di contentezza di cooperare al bene del Touring. In moltissime la nota di personale cortesia verso di me giunge al punto di confondermi e di mettermi in imbarazzo. Offerte di collaborazione più larga,

incoraggiamenti d'ogni ordine per i futuri lavori, preghiere che nei miei sopralluoghi nelle località meno centrali voglia essere ospite di consoli e soci, proposte di rilevare con strumenti geodetici sul terreno intiere reti di strade, società locali che si mettono in massa per mezzo della loro Presidenza a mia disposizione per le verifiche, ingegneri capi di provincia cospicue che aprono i loro archivi alle mie investigazioni, insomma tutto ciò che si possa immaginare di cortese mi vien detto, di utile mi vien profferto.

Nominare qui tutti coloro che più particolarmente furono gentili con me, non voglio. Dove fermarmi nel lungo elenco? Dovrei dire di troppi e forse ne dimenticherei a torto qualcuno. È troppo recente un bel caso di mia disattenzione perchè arrischi di rimettermi allo stesso

sbaraglio (1). A ciascuno di loro valga per ringraziamento questo: è con tali incoraggiamenti che si mantengono a me non solo ma a tutto il Consiglio su cui essi si riflettono, e cui danno forza, entusiasmi, che conducono il T. così vigorosamente avanti nel cammino prefisso.

Il lavoro. — Procede rapidamente sebbene in questo ultimo mese l'esame di parecchie linee nuove proposte e l'illustrazione di quelle tra di esse che vennero prescelte, come pure il definire certe parti lasciate in sospeso, e, insomma, lo stringere i nodi, mi abbia alquanto attardato.

L'opera dei profili riesce veramente notevole, come massa di lavoro. Basti il dire che sebbene le altimetrie in essi apparenti, (cioè notate con una quota alle cuspidi emergenti o immergenti o ai cambiamenti più vivi di livellate) siano in numero relativamente limitato — circa 15000 — in realtà, come risulterà dai documenti che presenterò al Consiglio, essi ammontano a oltre 60.000. I profili — a differenza di quelli delle Regionali — portano l'attraversamento dei principali fiumi, i bivi delle strade di grande comunicazione, i nomi di tutte le località indicate nella descrizione itineraria, e lo spazio esattamente ubicato sul profilo del luogo occupato dall'aggregato delle abitazioni.

Il profilo di alcune linee più comunemente percorse all'uscita dei confini naturali del nostro paese, fu prolungato alquanto in là, considerandole come appendici della parte italiana della Guida. Perciò ho dato il profilo della Riviera ligure fino a Marsiglia, quello del Cenisio fino ad Albertville, quello del Gottardo fino a Fluelen, quello dello Stelvio fino a Bolzano, quello del Brennero fino a Kufstein, quello di Val di Piave fino a Franzensfeste, quello della Pontebba fino a Villach, quello della Venezia-Trieste fino a Graz.

Per la Sicilia. — Alla Sicilia, che è alla vigilia del proprio avvento nel campo turistico — poichè spero bene che l'opera del Touring contribuirà potentemente a farla conoscere, ho dedicato cure amorose, di ammirazione convinto e desideroso che molti altri vogliano andarvi: le strade dell'isola più bella della nostra Italia, ricevono dalle illustrazioni da me fattane nella Guida coi profili una chiarezza di andamento altimetrico, che, se spaventerà qualche debole o qualche pauroso che rifugge dalle sudate emozioni dimostrerà a tutti gli altri — ai giovani soprattutto — come la natura tormentata di quel terreno spiega già di per sè la peculiare bellezza e varietà di quei panorami. Non ho potuto nei miei profili mettere l'oro di quel sole, il cobalto di quel cielo, il fuoco di quella terra, ma se oro, cobalto e fuoco saranno aggiunti dall'immaginazione dei lettori all'inquietudine della linea che io dò, si comprenderà qual miniera di emozioni turistiche sia rinserrata tra il Faro, il Passaro e il Lilibeo.

Per la Sardegna. — La Sardegna fa per la prima volta la comparsa nella nostra Guida e vi entra in completo assetto. Meno nella parte Settentrionale — parzialmente — dove i documenti difettano alquanto (e verranno alla meglio completati da me sul posto mentre i soci ricevono questo righe) il resto è oggi tutto fornito di tali indicazioni che sono più precise che in moltissime parti del resto d'Italia, poichè desunte dell'ultimo lavoro dell'I. G. M. è un campo vergine alla conoscenza del quale un

piccol numero di turisti, fu iniziato l'anno scorso in occasione dell'andata dei sovrani colà. Oggi ancora novantanove centesimi degli Italiani non conoscono più la Gallura e la Nurra, il Logudoro o l'Ogliastra, la Barbagia o i Campidani, il Sarcidano, la Trexenta, il Sulcis e il Sarrabus di quanto conoscano la lontana Eritrea.

Eppure tutti i giorni in dieci ore un vapore per poche lire porta da Civitavecchia a Golfo Aranci e da Golfo Aranci a Civitavecchia, e due volte la settimana vi è un servizio che dal mezzodi vi prende a Livorno per sbarcare al mattino alla Maddalena e viceversa, e servizi diretti vi sono da Cagliari con Napoli. E in Sardegna, per un ciclista soprattutto la spesa è minima, perchè, a dir il vero, il buon turista, in generale, deve colà più che di comfort, nutrirsi (paese che vai unanze che trovi) di panorami splendidi, di marine azzurre, di visite a grotte e miniere, a nuraghi, a tombe dei giganti, a perdas fitte (senza bisogno quindi come si vede di cercar in Bretagna i menhirs), di costumi bizzarri. La Sardegna è ancora un paese in parte refrattario alle rapide trasformazioni sociali che hanno livellate le abitudini, la fisionomia e soprattutto il carattere degli italiani continentali, ed è quindi ormai il solo luogo ove si possa gustare in Italia il tipo tonico dell'ospitalità illimitata, severa e quasi selvaggia nella forma, senza restrizioni nè calcoli nella sostanza. Dunque, turisti soci, che la Guida vi aiuti!

Per l'Estero. — Per la parte estera delle Grandi Comunicazioni, la quale, come tutti sanno, a differenza della parte italiana, non è lavoro originale, ma coordinazione e completamento di dati esistenti e che ho potuto raccogliere, la mia preparazione consistette nel raccogliere tutti i documenti e nel vagliarne i migliori. Fui coadiuvato in questo da parecchie personalità, ma è mio debito far cenno speciale di quella illustrazione del turismo germanico che è il Prof. Augusto Geisser, presidente dell'unico Deutscher Touring Club di Monaco, il quale è certamente il più competente bibliografo d'Europa per specialità o si è prestato in modo esemplare, in modi, mettendo tra altro a mia disposizione con gentilezza in esame, la miglior parte della sua biblioteca personale di Regensburg e ponendomi in relazione con persone autorevoli di Varsavia, Pietroburgo, Mosca, ecc.

L'importanza di un serio sviluppo della parte estera mi risulta da questo: oggi un viaggio all'estero in linea ai confini è divenuto cosa che centinaia di turisti vanno facendo ogni stagione più delle precedenti. Istria, Slovenia, Gorizia, Trentino, Tirolo, Vorarlberg, Svizzera, Savoia, Delfinato e Nizzardo sono paesi turisticamente di moda degli italiani quanto l'Italia del nord, purtroppo ai settentrionali li visitano più del centro e del mezzogiorno dell'Italia stessa, mancando in ciò al loro dovere.

Ma cominciano a farsi frequente le punte più lontane Parigi, Vienna, Berlino, Barcellona o almeno Marsiglia sono spesso visitate e le domande di informazioni piovono al capo sezione strade. Qualche volta poi vengono richiesti itinerari per paesi cui non si sa che dire, per esempio per la Spagna o l'Ungheria le quali sono mete frequentate per gli italiani. L'importanza di informazioni affrettate e metodiche per l'estero diventa dunque un frutto maturo. Bisogna coglierlo ed ammanirlo se non ed è quello che ho cercato di fare il meno male possibile. Perciò ho compreso tutta la Spagna (s'intende per le grandi linee e sommariamente), la Francia, la Svizzera, la Germania, il Lussemburgo, il Belgio, l'Olanda, l'Inghilterra, la Svezia, la Norvegia, la Danimarca, l'Austria, la parte dell'Ungheria, o qualche cosa di Russia, Serbia, Romania.

(1). Incaricato di dar nota per la Rivista delle Rappresentanze venute per il banchetto a Johnson, dimenticai di dire che la sezione di Firenze aveva espressamente delegato l'ing. Capei fratello al O. C., il quale appunto per tale delega sedeva alla tavola d'onore. E il Consolato di Firenze fu così buono di neppur accennarmi la dimenticanza! Soltanto pochi giorni sono trovandomi a Firenze, e colmato di inesauribili gentilezze da quel Consolato, eppi per caso della cosa, che scrivo qui, com'è giusto faccissione onorevole ammenda.

Non fu così facile procurarsi tutte queste notizie, anzi tutt'altro, perchè, per certi paesi i documenti sono per verità così singolari che val la pena di farne cenno: ad esempio orari di servizi locali di carrozzone (specialmente per la Norvegia) orari di diligenze (specialmente per la Russia) itinerari per la marcia delle truppe (specialmente per la Spagna). In generale potrei servirvi però di documenti ufficiali o almeno molto accreditati.

L. V. BERTARELLI.

CONSOLATO

20.° ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Consoli.

Gorgonzola	Rofini don Luigi
Monza	Lozio dott. Scipione
Bohette Piovone	Chiaratti Augusto
Milano Superiore	Ionini Giustiniano
Popoli	Spallone Andrea
Umezza	Baglia Emilio
Torino	Hraga dott. Luigi
Valdagno	Zanella Adriano
Verona	Bettoni Battista
Ferrara	Penazzi Francesco
	Brondi Renato
Spedaletto Bres.	Hausler Hans
Trieste	Carli conte Pasquale Archimede
Verona a. L.	Pederzini Cesare

Errata Corrige 8 Marzo 1900

Urdale - invece di De Puppi conte Gerolamo — leggasi De Puppi conte Guglielmo.

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

BRESCIA. — Avv. Bartolo Pirlò, Corso Magenta, 645.

TROSINONE. — Avv. Antonio Vivoli.

TORINO. — Avv. Falco Cesare, Via Ceruzin, 22.

Giudicati turistici.

Ciclisti e Campanello.

Il giudice di pace di Lectoure (Francia) ha deciso che non ha vi contravvenzione nel fatto di un ciclista che in un giorno, sopra una strada larga non abbia fatto agire l'apparuccio sonoro d'avvertimento nell'incontro di due persone che camminavano in senso inverso, e che lo vedevano venire.

Per chi fa circolare biciclette d'altri.

La suprema corte Francese ha deciso che risponde, penalmente, della contravvenzione chi fa circolare una bicicletta sprovvista di contrassegno anche se detta bicicletta non sia di sua proprietà e sia noto il proprietario.

Per i Municipi.

Il Pretore di Verona ha giudicato esser obbligo dei Municipi l'affissione di speciali indicatori per ogni via vicinata ai ciclisti, onde ottemperare completamente all'art. 5 del Regolamento sulla tassa e circolazione dei velocipedi.

Ingordigia balorda.

Ciò che capita al socio che ci scrive capitò a parecchi altri e interessò tutti i turisti.

Ecco quanto mi comunica il Consocio di S. Angelo Lodigiano:

Al sig. Capo sezione legale del T. C. I..

Il sottoscritto dott. Cortese Alessandro, Notaio in S. Angelo Lodigiano, socio del Touring, espose:

« Oggi 10 Marzo pedalando è venuto da Sant'Angelo a Milano, per parecchi affari da sbrigare in Milano. Circolavo in bicicletta, quando all'altezza del Sempione fui invitato da un vigile a discendere dalla bicicletta — interrogato il vigile del motivo per cui gli faceva segno di fermarsi, questi accennò al fatto che la bicicletta del sottoscritto era munita della targhetta 1899 o perciò dichiarava la contravvenzione — Il sottoscritto obiettò che nel Circondario di Lodi non era ancor stato diramato alcun avviso per presentarsi a far porre la nuova targhetta, anzi in principio d'anno da quel Sotto-Prefetto veniva diramata una circolare in cui accennandosi a possibili innovazioni per l'applicazione della targhetta, si invitavano le autorità Comunali d'astenersi dal fare contravvenzioni per ciclisti non muniti di targhetta. — Il vigile invitò il sottoscritto a portarsi con lui alla delegazione del Sempione dove a quel delegato vennero ripetute le ragioni per cui la bicicletta portava la targhetta 1899 o per di più venne mostrata la bolletta della tassa pagata in quest'anno portante la data 26 Marzo 1899. Non valero le ragioni — venne redatto verbale di contravvenzione nel quale però vennero raccolte le ragioni susposte e fu fatta dal sottoscritto deposito di L. 20, chiedendo fosse fatto procedimento giudiziario. »

Ingiusta la contravvenzione, assurda anzi addirittura, e il giorno che sarà chiamata innanzi all'Illustr. Pretore Urbano questi non potrà che far giustizia della nessuna urbanità e minore legalità dei vigili. Ma intanto chi poteva dar freno a codesti agenti?

Un po' di buon senso! si dirà. E invece per quanto si avvertì, si reclamò, si protestò presso le locali autorità, nulla! Legge, regolamento, ordini superiori, vi rispondono. E siccome nè legge, nè regolamento impongono tale assurda illegalità si dovette rivolgersi al Superiore che da ordini e che forse non ha mai pensato a ciò che i suoi subalterni gli facevano balordamente ordinare.

E infatti con l'urgenza che l'inconveniente reclamava la Direzione Generale del T. telegrafò.

S. E. Ministro delle Finanze - ROMA.

Numerosi ciclisti, muniti contrassegno 1899, trovansi esposti contravvenzioni perchè periodo chiusura per pagamenti tassa è diversamente fissato nelle varie località che essi percorrono. Preghiamo far sospendere contravvenzione ed illegali sequestri macchine fino ultimo termine fissato per rinnovazione contrassegno.

Pel Touring Club Ciclistico Italiano
Ing. RIVA.

Al momento di andare in macchina la risposta non è ancora giunta.

Non saremo troppo ottimisti, data la evidente illegalità della ostinatezza burocratica, a confidare nell'accoglimento della domanda?! Ma...!

Posta legale

Sig. CASSONI - VARESE. -- Se ella ha la prova di avere informato come di legge dell'acquisto della nuova bicicletta le competenti autorità, e ha la prova che queste le rifiutarono il certificato di libera circolazione, non si

preoccupi, che il giudice farà giustizia della loro cocciutaggine burocratica.

Sig. FAVA - INTRA. — Per quanto Ella debba lasciare l'Italia, se vuole circolare colla bicicletta, deve pagare la tassa. Altrimenti avendola denunciata esigeranno il pagamento, e circolando la poranno in contravvenzione.

Sig. MOTTA - MONTICELLO. — I ladri lo aggredirono non già perchè in bicicletta ma piuttosto per la solitudine dell'aperta campagna.

E' inoltre principio incontrastato di diritto che le delibono essere risarciti i danni arrecatili, e l'ottennero è suo particolare interesse. Non potrebbe quindi il T. assumersi il compito e le spese di farlo.

Veda del caso lei di rivolgersi alla cortesia di un nostro Consulente legale di Lucco.

Sig. MIONI Console. — **CAGLIARI.** — Il verificatore aveva torto di rifiutare le bollature delle macchine presentate in ritardo. — L'art. 5 della legge nulla comina per i ritardatari. Il Verificatore doveva notiziare il Sindaco perchè costui possa prendere le debite misure di vigilanza. Così ordina lo stesso regolamento all'art. 23 e null'altro.

Sig. PICCARDO, Console - GARESSIO. — E' strana ed illegale la pretesa del Verificatore di una cartolina vaglia di L. 0,10. Reclami all'Intendenza di Finanza.

Sig. DE-REGIBUS - Console di VOGOGNA. — E' illegale la soprattassa di cent. 30 imposta dal Comune di Vagogna a propri ciclisti a compenso delle spese di bollatura.

Ricorrono all'Intendente di Finanza per la restituzione dell'importo mediante corrispondente trattenuta sull'aliquota di tassa che dovrà ripartire a detto Comune.

Sig. BARBIERI - PADOVA. — Se suo fratello può dimostrare che recavasi all'Ufficio Metrico per farvi apporre il contrassegno, e non era ancora scaduto il tempo utile, la contravvenzione non è legale. Altrimenti è sussistente, nulla importando che le gomme fossero alquanto sgonfie e che non fosse munito di pompa.

Rag. DELL'ACQUA - MILANO. — Se la sua targhetta non venne bene fissata, il rimedio più legale e più pratico si è di ripassare all'Ufficio metrico e farla fissare bene.

Sig. CAVIGIOLI - MENAGGIO. — Ella ha diritto alla rifusione dei danni causatigli dall'inseguimento e morsicatura del cane, da parte del proprietario di questo. Se non s'accordano sulla giusta cifra di indennizzo, agisca pure giudiziariamente.

Sig. FELOGNA - TORINO. — Per non incorrere nella contravvenzione Ella dovrà provare: 1) d'esser iscritto nel ruolo di Torino. 2) Che a Torino non era ancora scaduto il termine utile per il pagamento della tassa. 3) Che Ella intendeva presentarsi a Torino anzichè a Milano per tale pagamento.

Sig. TABASSI o COTTINO - CHIETI. — A torto si lamentano del disinteressamento del T. alla loro vertenza. Tutto quanto il T. poteva fare a loro riguardo fece, e senza nulla richiedere loro. Senza poi alcun disturbo oltre i consigli o le lettere preparò loro il conveniente ricorso contro il deliberato della autorità comunale. Pare che le informazioni di fatto indicateci da loro sulla natura delle strade vietate non fossero esatte, giacchè il Prefetto non poté per tali ragioni accogliere il Ricorso, ed il nostro Console non intervenne nel reclamo. Ad ogni modo i motivi di diritto erano a loro noti, come deve esser loro nota la legge ed il regolamento ciclistico, sicchè potevano sempre se lo ritenevano nel caso, senz'altro procedere nelle ulteriori pratiche.

L'avanzare a poco cortese pretesto che le spese se le sarebbero assunte loro è troppo e troppo poco. Troppo, giacchè il T. se lo riteneva d'interesse generale provvede

direttamente: troppo poco perchè se il T. non crede d'intervenire, all'Avvocato cui comandano dovrebbero o *spare* e *morire*. Nò, crescano, pochi soci poterono profittare dei vantaggi della nostra associazione come loro, e la minaccia di uscire dall'Associazione se non si provvede alle loro pretese non può essere e non sarà mai dal T. dignitosamente accolta.

Sig. BATTINELLI - LONDRA. — Se Ella era munito di regolare certificato di temporanea importazione, è illegale la contravvenzione elevatagli a Genova.

Sig. FERRECA - FIRENZE. — La corte di Berlino decise che anche condotta a mano la bicicletta di notte deve portarsi il fanale acceso. La Corte di Parigi decise il contrario. — La nostra Corte Suprema nulla ancora decise al riguardo e argomenti favorevoli si hanno per entrambi le ipotesi.

Sig. Ing. MINA - MONZA. — Il nostro T. non è eretto in ente morale, e non tutti convengono che si debba erigerlo. Sarà questo un argomento di studio per il prossimo anno, o di decisione per l'Assemblea.

Sig. BATTAGLIA - MILANO. — Il verificatore metrico nel farle pagare una nuova tassa per il contrassegno manomesso o presentato spontaneamente, s'attenne ad ingiuste istruzioni ministeriali. Reclami all'Intendenza di finanza; chissà che mutato ministro mutaronsi istruzioni! Ci tenga informati dell'esito.

Sig. GUARALDI - LODI. — La contravvenzione elevata per la bicicletta noleggiata senza contrassegno è legale. Ella deve rispondere degli errori dei suoi dipendenti.

Sig. SERATI - VENEZIA. — Se fu all'Estero tutto il '99 e non ha denunciato la sua macchina allora, non ha che a pagare la tassa del nuovo anno 1900.

AI SOCI. — Per consigli urgentissimi rivolgetevi di preferenza agli egregi signori Consulenti Legali del luogo.

AVV. CESARE AGRATI
capo sezione legale.

Sezione Meccanica

Il nuovo affliggiamento di meccanici.

Sono oramai organizzati quasi perfettamente i diversi servizi del T. C'è ancora molto da fare nel servizio « Meccanici ». L'Annuario del 1899 segnala però un notevole miglioramento — in questo ramo — su precedenti.

Quest'anno l'Annuario ha un copiosissimo elenco di meccanici, ma date le rapide e variabili vicende del commercio ciclistico, non è impossibile che, allorchè l'Annuario sarà fra le mani dei soci, molti mutamenti siano effettivamente avvenuti, senza essere passati per la trafila burocratica della nostra Amministrazione.

Per l'anno in corso vogliamo essere in perfettissimo ordine. E per questo viene diramata ai Consoli la circolare che qui pubblichiamo, e che raccomandiamo caldamente alla loro loro maggiore attenzione.

Non aggiungiamo di più, dalla circolare, i soci comprenderanno perfettamente a quali criteri siasi ispirata la D. G. e la Sezione Meccanica.

Egr. Sig. Console,

Mi permetto richiamare la sua maggiore attenzione sulla presente circolare, la quale ha lo scopo di organizzare definitivamente il servizio dei meccanici della nostra Associazione.

Il socio del T. nei suoi viaggi ciclistici od automobilistici ha bisogno di sapere — in qualunque punto si trovi — a chi può ricorrere per riparare la sua macchina in caso di guasti.

Non potendo il T. in ogni borgata trovare un meccanico perfetto, è necessario dividerlo in due categorie.

1. Meccanici provetti ai quali si può ricorrere per qualunque riparazione ai guasti più comuni in viaggio.

2. Meccanici, o meglio fabbri, che siano in grado di accomodare alla meglio una macchina, permettendo al socio di continuare il viaggio alla ricerca di uno specialista per la definitiva riparazione.

I meccanici delle due categorie devono poro fare al T. delle condizioni speciali.

Si è studiato a lungo se conveniva fissare una tariffa per le riparazioni più comuni — sull'esempio di qualche T. estero — ma si conchiuse che il valore di una riparazione è estremamente variabile, e che se un prezzo medio, fissato in precedenza, potrebbe per la generalità dei soci del T. e dei meccanici affigliati corrispondere a giustizia, nei diversi casi particolari finirebbe a scontentare sovente o i meccanici o i soci.

Per l'acquisto di biciclette o di accessori il T. non può fissare prezzi, nè può — per ragioni ovvie — determinarli in base al catalogo di una Ditta piuttosto che di un'altra.

In seguito a queste considerazioni il Consiglio decise che: Per le riparazioni il meccanico deve farle ad un prezzo equo ed onesto; e il socio deve pagare integralmente quanto il meccanico domanda, ma ove trovi il prezzo esorbitante, deve darne avviso al C. S. meccanica, con tutti gli schiarimenti che crederà opportuni. Il C. S. — sentito il meccanico — liquiderà la fattura, ed il meccanico è tenuto ad accettarne la liquidazione, restituendo a suo mezzo l'eventuale importo percepito in più. Ove esso non aderisca a tale suo obbligo, verrà radiato dalla lista dei meccanici, e nè verrà pubblicato avviso motivato sulla Rivista mensile della Associazione.

Per l'acquisto di macchine o di accessori il meccanico dovrà concedere ai soci un ribasso, da lui precedentemente indicato, sui prezzi dell'anno in corso, riferendosi al catalogo di una Ditta notoria a sua scelta.

Ciò per quanto si riferisce ai meccanici della prima categoria, che potranno anche essere numerosi nei grandi centri, e troveranno nella pubblicità loro fatta dal T. inserendo il loro nome nell'Annuario — un largo compenso ai lievi oneri assunti.

Nelle piccole borgate, o — comunque — dove non si trovano meccanici specialisti, il Console dovrà indicare, i nomi di quelle persone che siano in grado di fare le riparazioni più urgenti.

E così, organizzato anche il servizio dei meccanici, che completa il servizio degli alberghi, dei farmacisti, dei medici, dei legali ecc. ecc. i soci del T. esaminando il loro annuario avranno la sicurezza di viaggiare colla macchina in ordine, e di trovare lungo la strada alloggio, vitto, cure mediche, difesa legale.... e qui per ora cessano le mansioni dei diversi Capì Sezione della D. G. e pensino i soci a trovare da sé quello che ancora potrebbero desiderare.

ING. C. VANZETTI
Capo Sezione Meccanica.

Attività Sezionali

Convegno di Legnano.

Nei primi di Giugno p. v. per iniziativa del nostro console *Morganti Piero*, nonché dei signori *Bernocchi*, e *Bianchi* avrà luogo in Legnano un Convegno ciclistico.

Legnano inaugurerà in quei giorni il monumento commemorativo della battaglia famosa. I soci del T., colla Direzione Generale, non mancheranno di unirsi all'omaggio patriottico che il borgo industriale e geniale si appresta a tributare ai Confederati di Pantida. Ne parleremo.

Convegno di Verona.

Il Comitato Esecutivo per l'Esposizione di Verona (Aprile-Maggio-Giugno) d'accordo col locale Console del Touring e col Consiglio Direttivo del Touring stesso, ha indetto un CONVEGNO TOURISTICO INTERNAZIONALE per il giorno 13 maggio 1900.

Il convegno sarà ciclistico e automobilistico: detto, sia per il suo carattere d'internazionalità, che lo rende il primo di tal genere che siasi fatto fino ad ora in Italia, come per l'occasione straordinaria in cui avrà luogo; sia per la pittoresca ubicazione della città, oltremodo interessante dal lato etnografico, storico e monumentale, come per i molti e ricchi premi destinati alle carovane partecipanti più numerose, provenienti da luoghi più lontani, meglio organizzate ecc., riuscirà indubbiamente una grandiosa e simpatica festa di solenne affermazione d'affratellamento turistico. I promotori ne stanno preparando il programma dettagliato.

Sezione di Mantova.

È la più giovane delle nostre sezioni. È nata pochi giorni fa in una riunione tenuta nella città di Sordello. Ne fanno parte il Capo Console Trentin, il Console Bracchi i soci Civita, Pezzi, Viani, insieme a molti altri egregi e valorosi turisti e turiste.

La Direzione G. ha già portato i suoi auguri alla nuova Sezione. Aggiungiamo quelli della Rivista che spera dai soci mantovani un contributo costante e degno di loro. Questo risveglio di attività sarà foriero al T. di nuovi e più grandi risultati.

Sezione di S. M. Capua Vetere.

Ha indetto un Paper-hunt ciclistico in occasione di esercizi cinegetici fissati dagli ufficiali del 3. Regg. Cavalleria.

Esposizione e Convegno di Napoli.

Si sono fatte le pratiche per concorrere colle pubblicazioni del T. alla prossima esposizione di Napoli ed è assicurato tutto l'appoggio della Direzione al convegno indetto da quel capo Console Dr. L. Arano in occasione delle feste di Piedigrotta.

Convegno d'Este.

Il capo Console Ortore coi Consoli Fadinelli e Polacco ha indetto in Este per il 27-29 maggio un convegno internazionale ciclistico ed automobilistico che, anche per l'attività degli egregi organizzatori, gioverà grandemente allo sviluppo del ciclismo in quella regione. La Direzione gli ha con piacere accordato tutto il proprio appoggio.

Fao.

I soci insieme alla presente rivista ricevono la scheda di votazione. (v. pag. N. 1 carta color.)

Si fa loro vivissima raccomandazione di ritornare detta scheda alla sede del T. entro il 15 Maggio 1900.

A proposito di carte clinometriche

Carte clinografiche o clinometriche sono quelle che mediante segni convenzionali di facile lettura permettono di rilevare la pendenza delle strade. Si comprende come questo genere di carte abbia uno speciale interesse per i ciclisti e gli automobilisti, e possa aver dato luogo a studi attenti e prolungati.

Il problema però è lungi, per adesso, dall'essere risolto in modo del tutto soddisfacente. Le proposte più ingegnose caddero tutte l'una dopo l'altra per l'insufficienza grafica della loro attuazione. Il problema d'altronde sembra avere in sé una certa dose di quella forza di ragionamento, che a scuola ci hanno insegnato a chiamare *circolo vizioso*: o le indicazioni sono dettagliate e la carta diventa poco leggibile, o sono sommarie e allora la carta serve poco.

Attraverso molteplici trasformazioni, per ora gli autori sembrano tutti accordarsi nell'anmettere che la migliore indicazione clinometrica consista nel colorire le strade con tinte diverse secondo le pendenze, col sussidio di frecce per indicare in quale senso è la pendenza (cioè se presa da una data parte è una salita piuttosto che una discesa).

Su queste basi è fatta la migliore delle carte clinografiche pubblicate, quella recentissima del T. C. S. per la Svizzera, al 250.000 in quattro fogli, eseguita da Kummerly Frey e Bastard sul 250.000 del Dufour. In essa le pendenze sono così messe in evidenza:

Giallo	le strade con 0 — 4 % di pendenza
Verde	• 4 — 7 %
Nero	• 7 — e più

Io mi sono servito abbastanza a lungo (sul terreno s'intende) di questa carta, per apprezzare in modo generale le sue qualità e i suoi difetti, e mi pare di poter affermare: la carta del T. C. S. è senza pari la migliore delle elivometriche fin qui pubblicate: la lettura dei tre colori riesce in pratica comoda e facile, non tanto però da non lasciar capire che se i colori fossero quattro o, peggio, cinque, bisognerebbe per la lettura ricorrere spesso alla spiegazione dei segni convenzionali. Risulta però chiaro anche un grave appunto, cioè che tre segni (da 0 a 4, da 4 a 7, da 7 in più per cento) non sono punto sufficienti per illuminare il ciclista sulla pendenza approssimativa, poichè un terreno fra 0 e 4 per cento può essere piano come ondulatissimo. E con più di tre segni si creano delle difficoltà nella lettura che renderebbero la carta per altro motivo inutile.

I ciclisti lombardi comprenderanno molto bene l'obiezione da questo esempio: tutta la Brianza, il Varesotto e la zona fra Varese, Arona e Borgomanero sono, meno rarissimi punti, uniformemente segnati nella carta del T. C. S. in giallo. Come si fa dunque a immaginarci, altrimenti che per quel tanto che se ne deduce dalla orografia tratteggiata, le pendenze di quelle strade, quasi tutte comprese fra 0 e 4 per cento ma tormentate in mille maniere? In questo caso dunque la carta non ha alcun valore per la sua specialità di essere elivometrica.

E i ciclisti che conoscono la Svizzera partitamente rifaranno la stessa obiezione per tutto il Giura svizzero e francese, per i contorni di Vaud, Friburgo, Berna, e in generale tutta la Svizzera a nord della linea Lucerna-Zurigo-Rorschach, la quale è pure uniformemente tutta tra 0 e 4 per cento.

L'appunto, come si vede è di massima, e io sarei disposto a sostenere con argomenti che mi paiono attendibili che, allo stato attuale delle conoscenze, le carte elivografiche presentano al turista più un interesse attico ed estetico che pratico, in confronto ad altri mezzi di indicazione delle pendenze.

Ma oggi il mio assunto non è questo, è molto più limitato. Non ho parlato di elivografia che incidentalmente, per segnalare l'opera di uno studioso nostro socio, il nob. Filippo Groppi di Milano.

Esso invia al T. come saggio, il foglio 32 della carta al 75.000 d'Italia, accuratamente colorito sulle strade secondo questa tabelletta di convenzione:

Verde marceo per la pendenza da 0 a 2	2
Giallo vera	2 a 4
Rosso sangue	4 a 6
Verde viva	6 a 8
Turchino	8 a 10
Nero	oltre il 10

Delle frecce e delle barbe di penna indicano la direzione della pendenza. Il lavoro è minuziosissimo e molto ben fatto e rappresenta, per quanto mi sia noto il primo tentativo in Italia in questo genere di carte. E' esposto in una sala della nostra Sede Centrale, a ricordo di uno studio che maturerà ed avrà a suo tempo sviluppi grafici anche fra noi.

Ma, come saggio di una applicazione immediata, non ritengo possa considerarsi come un campione da adottarsi, anche con modificazioni di qualche importanza.

Questo foglio dà bensì l'impressione, nella zona a sud della Como-Lecce (che esso contiene) di un terreno tormentatissimo, ma null'altro di più preciso, e ciò è troppo poco. Per dare questa impressione d'insieme basterebbe l'orografia tratteggiata già esistente sul foglio. E quando

la elivografia in colore deve funzionare per dirmi quali sono le pendenze di dettaglio, la memoria mi manca o la strada che cambia di colore ad ogni mezzo chilometro, e anche più di frequente, non mi suggerisce più senza sforzo le percentuali di pendenza. Ma lo suggerisce anche in modo che una serie numerica mi si determinasse in mente, questa serie sarebbe troppo complicata perchè potesse apparirmi come un ideale profilo della strada.

E se i colori si riducessero da sei a tre, come nella citata carta svizzera, la Brianza apparirebbe, come in quella, nulla più che un altipiano ondulato con pendenze non eccedenti un limite moderato. E questo lo desumiamo pur anche da qualunque buona carta non elivografica, per cui la elivografia mi pare o inutile o troppo faticosa da valutarsi.

Concludendo dunque, mi compiaccio di segnalare il bel lavoro del Groppi indicando ai consoci, tutti forti turisti, un interessante problema che merita studio e la cui soluzione può da molti di essi ricevere un contributo, che potrebbe per avventura essere prezioso, perchè dettato dalla conoscenza dei veri bisogni del turista che percorre le strade.

L. V. BERTARELLI.

PROGRAMMA di Concorso a Premi

per l'Illustrazione Turistica delle Linee descritte
nella Guida delle Gr. Com.

Scopo, durata, giudizio del Concorso.

E' indetto fra i soci del T. un Concorso a Premi per l'illustrazione turistica delle 300 linee descritte nella parte italiana della Guida delle Grandi Comunicazioni del T.

Il Concorso si chiuderà il 31 Agosto p. v. e sarà giudicato da una Commissione di 5 membri eletti dal Consiglio del T., della quale farà parte un solo membro del Consiglio stesso.

Modo di raggiungere lo scopo.

Il T. si propone di raggiungere lo scopo mediante 300 piccole, concise monografie, di una a sei pagine circa ciascuna, corpo 6 (1), di formato come la Guida, portanti il titolo e il numero stesso delle corrispondenti linee della Guida di Gr. Com., cioèchè, a lavoro finito, si abbia, parallelamente alla descrizione *itinerario* di ogni linea di Gr. Com., quella *turistica*.

Cosa devono contenere le monografie.

Ogni monografietta conterrà la descrizione pittoresca, storica, artistica ecc. di una linea, a scelta del concorrente. Nel caso di linee molto lunghe è ammesso al concorso come intiera anche la descrizione di una o la tratta, purchè non inferiore a km. 200.

Le monografie devono dare altresì, se del caso, il modo rapido e logico per visitare in qualche ora le piccole città, e nel minor tempo possibile le grandi, avvertendo che, in generale, queste visite sono assai meglio fatte a piedi o cogli ordinari mezzi di trasporto che in bicicletta.

Le monografiette devono essere il più complete possibile, cioè notare il lato interessante delle strade da ogni punto di vista. Ciascuno potrà dunque, oltre che le proprie cognizioni, mettere a profitto, per certe parti, quelle di specialisti di sua conoscenza, o ricavarle da opere serie e

(1) Il corpo tipografico 6 è il carattere di grandezza uguale a quello usato per le Guide Regionali e, attualmente, per la maggior parte della Rivista. Da ciò ogni concorrente può farsi un'idea dell'estensione approssimativa delle monografie. Del resto in certi casi si potranno oltrepassare un po' questi limiti.

accreditate notizie opportune. Si vorrebbe che il turista affrettato, l'artista, lo studioso di ogni scienza potessero in ogni linea descritta trovare la parte che li interessa. l'accento geologico o topografico, le curiosità di storia affrettata, l'opera d'ingegneria, la battaglia, il monumento.

L'amante del folklore dovrebbe trovare la tradizione interessante, il costume bizzarro; il sociologo sapere, quando vi passa, quale sia l'indice morale di Forni, di Artona, di Girifalco, di Bovino, all'economista si dovrebbe indicare la crisi economica di Molinella o di Piana dei Greci; allo statista quella sociale dei paesi di sofferenza, della zona delinquente nuorese e così via.

Ma queste piccole opere di mosaico devono essere ben equilibrate e soprattutto sentite e vissute dagli autori, i quali alle notizie di fatto raccolte da fonti diverse e anche comunemente conosciute, insomma al lavoro fatto a tavolino, debbono imprimere la vita dell'osservazione personale, la scintilla, il soffio animatore, che solo la visione diretta delle strade e delle località può suggerire all'intuito pratico, svelto, moderno, del turista di giovani spiriti e di sentimenti vivaci.

Appendici alle monografie.

Come appendici verranno brevemente — assai brevemente — indicate le escursioni nelle località adiacenti al percorso, p. e. ascensioni di monti, visita di monumenti, luoghi interessanti, opere d'arte o d'industria ecc. cui si possa giungere senza scostarsi troppo dal cammino. Ad esempio la linea Milano-Pavia avrà la Certosa, la Milano-Lugano, il Generoso, il San salvatore e il Brè, la Napoli-Castellumare, il Vesuvio e Ercolano e Pompei, la Messina-Catania Taormina e l'Etna, la Sciacca-Castelvetrano, Selinunte, la Trapani-Castelvetrano, la cave di Campobello di Mazzara, la Sassari-Alghero, la grotte di Nettuno e così via.

Altra appendice che il T. aggiungerà poi per proprio conto sarà un brevissimo cenno dei dati pratici (prezzi, giorni ed ore d'entrata nelle gallerie e simili).

Monografie di alcune città

Alcune città, per quanto trattate brevemente, sono così ricche di cose degne di visita che conviene farne brevi monografiette speciali, le quali saranno ammesse a concorso come monografie di linee. Queste città sono: Venezia, Firenze, Roma e dintorni, Napoli e dintorni.

Modalità.

E' opportuno indicare le fonti, se a qualche fonte si ricorre che possa aggiungere sicurezza alle notizie date.

E' affatto inutile ricorrere all'anonimo per la presentazione delle monografie.

Le monografie devono essere chiaramente scritte, il lavoro di esame sarà già abbastanza grave per non intralciarle con difficoltà calligrafiche.

Ogni monografia deve essere in fascicolo a sé, firmata con nome cognome, domicilio, numero, di tessera. I lavori presentati in collaborazione portino l'indirizzo del prescelto per la corrispondenza. Non sono ammessi più di tre collaboratori per ogni monografia, a meno che rinuncino ai premi.

La spedizione sia fatta al T. a mezzo postale come *manoscritti raccomandati*. Del ricevimento sarà tosto dato ricevuta ai Mittenti. Il T. non potrebbe rispondere di invii non raccomandati, soggetti a smarrimento alla Posta.

E' bene che ciascun concorrente spedisca i propri lavori appena ultimati, ciò faciliterà lo spoglio e la classificazione. Il T. si impegna a custodirli senza darne comunicazione a nessuno fino a Concorso chiuso, facendone allora tradizione alla Commissione giudicatrice.

I manoscritti premiati o no non si restituiscono. Il T. può valersi degli uni o degli altri per la pubblicazione, ma non s'impegna a pubblicarli.

Criteri di premiazione.

I criteri di massima di premiazione risultano dall'eposizione complessiva, del programma e da qualche dato derivante dalla motivazione dei gruppi di premi di cui più sotto. Per facilitare ai soci concorrenti la comprensione completa degli intenti del Concorso verranno nel prossimo numero della Rivista pubblicati uno o due Itinerari descritti. Tale pubblicazione viene fatta ad esempio e per indirizzo, e senza alcuna pretesa di dare un modello da imitare pedissequamente. I concorrenti potranno fare assai meglio, ed è anzi questo l'augurio dell'estensore stesso di tali campioni.

Il T. mette a disposizione della Commissione i premi di cui sotto, libera la Commissione di assegnarli nella totalità o solo in parte a seconda del numero e del merito dei lavori presentati.

Premi.

Per le migliori monografie:

5 medaglio d'oro (1); 20 medaglie d'argento (eventualmente con graduazione); un numero indeterminato di medaglie di bronzo.

Subordinatamente al valore delle monografie saranno titoli di preferenza il maggior percorso descritto o la difficoltà di procurarsi notizie sul percorso che fa oggetto della descrizione.

8 grandi medaglie d'argento ai consolati che facendosi centro di propaganda pel lavoro dei soci trasmetteranno pel proprio tramite i gruppi più importanti di monografie. (Queste medaglie verranno assegnate ai Consolati per il lavoro di concentramento, e quindi indipendentemente dall'assegnazione dei premi agli autori delle monografie per il valore di queste). L'assegnazione sarà fatta di regola al Capo Console, o in sua mancanza, sorteggiato fra i Consoli della sezione, a meno che venga indicato dal Capo Console o dai Consoli stessi il più meritevole della distinzione a loro stesso giudizio.

Per dopo il Concorso.

Si pubblicheranno le linee mano mano verranno pronte e non in ordine numerico progressivo. La progressività ordinata si verrà in seguito creando da sé.

Se questo concorso darà buon risultato, come sperasi, verranno ulteriormente (nell'anno prossimo) rimesse a concorso le linee rimaste scoperte o male descritte nel primo Concorso, in modo di migliorare e completare la serie. Così si spera in tempo non lungo di avere una succinta, comoda, originale guida turistica per tutta l'Italia, ordinata sulla base delle linee che ciclisti e automobilisti in specie e i turisti in genere vanno percorrendo al di fuori delle ferrovie.

(1) Una è data dal T. le altre da Johnson, Ing. Riva, Ing. Gavazzi, L. V. Bertarelli.

Gita Ciclistica Nazionale a PARIGI.

E' noto ai soci che l'Assemblea del Comitato Generale Promotore per una Gita Ciclistica Nazionale a Parigi sotto il patronato del T. C. C. I., raccolti in Torino il 14 gennaio 99 votava uno statuto, per il quale venivano chiamate a far parte della Commissione Esecutiva egregie personalità del campo sportivo, cui si aggiunsero di nomina del Consiglio del T., secondo lo statuto stabilisce, il D. G. del T. Johnson ed il D. Gen. Agg. Ing. Riva.

La Commissione Esecutiva lavorò alacremente a predisporre ogni cosa per la buona riuscita della gita, opera né facile, né breve. Chi si è occupato di tale faccenda sa

quale somma di energia debba porre a disposizione del nascente organismo per assicurarne la fioritura.

E ora l'insieme del lavoro è raccolto e presentato opportunamente in un opuscolo-guida compilato a cura del Comitato Promotore per opera del Console del T. Adolfo Jourdan, sussidiato nel grafico del Profilo dal C. C. Conte Capponi Trecca, dal C. Conte Avogrado di Cerrione, e dal sig. Cesare Grosso, edito dalla Libreria Renzo Streglio e C. di Torino, dato gratis agli iscritti alla gita e venduto a chi lo chiede a detta Libreria al prezzo di L. 1. L'opuscolo contiene lo statuto, da cui risultano le norme di partecipazione, tra le quali la divisione in tre categorie che compiranno il tragitto da Torino rispettivamente nei giorni 1-12, 5-12, 4-12 agosto p. v. arrivando contemporaneamente a Parigi.

Seguono alcune note pratiche sul bagaglio, l'igiene, le macchine, gli alberghi, le strade, e l'ora di levata e di tramonto del sole per ciascun giorno di luglio-agosto.

Poi vi sono l'itinerario in 12 e quello in 8 giorni, coi luoghi di passaggio e di sosta, la distanza e gli alberghi, ove avranno luogo i pernottamenti e le refezioni. Questa parte ha un grande interesse pratico anche per chi volesse recarsi isolatamente a Parigi. Infine vi è una Guida (21 pagine) in cui l'itinerario è minutamente descritto con distanze, altimetriche, stato delle strade, coi luoghi interessanti da visitare, ricordi storici ecc. Questa accurata monografia è la parte veramente interessante e sarà assai gradita dai membri della Carovana, che troveranno condensate in poche pagine tutte le notizie che possono interessarli.

Notevole pure è la parte attuale della descrizione, vale a dire la nota degli Alberghi, dei Meccanici, e dei Delegati quasi completa per tutti i luoghi toccati.

La guida poi è accompagnata da un profilo al 100.000 per la distanza o al 5000 per le altezze, profilo della cui utilità è inutile parlare qui, poichè è ormai risaputo che i profili sono divenuti pel ciclista parte necessaria e integrante di qualsiasi guida. Il bel lavoro della Commissione Esecutiva merita ora di essere riconosciuto nel modo che essa o il Consiglio del Touring si augurano, cioè con un largo intervento di ciclisti alla carovana. Di questa furono così bene regolate la parte turistica e quella finanziaria, da poter fin da ora prevedere che chiunque avrà la fortuna di prendervi parte potrà contare la Torino-Parigi come un'indimenticabile ricordo.

L'Inno del T.

La *Domenica del Corriere* — questa intraprendente pubblicazione che in un anno di vita è arrivata alla tiratura di 90 mila copie — si può veramente chiamare una cacciatrice d'idee. Essa ha compreso che il pubblico d'oggi rappresenta un complesso il quale ha bisogno d'essere scosso, impressionato, elettrizzato ogni giorno con qualcosa di nuovo. Di qui i concorsi su argomenti svariati che accumulano negli uffici del giornale dei quintali di carta, di stampe, di fotografie o che gli fanno anche fior di reclame.

Stavolta ha avuto un'idea felice. Ricordando che nel Convegno Ciclistico di Bologna (1897) Lorenzo Stocchetti aveva preso impegno di scrivere l'Inno del Touring, ha aperto un concorso sull'argomento suggestivo per eccellenza.

Da noi il canto collettivo è quasi sconosciuto. In Germania non c'è associazione che non abbia il suo inno; il quale si leva in molte occasioni come espressione del

gaudio comune, del sentimento del momento, o come affermazione dell'idea che ha creato il sodalizio. Si tratta quindi di imitare l'esempio, cominciando dal T. questa potentissima associazione che ha compiuto il miracolo di unire migliaia di turisti in un lavoro di illustrazione della meravigliosa patria italiana.

Il concorso genialissimo della *Domenica del Corriere* è aperto a tutti, lettori e non lettori del giornale, soci e non soci del T., ciclisti e non ciclisti. Purchè il verso corra, la poesia non sia lunga come la salita della Porretta, ed il pensiero balzi dalla strofa alata, non si chiede altro.

Intanto per l'interesse del tema, per l'importanza del giornale che indice il concorso, per l'autorità del T., prevediamo un successo straordinario. Basti il dire che già una poesia perveniva alla *Domenica del Corriere* nel giorno successivo alla pubblicazione del Concorso!

NORME. — Il concorso scade il 30 Aprile 1900. Dovrà essere una poesia nè troppo breve nè troppo lunga, di metro facile come s'addice a tal genere di componimenti e che abbia spiccate le caratteristiche dell'uso cui è destinata. L'esame dei manoscritti e la scelta tra essi verrà fatta da una giuria nella quale entreranno anche taluni rappresentanti del Touring. I manoscritti dovranno inviarsi esclusivamente al Direttore della *Domenica del Corriere* (Via Pietro Verri, 14) o reccheranno la firma dell'autore od un pseudonimo ripetuto poi su una busta chiusa da unirsi al componimento, e contenente il nome, cognome o indirizzo.

I PREMI da disputarsi fra i concorrenti — del valore materiale complessivo di « 700 » lire — saranno tre, e cioè:

I. premio: Una bicicletta « Mignon » nuovo modello, smontabile, brevetto Sapia, offerta dall'inventore, — ed una grande medaglia d'oro di I. grado offerta dal Touring.

II. premio: Un freno Carloni con parti dorate, argentate o smaltate, modello speciale offerto dall'inventore, — ed una medaglia d'oro di I. grado offerta dal Dir. gen. del Touring cav. Johnson.

III. premio: Una grande medaglia d'oro, conio speciale, offerta dal Touring.

Dott. Ciclo.

Per il Convegno di Roma

Una carovana ciclistica Firenze-Roma.

Per iniziativa della D. G. e sotto gli auspici del benemerito Consolato di Firenze, che ne sarà l'organizzatore, verrà organizzata una Carovana Ciclistica Firenze-Roma. Lo scopo della Carovana è di concentrare in Firenze i ciclisti che interverranno al Convegno di Roma, conducendoli alla Capitale con una gita che deve diventare memorabile per il numero degli intervenienti, non meno che per la bellezza delle località attraversate.

I dettagli del programma si stanno attivamente studiando dal Consolato di Firenze in unione alla D. G. e saranno comunicati mediante apposita circolare descrittiva che verrà posta in quantità sufficiente a disposizione di tutti i Consolati dell'Emilia, della Toscana, dell'Umbria e del Lazio a partire dal 15 p. v. Marzo. A quell'epoca tutti gli interessati potranno chiedersene copia ai detti Consolati o al Consolato di Firenze, o alla D. G. di Milano.

L'itinerario preciso non è ancor determinato, ma in massima si è deciso di passare per Siena, abbandonando la strada assai nota per Arrezzo-Perugia. Si vorrebbero anzi organizzare delle Carovane secondarie che dalle principali città dell'Umbria o dalla Lunigiana si unissero poco a

rendo le strade trasversali, alla Carovana principale. Si pensa pure di fare due categorie di gitanti: una per i rapidi l'altra per i meno veloci. Verrebbe provveduto al bagaglio personale, ai pasti principali o all'alloggio e, poichè non c'è avvenimento collettivo ciclistico che non si commemorino con un distintivo, anzi — nelle grandi occasioni — con un distintivo artistico che ne lasci un simpatico ricordo — il distintivo ci sarà, splendido, in argento, e dovuto alla cortesia del D. G. che ne farà dono a tutti i gitanti sia in partenza da Firenze, sia congiuntisi colla Carovana ad almeno 100 km. da Roma.

Diro ai soci che alla fine di Maggio quando le giornate sono tiepide, le campagne e il bosco sono verdi del trasparente verde primaverile, il traversare Toscana e Lazio sarà un incanto, sarà un divertimento indimenticabile, dir loro che le bellezze artistiche toscane, le antichità laziali metteranno, nell'eterno risorgere annuale della natura, la nota leggiadra del pensiero e quella seria degli storici ricordi, sarebbe inutilmente ripetere qui quell'uno che al turismo levano all'aprirsi della dolce stagione tutti gli amici della bicicletta.

E a Roma le accoglieranno che aspettano la Carovana, sono cordiali, fraterne. Il Convegno breve e denso di rapide emozioni si coronerà col banchetto di prammatica, al quale il D. G. vuol concorrere con un dono di cui ben poco vogliamo dir qui, per lasciare tutto il piacere della sorpresa, ai fortunati che lo avranno.

Tutti gli intervenienti al banchetto — crediamo bene che saranno tutti quelli che parteciperanno al Convegno — riceveranno un artistico Ricordo del Convegno stesso, racchiuso in una custodia, dove gli splendori del metallo intrecciandosi alla policromia degli smalti, parleranno con le linee sapientemente simboliche, della grandezza della nostra Roma, e del culto che ha il T. per l'Italia nostra.

Dunque al 15 prossimo Marzo, richiedasi il dettagliato programma della Gita e del Convegno ai propri Consoli o alla D. G.

I soci insieme alla presente rivista ricevono la scheda di votazione. (Vedi pag. N. 1 carta colorata).

Si fa loro vivissima raccomandazione di ritornare detta scheda alla sede del T. entro il 15 Maggio 1900.

Il fiscalismo in bicicletta

Il tempo in cui le autorità guardavano noi ciclisti con una specie di sacro orrore, è assai vicino. Eppure se pensiamo al mutamento grande avvenuto in loro a nostro riguardo, questo tempo ci appare quasi preistorico.

Ecco qua l'avv. Pizzagalli direttore del Dazio consumo di Milano, che rappresenta l'evoluzione viva, attuale del fenomeno. Egli — a proposito d'un nostro articolo — ci manda una lettera ed un regolamento pieno d'interesse, le quali costituiscono un documento in cui si può spigolare con frutto nostro, dei lettori, e delle autorità fiscali d'Italia.

Nel tempo in cui un consigliere di Milano proponeva un ordigno per regolare la velocità delle biciclette facendosi ridere appreso da tutto il mondo, l'avvocato Pizzagalli, segretario comunale, aveva già applicato la macchina a scopi fiscali, ad arrotondare cioè quel bilancio a proposito del quale il consigliere sopra poco lodato faceva una sfurata ciclofoba.

Il Pizzagalli — appassionato ciclista — aveva fin dal 1893 travista l'utilità delle biciclette nel servizio daziario, e non s'era peritato a formare un plotone di 7 dazio-ciclisti per la sorveglianza, ed i servizi d'ufficio dell'estesissima zona daziaria. Ma s'era sempre trovato a combattere colla difficoltà di manutenzione delle macchine; le quali essendo di proprietà del comune, sembravano proprio *res nullius* e si guastavano con facilità straordinaria.

La soluzione egli la trovò solamente nel 1898, quando poté formare una squadra di 25 guardie comunali, a cui diede in proprietà assoluta la macchina mediante una ritenuta sulla paga mensile, o mediante un soprassoldo giornaliero speciale per le eventuali riparazioni.

La questione della proprietà personale delle macchine, tolse d'un tratto tutte le difficoltà economiche dell'applicazione a scopo fiscale.

I dazio-ciclisti sapendo di non poter contare sulla cassa comunale, si presero maggior cura della macchina: le riparazioni subirono un decessando straordinario: l'impianto, a spese del municipio, d'una rimessa o d'una officina per le medicazioni occorrenti, pose le guardie nella condizione di poter personalmente praticare le cure più urgenti e più elementari ai propri strumenti di locomozione.

A noi non interessa rilevare i risultati brillanti del fiscalismo ciclistico. Il municipio di Milano ha avuto molte occasioni di lodarsene, e noi non togliamo alcunchè alle compiacenze dell'ottimo avv. Pizzagalli che l'ha organizzato.

Questi cenni li scriviamo per mostrare come sia irresistibile la forza delle cose buone, e come sia vano l'opporvi per un ridicolo attaccamento all'antico.

Lo strumento che si contemplava con dispregio, ed a cui si contendeva il passo, fu poi riconosciuto una cosa buona a tassarsi. In progresso di tempo si feco di più. Dalla tassazione passiva esso divenne mezzo efficace di tassazione attiva e proficua. Il fisco vi saltò sopra e girò per le strade a far pagare gli altri, e vigilare che nessuno sfuggisse alle tasse.

Un colmo come si vede. Ma che ci fa sperare in una prossima liberazione da tutti i restanti impacci che la burocrazia ci ha messo tra le ruote.

Giacchè non c'è istituto progressivo come la burocrazia, quando riconosce in qualcosa un mezzo di decorticazione dei contribuenti.

Dott. CICLO.

La Direzione del T. sarà vivamente grata a quei soci che volessero farle tenere i numeri di Febbraio e Luglio della Rivista Mensile 1899.

Biblioteca

FACILITAZIONI LIBRARIE PER I SOCI.

E' mia intenzione di fornire ai soci del T. un elenco delle migliori guide a nostra conoscenza, per le varie regioni d'Italia, e di altra opera d'interesse turistico d'incalcolabile valore, ottenendo in pari tempo dai loro editori delle notevoli facilitazioni a favore dei soci stessi. Gli editori a cui non furono fatte proposte in merito e che credono dover suggerire al T. qualche loro pubblicazione turistica da introdurre nel nostro elenco, possono farlo mandando copia delle pubblicazioni stesse in dono alla Biblioteca del T., e di esso in ogni modo sarà fatto cenno nella *Rivista*.

Possiamo intanto fin d'ora annunciare qualche facilitazione, che va ad aggiungersi a quelle — già annunciate — sull'*Appennino Modenese* (V. *Rivista* di marzo) e sulle *Guide Brentari* (su queste i soci del T. godono dello sconto del 20 per cento). Della facilitazioni possono godere tutti i soci in regola coi pagamenti, mandando l'importo al T. Su tutte le opere indicate sotto, essi godono dello sconto del 20 0/0, franco di porto.

Edizioni Treves.

Eugenio Muntz. FIRENZE E LA TOSCANA. Passaggi e monumenti, costumi e ricordi storici. (1899, pp. 516, stampato su carta di lusso con 367 illustrazioni). Prezzo L. 30. — Per i soci L. 24 (legato in tela e oro L. 32, invece di L. 40).

(Di quest'opera dell'insigne storico dell'arte, donata dai Flli. Treves insieme alle altre pubblicazioni sottoelencate, alla Biblioteca del T., è doveroso far un cenno speciale, compatibilmente collo spazio tiranno, potendosi considerare anche come una nuova pubblicazione. Essa, la cui miglior raccomandazione è il nome dell'A., fa un degno riscontro all'altra, pubblicata un anno prima, del Vuillier-

sulla Sicilia (cui pure i soci possono avere con notevole risparmio), quantunque ne differisca alquanto per l'indole. L'una è l'opera d'un dotto dotato di profondo senso artistico. L'altra di un artista colto e intelligente, dotato di gusto finissimo, e appassionato osservatore).

Gaston Vuillier. LA SICILIA. Impressioni del presente e del passato. (1898, pp. 161 come sopra, con 270 illustrazioni dello stesso autore). Prezzo L. 20. — Per soci L. 16. — Legato in tela e oro L. 20,80, invece di 25.

GUIDE TREVES 1899.

Milano. 83 pp., 16 incisioni e pianta della città. (Anche in francese o tedesco). Prezzo ridotto per soci (sconto del 20 per cento). L. 1. —

Genova e le due Riviere fino a Nizza e Cannes e alla Spezia. 152 pp., 32 incisioni e piante di Genova e Nizza L. 1. —

Corno e i Laghi di Como, Lugano e Maggiore. 68 pp. e una carta dei laghi a colori L. 1. —

Torino e dintorni. 92 pp., 18 incisioni e pianta di Torino L. 1.60

Venezia e il Veneto, Trento, Trieste, Istria. 181 pp., 32 incisioni e pianta di Venezia, Verona, Padova e Trieste e carta del Lago di Garda L. 1.00

Firenze e dintorni. 148 pp., 32 incisioni e piante di Firenze e dintorni e delle gallerie Pitti e degli Uffizi L. 1.60

Roma e dintorni. 340 pp., 32 incisioni, pianta di Roma e carta dei dintorni. (Anche in francese o in inglese). L. 2.40

Napoli e dintorni. 231 pp., 32 incisioni, piante di Napoli, Casamicciola, Pompei e Museo Nazionale e carta dei dintorni L. 2. —

NB. — Salvo le prime tre legate in cartoncino, le guide son tutte legate in tela o oro.

Altre Guide.

G. Marcelli. L'ADRIATICO ORIENTALE DA VENEZIA A CORFU. Guida illustrata. (Ed. Bemporad, 1899, pp., 334 con incisioni, pianta di Trieste e 2 carte geograf. al 500.000). Prezzo, legato in piana tela, L. 4. — Per soci L. 3,20.

CATANIA E SUE VICINANZE. Guida del viaggiatore. — (II ed. Galatola, 1899, pp., 151 con 24 fotoincisioni). Prezzo L. 2.50. — Per soci L. 2. —

L. Benapiani. VENEZIA. Guida-impressione. — (III ed., pp. 130 con 1 pianta colorata, 95 fotoincisioni e un panorama). Prezzo L. 2. — Per soci L. 1,60.

La stessa in francese. (Pp. 151). Prezzo L. 3. — Per soci L. 2,40 (Ediz. « Mignon » cm. 8 — L. 1. — ; per soci L. 0,80.

GUIDA ALPINA DELLA PROV. DI BRESCIA, per cura della Sez. di Brescia del C. A. I. (II ed. 1889, pp. 371 con carta topografica, leg. in tela e oro). Prezzo L. 3,50. Per soci L. 2,80.

G. B. Simoni. GUIDA GENERALE DEL LAGO DI GARDA. — (II ed., Drucker Verona, pp. 427, legato in mezza tela). Prezzo L. 5. — Per soci L. 4. —

Brentari. GUIDA DI MONTE BALDO. — (II ed., Drucker, Verona, pp. 176 con illustrazioni). Prezzo L. 1,50. — Per soci L. 1,20.

(Questa Guida Brentari non è compresa nell'elenco pubblicato nella Rivista di luglio).

Eberti prof. G. GUIDA GENERALE AI GRANDI LAGHI SUBALPINI di Como, di Lugano, Maggiore, d'Orta, d'Iseo e di Garda, con gite ai laghi minori, alla Valassina, al Canton Ticino, alla Brianza, al Varesotto ecc., con carta geografica (Milano, 1890). Prezzo L. 2. e L. 4 legata in tela e oro. — Per soci L. 1,60 e L. 3,20.

Guide Baedeker.

I soci del T. possono averle per mezzo nostro col 10 per cento di sconto sul prezzo di copertina, calcolato in lire italiane anziché in franchi in oro, e franchi di porto. Occorrono un po' di giorni di preavviso.

NUOVE PUBBLICAZIONI.

Libri.

Magyar Királyság-Szlovénia. (Unione dei Ciclisti Ungheresi). UTI-KONYVE. I KOTET. DUNANTUL. — (Libro di viaggi. I parte. Regione transdanubiana). — Budapest, 1899, pp. 112.

Siamo lieti di venir a conoscere questa prima pubblicazione itineraria dell'Unione ciclistica magiara. E quasi a riprova dei vincoli morali che legano gli Ungheresi agli Italiani, vi si nota una rassomiglianza colle nostre guide, quale non si riscontra in alcun'altra pubblicazione a nostra conoscenza. Per ogni linea si danno, in tabelle simili

a quelle della nostra Guida delle Grandi Comunicazioni, le distanze parziali, progressive e decrescenti, le altitudini e le popolazioni, le stazioni ferroviarie e di piroscafi. Tre carte-indice facilitano la ricerca delle linee. In fine del volume poi, in 16 pagine, son date le piantine sommarie di un gran numero di centri abitati attraversati dalle linee descritte. In ciò l'Unione ungherese è prevenuto lo stesso T. Italiano, che nella prossima edizione rifatta della Guida delle Gr. Comun. introdurrà esso pure simili piantine. Le linee sono minutamente descritte.

Dansk Cycle Ring (Circolo Ciclistico Danese). HAAND-BOG. (Annuario) 1900.

Dansk Turistforening (Società Danese dei Turisti). AARSKRIFT (Annuario) 1900.

Dati. G. Marcelli. L'ADRIATICO ORIENTALE da Venezia a Corfu. — (V. Facilitazioni).

Ottima guida pubblicata sotto gli auspici della Società Dante Alighieri, in cui la parte storico-artistica, etnografica ecc. è ben temperata colla parte pratica. Vi son molto ben curate, quindi — e non avviene sempre — le notizie sui mezzi di trasporto e loro prezzi, alberghi, bagui, società turistiche e ciclistiche ecc. ecc. Notevole la cura con cui ogni località è riguardata sotto tutti gli aspetti.

ALMANACCO ITALIANO. Piccola enciclopedia popolare della vita pratica. Anno V, 1900. — Firenze, Bemporad.

Nel volume di quest'anno di questa ben nota pubblicazione, diretta dal prof. G. Fumagalli della Biblioteca di Brera coll'aiuto di vari collaboratori, noto, oltre alle notizie sul ciclismo e l'automobilismo, una piccola guida (in 23 pp., staccabile) di Parigi e dell'Esposizione mondiale del 1900.

GUIDA DEL VIAGGIATORE ITALIANO IN FRANCIA E ALL'ESPOSIZIONE DEL 1900. — Torino, 1900, pp. 292 con pianta dell'Esposizione.

E' data in dono dalla *Gazzetta del Popolo* a' suoi abbonati.

FIRENZE SOTTERRANEA di Jarro. — Firenze Bemporad, 1900, L. 2,50.

E' la IV ed. del noto libro, in grande formato, con 31 belle illustrazioni del pittore Fabio Fabbri e un novo, lungo proemio dell'A.

Emilie Gautier. RIVES PROCHAINES. Notes de voyage. — Genève, Ch. Eggmann et C. Fr. 3. —

Impressioni di viaggio su Tunisi, su varie parti della Sicilia e su qualcuna dell'Inghilterra.

GUIDA DI ROMA e dintorni. — Roma, Ant. Vallardi, pp. X-147 e 1 pianta di Roma.

Carte.

T. C. de Belgique. CARTE VELOCIPEDIQUE DE LA BELGIQUE.

E' all'1: 250.000 e a le dimensioni di 1 metro per 1,25. Con diverso colore distingue le strade lastricate da quelle macadamizzate o ammattonate, e con vari segni le buone dalle cattive, contraddistinguendo anche i marciapiedi ciclabili (come è noto, il Belgio ne è la specialità) e le strade di alloggio buone e passabili. Son pure indicate le altitudini, i punti pericolosi, gli uffici doganali, e i numeri degli itinerari pubblicati dal T. belga e francese, a cui corrispondono le varie linee. Le distanze son segnate sulle linee, chilometro per chilometro. Non è data l'orografia. Come incisione, lascia un po' a desiderare.

CARTE ROUTIERE. VELOCIPEDIQUE. KILOMETRIQUE DES ALPES-MARITIMES par Ad. de Roche-monteiz. — Nizza, Avenue de la Gare 39.

Pubblicata cogli auspici del T. C. de France, si presenta gradatamente all'occhio per la sua chiarezza e per i suoi vari colori, adoprati a rappresentare o distinguere le varie specie di strade, le acque, le boschaglie, le altitudini, i punti pericolosi, i posti di soccorso del T. C. F., i punti di vista. La buona impressione diminuisce però all'esame pratico. Anche qui la chiarezza è dovuta specialmente alla soppressione dell'orografia, il che produce un curioso contrasto coll'abbondanza di quote altimetriche di cui è coperto il terreno rappresentato, quote altim. che restano così senza riferimento, come campate in aria. Ma più strano è che, con tale abbondanza di tali quote, ne siano privi molti punti importanti su grandi strade. Prendiamo la strada di Nizza-Tenda, o la parte compresa nella carta, e vi troveremo, fra tali punti, Trinité, Drap., L'Escarène, Touet, Soapel, Giandola, Saorge, ecc., ossia tutti i centri abitati attraversati dalla strada. La carta, che è alla scala di 1:100.000, indica anche le ascese e le salite colla loro percentuale di pendenza, le distanze da Nizza, le popolazioni, posta e telegrafo. Come si vede dal complesso, un lavoro notevole nonostante i suoi difetti, un interessante passo nella ricerca del miglior sistema di carta per turisti.

CARTE CYCLO-AUTOMOBILE par Ad. de Roche-monteiz. Prof. de Marseille a Vintimille. — Ibidem.

È alle scale longimetrica di 1:200,000, altimetrica di 1:20,000, chiaro, facilmente tascabile. Non posso approvare lo scambio che avviene fra l'altimetria e la planimetria ogni volta che il profilo attraversa un centro abitato, scambio fatto allo scopo di mostrare la direzione tenuta dalla strada attraverso le piante dei centri stessi. Ciò tende a confondere nella mente del lettore il significato speciale del profilo. Debbo poi far qualche riserva sull'esattezza, giacché da un confronto fatto colla carta suaccennata del medesimo autore, risultarono delle differenze nelle distanze stradali. Sul medesimo foglio è pure tracciato il profilo della strada Tolone-Fréjus e quello della variante Nizza-Mentone per la Turbia.

Dal T. russo riceviamo con piacere un suo primo itinerario per la strada MOSCA-TORGOC (Zilverstel). Speriamo che presto il T. russo possa offrire ai ciclisti un complesso di itinerari tale da rendere ad essi meno arduo il viaggiare in Russia. Sarebbe allora desiderabile che stampasse un foglietto ad uso degli stranieri colla spiegazione in francese delle parole ripetute sugli itinerari. Questi son privi di profilo, ma, per la pianura russa, non se ne sente il bisogno. Son messi in vendita a 25 copereh.

Guida Amministrativa e Commerciali.

È per me regola rigorosa di non annunciare che quelle opere mandate in dono alla Biblioteca del T., le quali ab-

biano un interesse poi turisti. Faccio però un'eccezione per le guide che seguono, in quanto l'invio di esse è utile al T. nei suoi lavori.

GUIDA GENERALE 1900 per TRIESTE. — L. it. 10 fr. di porto. — La stessa per la DALMAZIA, il GORIZIANO, l'ISTRIA o il TRENINO. — L. it. 3 ogni provincia, fr. di porto. — Trieste Croutz e C., S. Niccolò, 14.

GUIDA COMMERCIALE MANGIAROTTI della città e prov. di VENEZIA e città del VENETO, compil. da Don. De Marco. — Venezia, Nodari, 1900, L. 3.

GUIDA AMMINISTR. COMMERC. e INDUST. della prov. di CUNEO. — Cuneo, P. Oggero 1900, L. 2. 10 fr. di porto.

GUIDA COMMERC. e AMMINISTR. di PERUGIA e provincia, 1900. — Perugia, tip. Umbr. L. 3.

FUTURE PUBBLICAZIONI.

L'editore Hemporad di Firenze annuncia la prossima pubblicazione di una GUIDA PRATICA DI PARIGI e dell'ESPOSIZIONE DEL 1900 di B. Cimino.

Il Cav. Eug. Ribustino di Pieve S. Stefano (Arezzo), sta per pubblicare una sua GUIDA ILLUSTRATA dell'alta e bassa Valle del TEVERE e valli adiacenti.

Pure prossima si annuncia la tanto desiderata pubblicazione della III parte della GUIDA DEL TRENINO del Prof. Ottone Brentari, che tratterà il Trentino Occidentale.

DONI PERVENUTI.

L'EUROPE ILLUSTRÉE. N. 1. *Chemin de fer Arth.-Righi* ecc. — 2. *Id. de l'Esthberg*. — 3. *Id. Vitznau-Righi*. — 4. *Id. Rorschach-Heiden*. — 5. *Baden-Baden*. — 6. *Thoune (Lac de Thoune)*. — 7. *Interlaken*. (Dall'editore Orell Füssli, Zurigo).

La collezione dell'*Europa illustrée* comprende una serie di descrizioni illustrate di stazioni balneari e climatiche, ferrovie particolarmente interessanti, di paesi europei visitati di preferenza dai turisti. Si trova in vendita presso tutte le librerie del continente.

Em. Bertini. LE DIMORE ESTIVE DELL'APPENNINO TOSCANO. Notizie e indicazioni utili. — Firenze Nicolai, 1896, II ed., pp. 161, leg. in tela e oro. L. 2. (Dall'editore).

C. Beni. GUIDA ILLUSTRATA DEL CASENTINO. — Firenze Nicolai, 1899, pp. 400 e 1 carta topogr. Leg. in tela e oro L. 4. (Dall'editore).

Si può dire una vasta ed erudita monografia sul Casentino, studiato, nelle due parti, generale e speciale, sotto tutti gli aspetti.

DELEBIO e il LEGNONE. — Sondrio, 1897. Dal Circolo «Stella delle Alpi» di Delebio.

Merita lode il Circolo «Stella delle Alpi» per cotesta buona e accurata pubblicazione. Se in un piccolo villaggio come Delebio si potè far tanto, quanto non si potrebbe fare in molti e molti altri villaggi o centri più popolosi o ore il raccogliere i mezzi dovrebbe esser più facile? Con un esercito di piccole contribuzioni, particolarmente competenti perchè fatte sui luoghi, quanto se n'avvantaggerebbe la miglior conoscenza del nostro paese, quanti dati preziosi per i compilatori di guide! Il volumetto contiene una piccola monografia su Delebio e le informazioni sulle vie che

da esso mettono al Legnone, corredate da un opportuno schizzo a colori.

E. Calzini e G. Mazzolini. GUIDA DI FORLÌ. — Forlì, L. Bordini, 1893, pp. 119. (Dall'editore).

R. Bossi. LA CARNIA, guida per l'alpinista (con cenni sull'agricoltura e l'industria, geografici, storici, geologici, sulle lingue e costumi). — Milano, E. Quadrio, 1896, pp. 196 e una carta geograf. L. 2.50. (Dall'editore).

Gazzetta dello sport, ann. 1897, 98 e 99 (Dal Sig. Avv. D. Guaraschelli).

COPENHAGUE, la capitale du Danemark (1896). (Dalla Danske Turistforening).

DESIDERATA.

Oltre alle pubblicazioni indicate nell'ultima Rivista (salvo il *Dilettante di fotografia*), sono desiderate le seguenti:

Bollettino del Circolo Fotografico Lombardo. Vol. I-VI.

II Annuario del C. A. Fiumano (1892).

L'Alpinista, Le annate pubblicate.

Rassegna d'alpinismo, (Rocca S. Casciano). Id. id.

Per ogni volume dei richiesti, si può domandare in cambio per L. 5 (prezzo lordo, V. listino nelle ultime Riviste) di pubblicazioni del T.

Il Bibliotecario
G. OLIVIERI

Ciò che scrivono dell'Italia all'Estero

Veramente, chiamandolo stupidaggini crediamo d'essere troppo indulgenti verso lo scrittore in questione. Ma suppliranno i nostri lettori quando avranno letto un sunto del viaggio in Italia del barone de Crayvez.

Questo viaggio è riferito da un giornale quotidiano di Liegi (*La Meuse*): un giornale di 8 pagine, che esce due volte il giorno, e che speriamo non stamperà sempre della roba sul genere di quella del nostro barone.

Bisogna sapere che il de Crayvez è automobilista, e che ha scelto appunto quest'inverno (eccessivamente brutto in tutto il mondo) per viaggiare in Italia.

Avendo sentito parlare del paese del sole, egli credeva evidentemente che d'inverno vi fosse ignoto il fango, e le strade corrombero asciutte, lisce come un bigliardo. Figuratevi quindi la sua sorpresa nel trovarle solcate dal vento, dalla pioggia, dai carri come in tanti altri paesi del mondo.

Ma andiamo per gradi come dicevano i filosofi del tempo antico.

All'entrare in Italia si vede rifiutare dalla Dogana italiana i biglietti nazionali, e deve pagare in oro. Disposizioni di questo genere sono adottate da tutto le dogane: sono una vessazione burocratica odiosa. Ma pel barone Crayvez è un furto bello e buono: egli ne conclude « la prima persona che ho visto in Italia m'ha derubato, e sono sicuro in anticipazione che l'ultima farà altrettanto ».

Dalla frontiera a Roma pare che il viaggio non sia stato cattivo, perchè il diario non ne fa cenno. I malanni cominciano quando l'automobilista esce dall'eterna città, ed infila la via Appia senza darci il pensiero di consultare una guida qualsiasi: il che lo conduce a fare della strada inutile, ed a consumare senza frutto la preziosa esistenza. Quando il caso vuole, il nostro barone arriva ad un porto di mare chiamato *Teresina*. Le carte non segnano in Italia alcuna città con questo nome.

Ma un belga non guarda tanto pel sottile, in cose geografiche. Terracina, o Toreaia chi sta a badare? Quello che importa notare sul carnet « è lo spettacolo della popolazione del luogo accorsa in massa attorno la strana macchina, ed urlante, infettando l'aria colla sua puzza di bestia selvaggia. Qualcosa come una muta di cani arrabbiati, altrettanto vile che ladra, la quale cerca di far bottino di tutto, valigie coperte ecc. ecc. » Il turista « in un batter d'occhio « la sgomitava a suon di pugni e di calci, ma constatata poi la scomparsa di molti oggetti. »

Lettori! non vi pare di vedere Rodomonte all'assedio di Parigi? Però l'eroe Ariostesco sfogava la sua rabbia su uomini: il nostro automobilista confessa invece d'aver allungato fior di pugni a delle vecchie dalla pelle d'elefante.

Da Terracina a Gaeta è una corsa fulminea, traverso buche, sassi, macigni e via dicendo. Una guardia daziaria alle porte della città, vuol visitare la vettura: ma s'acqueta con alcuni soldi d'annua: i turisti costeggiano il porto ove formicola una massa di bruti, giacenti al sole su letamai, ed arrivano all'albergo tra una folla di mascalzoni in caccia di qualcosa da portare. La descrizione dell'albergo di Gaeta è amenissima. Vi apprendiamo che il salone d'a-

spetto è al terzo piano, che non vi esiste latrina, che il padrone in persona porta in camera ai viaggiatori una specie di anfora di terra cotta per i piccoli e grandi bisogni.

Ma più svenata ancora è la visita di tutte le autorità civiche alla vettura automobile, questo *mostrum ingens* non

mai visto in quelle parti ove passa almeno un automobile al giorno. Tutta la città sfilava davanti la macchina, ma alcuni più arditi vi salgono e cominciano a lavorarlo di tromba o di fionda. «Potete figurarsi il mio furore», scrive il nostro barone. «Vedendo nelle folle due carabinieri a motto loro in mano cinque franchi pregandoli d'ajutare. Essi prendono per lo stomaco tre o quattro mangiatori di maccheroni, li cacciano alla porta, e fanno in un momento campo libero. Un colonnello del luogo che non comprende il francese, mi offre con segni di mettere una sentinella alla rimessa. Io respiro».

La descrizione del viaggio — per fortuna — si ferma qui. Ma anche a racconto incompleto possiamo fare qualche osservazione.

Che l'Italia non sia il paese della pulizia, lo sanno tutti: che vi esistano curiosi, sfaccendati, o ladri, lo ammettiamo anche. Ma che tout le monde si componga di gente quale vuole il signor barone, questo è troppo. Che poi un colonnello non capisca il francese, due carabinieri si lascino adescare da 5 lire, una guardia daziaria per due soldi venga meno al proprio dovere, ed a Gaeta non ci sia un'albergo — almeno uno — discreto, questo passa ogni limite di decenza, come sorpassa tutti quelli della verità.

Per il signor barone di Cravvez non vogliamo tirar fuori male parole. E' uno di quegli sciocchi pieni di egoismo nazionale, che trovano brutto tutto quanto non appartiene al proprio paese.

Ma quello che ci ha indotto a rilevare la stupefacente relazione sua, è il fatto seguente. Che — cioè — con tutte le rapide, molteplici, comunicazioni d'oggi, l'Italia è ancora imperfettamente conosciuta all'estero, ove le descrizioni di bagoloni in automobile quali il barone de Cravvez sono prese per oro di coppella. E che per parte nostra, noi Italiani facciamo ben poco per correggere le prevenzioni degli altri, e gli errori nostri.

Il nostro paese si può dividere in varie parti: una ove il turismo è assai sviluppato, e si diffonde compiendo il suo ufficio civilizzatore di costumi, di usi, e di pratiche igieniche. Un'altra parte ove è poco diffuso, e dove quindi se non troviamo le esagerazioni del barone de Cravvez, constatiamo però delle deficienze notevoli.

A questo lavoro di purificazione e di civilizzazione tendo da anni il nostro Touring.

Quando egli crea sezioni, nomina delegati, affilia alberghi, pubblica guide, indice concorsi sulla manutenzione strade, svolge un programma di miglioramento materiale e morale della nostra patria.

Occorre dunque stringerli attorno ad esso, aiutarlo, ingrossarne le file, giacchè spira in esso qualcosa di più elevato che non ci dica in apparenza il suo nome.

Certo il tempo in cui gli sproloqui dei baroni di Cravvez non troveranno più un cane che li ascolti, od un giornale che li stampi, non è molto vicino.

Ma perchè noi turisti tutti non dobbiamo affrettarne l'avvento, col favorire il sodalizio che lavora a farlo arrivare?

Se questa idea penetrasse in chi ci legge, le castronerie del barone di Cravvez avrebbero almeno servito a qualche cosa.

DOTT. CICLO

Varietà

Un nuovo bicicletto motore.

Il nostro solertissimo console di Alessandria, R. Casabianca ci manda notizia d'un nuovo bicicletto motore fabbricato dal signor Montù. Il tipo del motore scelto è quello del marchese Carcano di Milano: l'accensione della benzina si fa per mezzo dell'elettricità con pile a secco, facenti agire un rocchetto ad induzione: il movimento è trasmesso con una cinghia di cuoio, che s'è — finora — mostrata superiore agli ordinari mezzi a catena od a rullo con frizione. La cinghia è fatta di cuoio conciato al cromo, e può sopportare sforzi poderosi senza cedere.

Il resto della macchina si presenta bene e differisce assai poco dalle comuni biciclette. L'apparecchio motore è ca-

pace di dare in piano una velocità di 35 km., e di superar salite del 10 per cento.

Nel nuovo bicicletto sono curate in special modo le parti destinate alla messa in moto, alla lubrificazione, al frenamento ecc. ecc. E pare anche che le prove fatte rispondano agli ingegnosi concetti di costruzione.

Persuasi come siamo che l'automobilismo pratico e popolare sta specialmente nel bicicletto motore, prendiamo nota di questi studi. Non senza augurare che alla bontà corrisponda possibilmente un prezzo da... cristiano.

Contro i seminatori di cocchi.

Un nostro socio — B. H. Gosselin Lefebvre — ci manda la seguente disposizione emanata recentemente dal Consiglio municipale di Middlesex (dintorni di Londra).

Essa suona così: «Chiunque su qualsiasi area pubblica mette, deposita o lascia qualche pezzo, o qualche oggetto di vetro rotto, o di altri altri sostanze tagliente, incorrerà nella multa non eccedente 10 scellini».

Non c'è che dire.

La disposizione è ottima. Ma la crediamo d'un effetto puramente morale. Lo stabilire le responsabilità dei seminatori di cocchi sarà una fatica d'Ercole al par di quella del coglierli in pieno misfatto. E' bello ad ogni modo constatare che mentre da noi lo Stato ed i Comuni guardano solamente al contrassegno della tassa, in Inghilterra si pensa a dar modo ai ciclisti di viaggiare coi minori possibili inconvenienti.

Ancora sul calcolo della velocità oraria.

Alla formula proposta dal sig Pio di Brazzà nel N. 3 della Rivista, mi permetto contrapporre una più semplice che permetto di calcolare a memoria la velocità oraria.

Sia n la moltiplica della bicicletta (rapporto tra i denti degli ingranaggi moltiplicato pel diametro della ruota motrice) ed s il numero delle rivoluzioni intere in un minuto primo.

Il cammino percorso in un'ora sarà dato da: $60 = m n$, o sostituendo a 60 il suo valore numerico si avrà:

$$188,5 m. n.$$

Ora il valore 188,5 $m. n.$ è un valore costante per ogni macchina che si può sempre conoscere a priori, il solo valore n è il variabile. Il lavoro mentale si riduce quindi ad una semplice moltiplica.

Esempio: col mio lentipede, la cui moltiplica è 1,60 il valore costante è di circa 300; supposto ch'io faccia 60 rivoluzioni al minuto, la velocità oraria sarà di $300 \times 60 = 18$ chilometri.

Arch. E. CORTI.

Nell'ultimo numero della Rivista del Touring trovo una formula che dà la velocità oraria in funzione del numero dei giri di pedale. Tale formula diedi io pure nella «Gazzetta di Treviso» N. 284 del 15-16 Ottobre 1896: non so però se fosse precedentemente conosciuta, ma non lo credo, o almeno non fu pubblicata.

In ogni modo la formula non è di molta utilità pratica, ha poi la difficoltà pedalando rapidamente di fare un'osservazione precisa, una differenza di pochi secondi, importando un cambiamento notevole di velocità, sia perchè facendo la lettura del tempo, si cambia, quasi senza accorgersene, la velocità, come personalmente potrei constatare.

Ing. G. A. OLIVOTTI.

Il Segretario. di R.

Per i nuovi soci

I soci del T. possono d'ora innanzi avere la GUIDA DELLE GRANDI COMUNICAZIONI, edizione attuale, al prezzo di L. 1 e PANNUARIO 1899 a L. 0.50, franchi di porto. Così i nuovi soci, che fino alla pubblicazione della nuova edizione rifatta della suddetta GUIDA e dell'ANNUARIO 1900, sono privi dell'una e dell'altro, possono con una piccola spesa sopperire alla mancanza.

PICCOLA POSTA

Al corpo consolare. — Per una concisa relazione annuale sull'attività dello singole sezioni nel 1909 gratiamo un cenno. Poehissime sezioni hanno risposto al loro invito. Ci raccomandiamo vivamente.

Le comunicazioni tra soci. — E' una domanda che rivolge un nostro buon socio. Il T. inglese dedica una arte della sua Rivista a domande, risposte, conversazioni tra i soci. Certo è rubrica interessante. Esige però spazio grande e lavoro di compilazione non lieve. Studieremo di fare qualcosa. I soci intanto possono laconicamente provare fin dal prossimo numero.

Ernia scrotale. — Avvisiamo chi ci richiede in proposito, che questa varietà esige ancor più imperiosamente l'operazione, perchè più difficilmente contenibile con auto. Guarigione sicura con chirurgo abile.

La cassetta da riparazione. — Un nostro distinguissimo socio ci scrive dicendo ch'egli considera questo come il lavoro più importante del T. Per lui la Guide, l'assistenza legale, le carte geografiche, l'illustrazione itineraria del nostro paese, è roba di poco interesse ad un socio del T. Bisogna spendere in cassette di riparazione, ecco il punto, ecco il summunimorum per essere e restare soci del T. Ci pare che a questa stregua una qualsiasi impresa industriale può assumersi di fare altrettanto e meglio, quando le si paghi un abbonamento in anticipo. L'opera del T. è complessa. Nel giudicarla non bisogna guardare solo a se, ed ai bisogni singoli. Bisogna vedere se un utile personale c'è, e saper poi comprendere che altri hanno utili e desideri personali diversi, a cui una associazione deve soddisfare. Come si fa a credere se centro dell'universo, sia pure ciclistico? L'opera del T. è multiforme perchè da una parte si domanda ad alte grida una buona Rivista mensile — dall'altra, una Guida della propria regione — da una terza, i pali indicatori — da una quarta, i ribassi e via dicendo.

L'interpellante che non vede che cassette di riparazione, ha mai rifleso all'azione del T. per una miglior circolazione ciclistica all'interno, ed all'estero? E' lavoro che non si vede, ma che lavoro! E come utile!

Il collocamento di cassette da riparazione va a poco a poco crescendo ed ampliando. Ma, nec ille solus!

Socio R. B. — Abbiamo verificato. Ma — caro signore — a 1000 chilometri di distanza chi può sapere che Lei ha traslocato? Il socio deve avvisare nel suo interesse e nel nostro. Nel suo, per ricevere ciò che gli spetta: nel nostro, per risparmiarci rinvii postali, e conseguenti spese.

Socio Achille V. — Che cosa costa l'Annuario del Touring Club de France? Lire 1.25 ai soci ed ai non soci. Bisogna sapere che il Touring Club de France non dà gratis ai soci che la Rivista Mensile e qualche raro, umilzo, dinuario. Tutto il resto si paga a parte. In quel busto paese sono ignote le larghezze del T. Italiano.

Consolo V. Z. — Le rivoliamo speciali elogi. Ella comprende l'importanza del suo ufficio di console. Continui a segnalarci senza timore, come ha fatto fin qui. La Direzione sarà ben lieta di seguirla su una strada utile. Teniamo ad avere molti soci. Ma teniamo assai più ad avere soci buoni, che pagano puntualmente, e che sono convinti collaboratori ed amici. Presto la cassetta da riparazione.

A chi ci legge. — Veramente tutti i soci dovrebbero leggere la Rivista. Sarebbe un compagno al nostro lavoro. Ad ogni modo sta il fatto che parecchi soci guardano la copertina e... salta. Poi chiedono alla Direzione cose che nel giornale furono dette, ripetute le mille volte. La nostra preghiera a chi ci legge, è semplice. Per cose concernenti la Rivista, scrivere direttamente alla Redazione della medesima.

Dott. Cito

Genova. — Sig. Dott. Martignani. — Buono il suggerimento. Ma a noi occorre il concorso individuale dei soci, più adatto a trovare rima nuova e recondita in reconditi luoghi. Grazie.

Grosseto. — Sig. Catone Forenti. — Buona la sua relazione di viaggio a Perugia, e grazie per l'invio.

Sig. Inn. Bolthausen - SOLINGEN. — Ricevuto il programma della loro gita a Parigi. Auguro un successo degno dell'iniziativa. Saluti cordiali.

Alcuni soci di Firenze. — Con questa firma che nulla dice ci è rivolta per cartolina una serie di domande. Per avere risposte occorre firmarsi. E' regola più volte predicata in mille modi, da cui non è possibile decampare.

dott. f.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. C. I. inseriti dal 15 Febbraio 1900 al 15 Marzo 1900

SOCI VITALIZI. (*)

Milano — Signori Rag. Cesare, Corso Venezia, 15 — Monteponi, Ferraris Ing. Comm. Erminio

SOCI EFFETTIVI. (**)

ALESSANDRIA - *Moncalvo* — Doglio Benvenuto.

Isola — Ragazzi ing. Nicolò.

ANCONA. — Castellazzi Cesare, Crocetti Enrico, Michelli avv. Carlo, Nacchini Carlo.

AQUILA. — Pradona nob. Del Sabione cav. ing. Giacinto

Popoli. — Spallone Andrea.

AREZZO - *S. Sepolero* - Giovagnoli Ugo, Monti Giuseppe.

Pièchi Graziani Amosino.

ASCOLI PICENO - *Fermo* — Pescatori Giuseppe.

Offida. — Angelini Michele.

Prato. — Bruti Vito.

BARI - *Barietta*. — Sottocasa rag. Oreste.

BELLUNO - *Vado di Cadore*. — Valmassoni Giuseppe.

BERGAMO. — Canocci Attilio, Villani Giovanni.

Brescia. — Manerba Andrea.

Grumello al Monte. — Mazzufferi Luigi.

Polzengo — Agazzi Giovanni.

BOLOGNA. — Berti Ladislao, Fabiani Luigi, Iasi Antonio, Leoneini Adolfo, Masini Dott. Alberto, Spagnari Augusto.

BRESCIA. — Bertelli Battista, Boniti Gerardo, Raineri Luigi.

Castelletto. — Boschelli G. B.

Edola. — Monteverde Emilio.

Imperia. — Bonardi Ascanio.

Palazzo sull'Oglio. — Gasparini ing. Gaetano, Gasparini Giovanni, Lozio G. B.

Isola. — Rauera Antonio, DUINA LIGURIA, Franceschi ing. Primo, Risatti Tullio, Scotti Pietro.

Torbole. — Barcelli Carlo.

Toscanico. — Lovatelli Ettore.

Varese. — Salvadori Ferdinando.

CAGLIARI Musu Boy Roberto.

CHABKTA. — Biggiero Tommaso.

Campulla. — Patria Giuseppe.

S. Maria Capua V. — Brusconi Ernesto.

CATANZARO. — Bertoldi avv. Giulio.

COMO. — Bernasconi Luigi, Feloy rag. Luigi, Ferrari

G. B., Ferraro Bonfiglio, Lucioni Antonio.

Bellano. — Tarelli Pietro.

Biansepio. — Morigi Napoleone.

Cremenate. — Galletti Francesco.

Lecco. — Bolis Vincenzo, Bonzani Augusto, Cima Giovanni, Corsi Antonio, Giambelli Icilio, Nava Angelo

Luino. — Bassetti d. Paolo, Loreti Angelo, Zanini Amodeo.

Portezza. — Delli Zotti Giacomo.

CHIETI. — Accattola rag. Adelchi.

Passara. — Faraco Alfredo.

CREMONA. — Manfredi Giuseppe, Rondani Tullio.

Agouolo. — Pasini Pietro.

CREMONA - *Camminata*. — Bongiovanni Antonio.

Casalbellotto. — Carnevali Cesare.

Casalmaggiore. — Contini Giovanni, Carnevali dott. Francesco, Radiali Francesco, Cannelta Oreste, Fatta Giuseppe, Gagliardi ing. Francesco, Granata Giovanni

Marchesoli Giuseppe, Porcelli Anito.

Quassola. — Negri Enrico.

CUNEO - *Bri*. — Fivore Massimo.

FIRENZE. — Avati march. Riccardo, Gargani Joscary Adolfo, Girard Carlo C., Martelli Piero, Bigli Giuseppe, Saladini avv. Francesco, Uguzzioni march. Alm.

Castelfranco Sotto. — Guerrazzi Francesco Domenico.

Modigliana. — Mita Vincenzo, Ranconi Albonetti Filippo.

Pontassieve. — Galanti Giuseppe, Innocenti Ferruccio,

Nanni Giulio, Romi Umberto.

S. Croce sull'Arno. — Bartolini avv. Piero, Conforti Costantino.

* Art. 6 dello Statuto: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di Lire CENTO per una volta tanto. — (***) Quota annua di L. 6. Tassa d'ingresso L. 2.

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Ciclistico Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — Abbonamento annuo per non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2.-

SOMMARIO: — Deliberazioni del Consiglio — Sezione Comfort — Nuovi Consoli — Sezione Legale — (Giudicati — Vittoria del T. — Posta Legale) — La ciclo alpina alla Grigna M. — Vademecum doganale — Concorso a Premi — Attività sezionali — I granatieri ciclisti a Custoza — L'Annuario 1900 — Una importante tem. turistica ferroviaria — Turismo intellettuale — La medaglia per soci benemeriti — Aforismi d'un turista — Convegni del Maggio — Cassetto di riparazione e cartelli — Doni ai soci — Ditte benemerite del T. — Comunicazioni tra i soci — Biblioteca — Elenco dei candidati

Deliberazioni del Consiglio

Seduta 11 aprile 1900

PRESENTI: GUASTI - AGRATI - ARDENGHI - BARUTTA - BINARDI - BERTARELLI - BENDA - MORO - FAVARI - OLIVIERI - PARONZI - VANZETTI

Sceati: JOHNSON, amm. lator, Ing. A. RIVA

Affiliamenti.

Il segretario comunica il favorevole risultato delle pratiche iniziate perchè le numerose ed importanti agenzie accordate da 508 ditte di principali centri d'Italia a 15.000 soci della Unione Militare di Roma, vengano estese anche ai soci del T. e loro famiglie. Presenta copia della lettera in proposito diretta dal Direttore Generale della U. M. alle accennate ditte (vedi sezione comfort.) tra le quali vi sono 322 alberghi, 70 ditte editrici, 65 fotografie, 4 imprese di trasporti, ecc.

BERTARELLI rileva l'importanza grande della commissione studiata dalla Direzione del T. ed il grandissimo vantaggio che ne avranno i soci, anche se solo una parte delle succennate ditte accogliesse la domanda.

Fa notare quanto l'organizzazione dell'Unione Militare è fatta di affiliamenti sia più perfetta di quella del nostro T. e come i contratti stipulati da quella società assicurano ai soci vantaggi reali molto maggiori che non i contratti stipulati dal T. Propone l'istituzione di uno speciale ufficio presso la Direzione che abbia sotto la guida del capo sezione comfort ad occuparsi esclusivamente della pratica degli affiliamenti, seguendo le norme pratiche già adottate dalla Unione Militare e personalmente studiate a Roma dal Segretario.

MARELLI capo sezione comfort riconosce come in materia i soci della U. Militare abbiano assicurata agevolezza molto più importanti e numerose che non i soci del T. Anche all'iniziativa intesa ad assicurare ai nostri soci senza alcun sacrificio pel T. tutte le agevolazioni concordate dall'U. M. per gli ufficiali dell'esercito. Conviene nella massima necessità di uno speciale ufficio che si occupi di tutto il complesso degli affiliamenti.

Il Consiglio si associa a Bertarelli e Marelli: plaude all'U. Militare che ha dato una attestazione di così grande disinteressata simpatia al T. ed autorizza la Direzione a provvedere per la istituzione della nuova sezione.

Festa degli Alberi.

Il Consiglio delibera di accordare il migliore e più cordiale appoggio per la riuscita della festa degli alberi indetta alla

Grigna meridionale dalla società Escursionisti e si delega ad una commissione apposita composta di Ardeghi, Barutta, Favari, Gorla, Guasti, Marelli, di condurre a termine le pratiche per assicurare alla festa il maggior concorso di ciclisti di Milano e delle sezioni consolari delle Provincie di Milano, Como, Bergamo.

Pel concorso fotografico indetto in occasione di questa festa si assegnano N. 3 medaglie.

Gita Firenze - Roma

Si prende atto che il consolato Romano del Touring e le società ciclistiche romane hanno indetto un convegno in Roma nei giorni 26-27 maggio; che per questa occasione la D. G. ha organizzato d'accordo col consolato di Firenze una gita ciclistica Firenze-Roma colle norme che risultano nel programma dettagliato presentato dalla Direzione e che si manderà gratis a richiesta.

Soci Benemeriti.

Si proclamano soci benemeriti i signori: Barletta Vincenzo, di Maddaloni — Bovara Fedice, Console di Monza — Bozzoni dott. Silvio, Console di Riva di Trento — Bracchi Luigi, Console di Mantova — Fano Emilio, Console di Trieste — Giordani Geom. Bruno, Console di Battaglia — Gualandi Ugo, Console di Grosseto — Magni Carlo di Milano — Martini Ettore, Console di Bosco Chiesanuova — Migliavacca dott. Ugo, Console di Gozzano — Moro rag. Piero, Consigliere del Touring — Paltrinieri Federico di Carpi — Polidoro dott. Polidoro Console di Pontassieve — Reggeroli Giulio, di Vercelli — Tarchetti Geom. Giovanni di Vercelli. Totale dei soci benemeriti, iscritti agli effetti della deliberazione consigliere 22 Nov. 1899, N. 38.

Soci Vitalizi

Si nominano soci vitalizi S. A. R. il Principe Tommaso di Savoia Duca di Genova, S. A. R. il Principe Emanuele Filiberto di Savoia Duca d'Aosta, Rowazza cav. Amleto, Candiani Comm. Giuseppe, Botticella rag. Ettore di Milano.

Trattati di reciprocanza.

Si prende atto dei trattati di reciprocanza stratti col Touring C. Luxembourgcois, 8 Marzo 1900.

Bund Deutscher Herrenfahrer Verbando Oesterreich, di Graz, 25 Marzo 1900.

Oesterreichischer Touring Club, 27 Marzo 1900.

Touring Club Suisse, 29 Marzo 1900.

Situazione trimestrale.

Il tesoriere Barutta presenta il seguente prospetto degli introiti del T. del I trimestre 1900.

Quote versate da 1992 soci Nuovi.	L. 15876
» quote di rinnovo N. 12422.	» 74532
» quote di soci vitalizi N. 17.	» 1700
Introiti diversi.	» 10300
Totale introiti del trimestre	L. 102108

Il Consiglio ne prende atto.

Il Segretario AVV. FEDERICO GUASTI.

Seduta del 2 Maggio 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA A. - GUASTI - ARDENONI - BARUTTA - BERTARELLI - MORO - PARNONI - VANZETTI. SCUSATI: OLIVIERI - FAVARI - TURRINI.

Medaglia per i Soci benemeriti.

JOHNSON è lieto di annunciare che è ultimata la coniazione delle medaglie dei soci benemeriti. In nome del Consiglio egli presenta a L. V. Bertarelli, riccamente incorniciati, due artistici modelli in bronzo che hanno servito per la coniazione delle dette medaglie, modelli che portano la dedica: A — L. V. Bertarelli — il benemerito fra i benemeriti del T. C. I. — il Consiglio — in segno di ammirazione e di affetto — maggio 1900. Aggiunge che i due modelli hanno un solo merito: quello di aver servito a ritrarre i conii delle medaglie per benemeriti del T.; ed è a questo titolo che il Consiglio ha creduto che nessuno meglio di Bertarelli avrebbe potuto esserne il depositario. Il Consiglio plaude a Bertarelli che commosso ringrazia della inattesa, gradita, e, a suo giudizio, immeritata attestazione.

Per il trasporto di ciclisti in Ferrovia.

BERTARELLI dà conto del colloquio da lui avuto col senatore Sanseverino presidente della Mediterranea circa le agevolanze che il T. intende chiedere a favore del T. (Vedi l'articolo di Bertarelli a pag. 87).

Il Consiglio approva.

Per il Convegno di Roma.

Il Capo Console di Roma ha espresso il desiderio che insieme al Convegno indetto a Roma per i giorni 25-28 Maggio sia tenuto un congresso durante la gita archeologica o alle terme di Caracalla o al bosco delle Ninfee, e chiede quali temi potrebbero essere messi all'ordine del giorno.

Il Consiglio stabilisce per il proposto congresso la trattazione dei due seguenti temi:

1. Sulle riduzioni di tariffa che le amministrazioni ferroviarie hanno interesse ad accordare ai ciclisti, relatore L. V. Bertarelli.
2. Proposta di modificazione alla legge 22 Luglio 1897, sulla *tassa velocipedi*, relatore Avv. Agrati.
3. Sulle nuove agevolanze da suggerire perchè gli stranieri visitino sempre più numerosi l'Italia in bicicletta, relatore il capo console di Roma On. Brunialti.

Per la *tassa ciclistica*.

VANZETTI dà conto del colloquio avuto a Roma col Comm. Fucini, capo della quarta Divisione al Ministero delle Finanze in merito alle modificazioni che, nell'interesse dei ciclisti e dell'erario, sarebbe opportuno portare alla legge per l'applicazione della *tassa sulle biciclette*.

Comunica che l'egregio Comm. Fucini ha assicurato ai terranno nella massima considerazione i voti del T., sodalizio per il quale ebbe parole di viva simpatia.

Propone la nomina di una commissione che studi ex professo l'argomento, e compili un nuovo disegno di legge per sottoporlo poi all'amministrazione centrale.

Il Consiglio, accogliendo la proposta, delega a far parte di detta Commissione i consiglieri. Agrati, Bertarelli, Gavazzi, Riva, Vanzetti, col mandato di presentare entro il

20 Maggio le relative proposte, tenendo conto anche dei desideri e dei suggerimenti che nel frattempo i soci avessero a proporre.

Per la custodia delle biciclette presso le stazioni

VANZETTI dà conto dei risultati delle visite da lui fatte, per incarico della Direzione del T., nell'occasione in cui egli trovavasi recentemente a Parigi, alle grandi stazioni delle ferrovie dell'Est, del Nord e della P. L. M., e dell'esame fatto a' vari sistemi di *garage*.

Propone che la Direzione autorizzi la costruzione di qualcuno dei modelli da lui studiati per poi sottoporli alle nostre ferrovie, e propugnarne l'attuazione.

Il Consiglio unanime approva.

Mostra fotografica di Bologna.

Si accordano tre medaglie per la mostra fotografica di Bologna indetta per il maggio 1900 nel Palazzo del Podestà.

Elenco dei ciclisti d'Italia.

Si vota un particolare elogio per i titolari degli uffici metrici d'Italia e segretari comunali i quali con grande cortesia hanno corrisposto al desiderio loro espresso della D. G. di avere i nomi di tutti i ciclisti. Il T. ha così potuto procurarsi preziosi elementi di studio e di propaganda che torneranno di indiscutibile vantaggio al sodalizio e ne agevoleranno gli scopi.

Convegni.

Si prendono definitive deliberazioni per favorire i convegni di Verona (13 maggio); Este (20 maggio); Pavia (27 maggio); Legnano (3 giugno); Ancona (luglio); Napoli (settembre).

Il Segretario
AVV. F. GUASTI.

Sezione Comfort

Riferendomi a quanto venne deliberato dal Consiglio nella seduta del 17 Aprile riproduco qui sotto la circolare diretta dall'Unione Militare alle 109 Ditte che hanno stretto con essa i contratti di affiliazione.

Spettabile Ditta,

Il Touring Club Italiano, una delle istituzioni più geniali, più forti d'Italia e più degne di riguardo ed estimazione per le finalità della sua opera, chiede a codesta Spettabile Ditta, per mezzo nostro, di estendere ai propri soci e famiglie le facilitazioni accordate alla nostra società.

Trattandosi di una concessione che avrà per naturale conseguenza di allargare la cerchia dei nostri affari ad una clientela di circa 20.000 soci, quali ne conta ora il Touring Club Italiano, e di 210.000 turisti dell'estero, non dubitiamo sarete per annuire al desiderio della prelodata istituzione.

Certi della vostra adesione, vi preghiamo di ritornare diretta al Touring Club Italiano l'annessa scheda munita della pregiata vostra firma.

Il Direttore Generale
PONTI

L'Unione Militare è pure affigliata a 99 alberghi che già hanno stretto contratti anche col Touring; ad essi si è mandato la circolare seguente:

Spettabile Ditta,

Codesta Spettabile Ditta ha stipulato tempo addietro con questo Touring un'affiliazione in base al modulo a suo tempo inviatole.

Ora però il Tauring ha stretto con fornitori di altre città affigliamenti dello stesso genere, ma su basi che meglio specificano i rispettivi diritti del cliente e della ditta.

Sembrando opportuno uniformare tutte le convenzioni di reciprocità passate colle diverse ditte, ci permettiamo rivolgere viva preghiera acciocchè ai patti ora vigenti vengano sostituiti quelli che questa Direzione preferirebbe, quelli cioè già concordati da codesta Spettabile Ditta coll'Unione Militare.

In proposito ci permettiamo unire copia della circolare che l'Unione Militare dirige alle ditte ad essa affiliate, e noi confidiamo che codesta Onorevole Ditta non avrà difficoltà ad accogliere la nostra domanda, ed a ritornare debitamente firmata l'unica dichiarazione che formerà la base dei reciproci nostri accordi fino al 31 dicembre 1900.

Coi più distinti ossequi:

Il Capo Sezione Comfort
MARELLI A. C.

CONSOLATO

21.° ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Consoli.

Albenga	Viziano Giuseppe
Ancona	Natali Cap. Luigi Camillo
Campobello di Mazzara	Gino Starace Luigi
Casalmaggiore	Tentolini Ing. Eugenio
Certaldo	Guidotti Maggior Alberto
Codroipo	Nava Edoardo
Gardone Valtrompia	Rivetti Battista
Girgenti	Giachetti Guido
Lodi	Gerodetti Emilio
	Pater Leopoldo
Magnago Vanzaghella	Crespi-Legorino Roberto
Mazzara del Vallo	Favara Scurto Cav. Vito
Modena	Vicini Cav. Avv. Antonio
Napoli	Bazzanti Ten. Enrico
"	Manfredi Angelo
"	Rosati Cesare
Nogarole di Rocca	Smiana Dott. Gaetano
l'Arma	Scribani Rossi di Correto Conte Colonn. Enrico.
Pavia	Franchi Avv. Giacomo
Ponte S. Pietro	Gamba Amilcare
S. Giovanni a Teduccio	Fiorentini Ing. Alfredo
S. Sepolcro	Porta Augusto
Sienna	Giardi Arturo
Sondrio	Lambertenghi Prof. Giacinto
	Grillo della Berta Ing. Giovanni
Vercelli	Barbera Eugenio
Vittorio Veneto	Gei Bartolo

ESTERO.

Mezzo Lombardo	Borga Marco
Thione	Righi Dott. Leonida
Tolosa	Thomas René

Ai Soci — Fate conoscere il nostro T. e procurate nuovi soci — Chiedere le schede d'associazione alla sede del T. che saranno inviate gratis.

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

BERGAMO. — Avv. Luigi Lucatelli.

BOZZOLO. — Avv. Carlo Piccioni.

IVREA. — Avv. Carlo Lesca.

LUINO. — Avv. Paolo Boscetti.

MONZA. — Avv. Giosuè Brambilla.

TRENTO. — Avv. Giuseppe Stefanelli.

Giudicati turistici.

Per le balordaggini fiscali.

Non risponde di contravvenzione colui che denunciata regolarmente la bicicletta e recatosi per l'approvazione del contrassegno nel giorno fissato all'ufficio metrico è da questo rimandato ad altro giorno non essendo ancor giunto il ruolo utenti, e circola successivamente munito di contrassegno precisamente nell'intervallo di tempo decorrente fra il detto giorno stato fissato e l'altro che ragionevolmente ritiene esser quello nel quale potrà tornare per l'apposizione del contrassegno per intervallo di tempo di pochissimi giorni.

(Vedi più sotto l'intera sentenza).

Pei contravventori.

La Cassazione ha deciso che in base all'art. 14 del Regolamento le pene in ordine alle contravvenzioni che sono previste in esso regolamento, sono quelle che risultano stabilite nei regolamenti Comunali.

Strade vietate.

La Cassazione ha deciso con sentenza 13 marzo 1900 che la giunta municipale può vietare la circolazione dei velocipedi in determinate vie o piazze anche suburbane.

Le penalità per i contravventori sono quelle specificate dall'art. 14 del Regolamento, si procede cioè come per le contravvenzioni relative agli altri veicoli a norma del regolamento di polizia urbana vigente nel comune stesso o del regolamento di polizia stradale secondo che la contravvenzione sia stata accertata nell'interno dell'abitato o fuori di esso.

Vertenza e Sentenza. — Vittoria del T.

H' uno dei tanti casi della eccessiva fiscalità, ed è quindi assai importante al riguardo la chiara sentenza dell'Illustrissimo Pretore Urbano di Milano Avv. Noseda, con cui rese giustizia al Consocio difeso dall'egregio nostro Consulente Avv. Mojana.

Dalla sentenza che riferisco per intero si comprenderà il fatto.

Ritenuto che Bianchi Gaetano fu posto in contravvenzione nel Marzo 1900 in Milano da un vigile urbano, pel fatto di essere stato trovato a circolare con bicicletta sforata di contrassegno e con certificato del Sindaco di Settimo già scaduto. Risultò all'orale dibattimento come il Bianchi il quale aveva denunciato regolarmente, e siccome doveva, la bicicletta al Sindaco di sua residenza (Settimo Milanese) fu notiziato di dover presentare il velocipede nel giorno 24 febbraio 1900 allo ufficio metrico di Milano per il pagamento della tassa (art. 18 Reg. 16. 12 1897).

So non che mentre il Bianchi ottemperò allo invito e si presentò all'ufficio metrico in tale giorno, venne invitato a ritornare perchè non potevasi applicare il contrassegno pel fatto che non era ancora pervenuto il ruolo degli utenti dal Comune di Settimo, ruolo che giunse solo il 28 febbraio.

Ciò risulta dalla nota dello Ufficio metrico e dal Certi-

scato del sig. Sindaco, nonchè dalle dichiarazioni del contravventore.

Pertanto non può il Bianchi esser chiamato a rispondere di alcun reato.

Se egli fu trovato a circolare nel 2 Marzo 1900 con bicicletta sfornita di contrassegno e con certificato del Sindaco già scaduto, ciò avvenne perchè, a causa di disguido postale od altro, nel giorno indicato (21 febbraio) il sig. Verificatore metrico non aveva ricevuto il ruolo utenti e non poteva apporre il contrassegno. Il Bianchi quindi trovavasi munito di contrassegno non per volontà od omissione propria, ma per ragione a lui non imputabile ed alla quale non aveva dato causa.

Ed egli poi fu sollecito nel primo marzo di recarsi a pagare la tassa, e precisamente appena ritenne ragionevolmente che dovesse esser giunto all'ufficio metrico il ruolo utenti, venendo precisamente in tale giornata posto in contravvenzione per un fatto che il verbalizzante ignorava al certo esser esistente nei sensi chiariti in seguito alla discussione.

Nè può eventualmente sostenersi che il Bianchi dovesse munirsi dopo il 24 febbraio di altro certificato Sindacale in merito perchè a ciò non era costretto da obbligo di legge o trattavasi d'altra parte di un ritardo di pochissimi giorni.

Letto l'art. 342 e seguenti C. P. P. Giudica: Non esser luogo a procedere a favore di Bianchi Gaetano per inesistenza di reato; ordinata la restituzione del deposito stato fatto in L. 20 al momento della constatazione della contravvenzione.

Milano 24 Marzo 1900.

NOSEDA, Pretore Urbano.

Posta legale

Fig. LEHMANN - MILANO. — Per venire all'atto dalla contravvenzione elevata perchè il garzone conduceva a mano la bicicletta sfornita di contrassegno al domicilio del cliente, nel relativo giudizio innanzi all'Ill.mo Pretore Urbano, narri il fatto, presenti a testimonio il garzone, e ricordi la sentenza di cui ella fa cenno.

Fig. PIETRASANTA - TORTONA. — Non paghi per la contravvenzione ma solo a titolo di forzato deposito, e quanto esposi e provò al Prefetto nel ricorso presentato, ripeta o riprovi al Pretore nel giudizio relativo. Stando le cose come ella afferma verrà assolto.

Fig. CASTOLDI - ABBiateGRASSO. — Il regolamento vieta all'art. 6 il transito dei ciclisti per i viali dei giardini pubblici riservati ai pedoni. Ella invece li traversò, quindi la contravvenzione sussiste. E ritengo sussista anche se detti viali non portano il cartello di divieto ai ciclisti perchè il divieto è dato da un Regolamento non municipale ma governativo, quindi ha forza di legge per tutto lo stato, e quindi si presuppone noto a tutti i cittadini.

Fig. COSI' - AREZZO. — La Cassazione decise che il certificato di denuncia è personale. Sarà una decisione illogica ma è così; che spetti al Verificatore togliere il contrassegno lo ricorda la legge ciclistica. Se il suo verificatore abusa assentandosi dall'Ufficio per parecchi giorni, reclaims all'Intendenza di Finanza. Se non ha residenza fissa, ed essa necessità ad Arezzo, ricorra del pari.

Fig. BOCCOCCINI - Cuneo. — Il nostro egregio Pretore Urbano assolse per inesistenza di reato un commocio che fu posto in contravvenzione perchè, iscritto nel ruolo di altro Comune in cui non era scaduto ancora il termine di ricambio per la nuova targhetta annuale, circolava per Milano colla vecchia. E' credo, la prima decisione al riguardo ed è la miglior risposta all'irragionevole cupidigia contravvenzionale. Veda la sentenza riportata in questo stesso numero.

Fig. GARDENNA - Milano. — Se la multa le venne inflitta perchè circolava colla bicicletta sfornita di contrassegno, sarà difficile, se non impossibile, ricuperarne l'im-

porto come ella chiede. Se ha ragioni da far valere attenda il relativo giudizio innanzi il Pretore e, se assolto, si rivolgerà coi relativi documenti a giustificazione del rimborso alla cassa Municipale.

Fig. PEPINO - REGGIO EMILIA. — Le sue osservazioni sulla pubblicazione del ruolo sono fondate. Questa Direzione fu ancor più spiccia nel rimedio proponendo al Ministro competente, adirittura la soppressione del Ruolo veramente inutile, e inutilmente costoso.

Fig. MAGNETTI - CISANO BERGAMASCO. — Ella cogli egregi consoci sigg.: Dott. NICOLINI di BERGAMO e LUIGI CARAGGI di MILANO mi avvertono dell'irrazionale divieto posto dal Comune di PONTIDA per il transito dei ciclisti in bicicletta lungo la via principale di quella borgata. Dalle concordi affermazioni di fatto parmi che il divieto sia illegale. La Direzione del T. se ne occuperà, e nel caso ricorrerà cortesemente a quel Municipio per l'abrogazione del divieto. In mancanza provocherà il giudizio dell'autorità superiore competente.

Fig. GIULIO RUANO - OVADA. — La legge, il regolamento non comminano pena speciale per chi denuncia la bicicletta, e poi non facendone più uso non paga la tassa.

Implicitamente forse si potrebbe interpretare che Ella devo pagare la tassa o in mancanza che il fisco può obbligarla al pagamento, senza per questo comminarle multe speciali.

Fig. MINORINI - GORLA. — Ella fu una delle vittime della balorda ingordigia fiscale. Il Ministro prima ancora che il giudice, fece su richiesta del T. piena giustizia di tale illegalità.

Fig. ZAMBATTO - VICENZA. — Come già feci noto nelle passate Riviste, il giudice decise che se la bicicletta nuova viene condotta a mano dal fattorino di un negoziante di cicli al cliente sprovvisto del contrassegno di pagata tassa, non può aver luogo la contravvenzione.

Non mi meraviglierei che altri pretori meno moderni giudicassero diversamente.

Fig. LORIA - CARPI. — Niente di più lieto che di considerarlo come ottimo associato per moltissimi anni ancora. Può accadere a chiunque di dimenticare per qualche tempo il pagamento della quota, e la verità della mancanza d'ogni mal volere è dimostrata dal suo premuroso pagamento appena fatto avvertito di tale dimenticanza.

Fig. GRAFF - TRENTO. — Se ella munita già del regolare porto d'armi austriaco intende viaggiare in Italia con regolare porto d'armi, deve giunto nella prima città capoluogo di Provincia, rivolgersi al Consolo austriaco, farsi rilasciare l'analogo certificato, e con questo presentarsi alla Prefettura per poter ottenere il regolare porto d'armi.

AVV. CESARE AGRATI,
capo sezione legale

Indulgenza plenaria

La Investizione Generale (Vedi Rivista Aprile - e Rivista Maggio nella Sezione Legale) ha traslato presso il Ministero per le note arbitrarie contravvenzioni. I suoi uffici hanno avuto il risultato che lo circolare qui unita riconosce.

Partecipo a codesta spott. Direzione anche per la comunicazione ai Soci interessati che il Ministero — accogliendo la mia proposta — ha autorizzato l'annullamento delle contravvenzioni constatate a tutto il 31 Marzo pp. e ciò sul riflesso che fu erronea per parte degli uffici incaricati dell'applicazione delle targhetto ai velocipedi, la interpretazione data al tassativo disposto dall'art. 5 della Legge 22 Luglio 1897 N. 318.

L'Intendente
PALMANA

SEZIONE MOVIMENTO

Vademecum doganale per chi passa la frontiera.

Norma generale: Il ciclista che esce d'Italia con macchina fornita della targhetta dell'anno può rientrare senza alcuna formalità alla Dogana Italiana.

I. D'Italia in Francia:

Uscita dall'Italia. — Nessuna formalità. Basta la targhetta governativa dell'anno in corso per rientrare senz'altro.

Entrata in Francia. — Presentazione della tessera sociale con fotografie e colle generalità della macchina.

Uscita dalla Francia. — Nessuna formalità, nessuna constatazione di riesportazione.

II. D'Italia in Svizzera:

Entrata in Svizzera. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina.

Uscita dalla Svizzera. — Nessuna formalità, nessuna constatazione di riesportazione.

III. D'Italia in Austria:

Entrata in Austria. — Presentare la tessera sociale munita di fotografia e delle generalità della macchina, piombatura ed emissione del «Recapito di prenotazione».

Uscita dall'Austria. — Presentarsi, macchina a mano, alla dogana Austriaca per far togliere il piombo e far mettere, a tergo del «Recapito di prenotazione» le attestazioni di scarico. Conservare questo documento.

IV. Dall'Austria in Italia:

Uscita dall'Austria. — Presentarsi all'ufficio doganale per ottenere il documento di temporanea esportazione, per potere con questo rientrare nell'Impero senza pagare i diritti di dazio per la importazione della macchina.

Entrata in Italia. — Presentare la tessera sociale munita di fotografia e colle generalità della macchina, piombatura ed emissione della «Bolletta di temporanea importazione».

Uscita dall'Italia. — Presentarsi, macchina a mano, alla Dogana Italiana per far togliere il piombo e farsi rilasciare il certificato di scarico o far mettere il «Visto usciro» a tergo della bolletta di temporanea importazione. Conservare il documento.

V. Dall'Austria in Svizzera:

Uscita dall'Austria. — Presentarsi all'ufficio doganale per ottenere il documento di temporanea esportazione, per poter con questo rientrare nell'Impero senza venire gravati dei diritti daziari per l'importo del velocipede.

Entrata in Svizzera. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina.

Uscita dalla Svizzera. — Nessuna formalità, nessuna constatazione all'atto della riesportazione.

VI. Dalla Svizzera in Francia:

Colla sola esibizione della tessera sociale munita di fotografia e delle generalità della macchina, si possono varcare i confini di questi due stati senza sottostare a note di sorta, tanto all'entrata che all'uscita.

Basta presentare la tessera di socio del T., munita di fotografia e delle generalità della macchina per poter transitare liberamente da questi confini.

VII. Dalla Francia in Italia:

Uscita dalla Francia. — E' sufficiente l'esibizione della tessera sociale, munita di fotografia e delle generalità della macchina per venir esonerati dal pagamento del dazio all'atto della riesportazione.

Entrata in Italia. — Occorre la tessera sociale, munita della fotografia e delle generalità del velocipede, piombatura ed emissione della «Bolletta di temporanea importazione».

Uscita dall'Italia. — Presentarsi, macchina a mano, alla dogana Italiana per far togliere il piombo e farsi rilasciare il certificato di scarico, oppure far apporre il «Visto usciro dallo stato ecc.», a tergo della bolletta di temporanea importazione. Conservare il documento.

VIII. Dalla Svizzera in Italia:

Uscita dalla Svizzera. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina per poter poi liberamente effettuare la reimportazione.

Entrata in Italia. — Presentare la tessera sociale munita di fotografia e delle generalità del velocipede, piombatura ed emissione della «Bolletta di temporanea importazione».

S. PARBONI Capo S. Movimento.

Concorso a Premi

per l'Illustrazione Turistica delle Linee descritte nella Guida delle grandi Comunicazioni.

(Vedi il programma dettagliato nella Rivista di Aprile pag. 66)

Si richiama all'attenzione dei Soci questo importante Concorso al quale essi sono chiamati, e per cui sono stabilite:

5 Medaglie d'oro, 20 d'argento, e un numero indeterminato di bronzo. Scadenza del Concorso 31 Agosto p. v.

Esempio di una monografia.

(A questa monografetta vanno aggiunte in color le note pratiche sull'ora di entrata nei musei, i prezzi, ecc.)

157 Firenze-Siena-Viterbo-Roma

FIRENZE - (Vedi Monografia speciale)

E' questa la classica Strada Papale, percorsa un tempo da tutti i corrieri vaticani; è la più breve congiunzione tra Firenze e Roma; è pure una delle più pittoresche escursioni che si possano fare attraverso Toscana e Lazio. I ciclisti preferiscono l'itinerario per Arezzo e Perugia, sebbene di circa 60 Km. più lungo, poichè è meno accidentato, le pendenze vi sono meno dure e vi si trovano maggiori risorse di *comfort*. Non devono però dimenticare che anche la Siena-Viterbo è strada di altissimo interesse turistico.

Uscendo da Firenze (P. Romanal) si segue fino a S. Casciano la tramvia del Chianti, attraversando una regione fertilissima, popolare in tutto il mondo, si può dire, per i suoi vini da pasto, caratterizzati dal tipico *fasco*. Sono, a perdita di vista, vigneti bassi, dai quali sorgono, nel verde schietto, le chiome grigie degli ulivi.

La strada corre fino a Galluzzo traverso una specie di giardino immenso seminato di villo: a sinistra la collina d'Arcetri celebrata per la relegazione di Galileo, e dove in un museo si conservano preziosi autografi dello stesso. Più avanti sul giogo d'un colle tra Val di Pesa o Val di

Greve, ecco S. Casciano grosso centro murato, dalle innumerevoli frazioni con villeggiature splendide, tra cui la Casarotta, la Gannucci, già degli Strozzi con la *Cena di Cuno* del Ghirlandajo; e sulla strada antica che saliva a S. Casciano, l'*Albergaccio*, ora umile fattoria, ma un tempo villa di Macchiavelli, che tra l'osteria e gli agresti amori vi scriveva il *Principe*.

Per *Tavarnelle* (il punto più alto sullo spartiacque fra la Pena e l'Elsa), s'arriva a *Barberino Val d'Elsa* cinto di vecchio mura con due porte castellane; vi passava un dì la strada romana: vista meravigliosa, terreno fertilissimo, ricco di conchiglie fossili negli strati pliocenici: la cupa figura di Urbano VIII — che v'ebbe nascimento — sembra minacci ancora dai bastioni poderosi. A nove chilometri o più basso, *Poggibonsi* l'ombelico della Toscana, con belle pitture di Gerino da Pistoja; e nelle vicinanze il pittoresco Castello di Strozzevolpe, uno dei più completi ed autentici esemplari di architettura feudale. Chi poi voglia farsi un'idea dei comuni italiani del XIV secolo, quali erano per la politica dei partiti, quali si adornavano per l'arte rinascente, non ha che deviare un momento, e salire a San Gimignano famoso. La restante strada, prima di Siena, offre di notevole Montereggioni.... che di torri si corona, oggi ancora come al tempo di Dante.

Con dolci pendenze si sale a Siena.

SIENA. — La complicata topografia della città le dà aspetto singolare. E' posta su tre colline essenzialmente composte di quell'argilla che tutti conoscono sotto la denominazione di *terra di Siena*. E' tra le città artisticamente più importanti d'Italia, e porta in ogni dove traccia, anche monumentali, della fioritura delle arti dal XII al XVI secolo. Le strade sono in generale strette. Le loggie all'uso toscano, gli affreschi incastrati nei muri, le lapidi, i poderosi bugnati di pietra e le massicce costruzioni di mattoni stillati, ne fanno una vera raccolta grandiosa di opere d'arte.

Siena fu per eccellenza la rocca ghibellina, come Firenze fu guelfa. Nel XIII secolo le fazioni la straziarono continuamente; la più sanguinosa battaglia tra i due partiti — quella di Monte Aperto — fu combattuta sull'Arbia, quasi alle sue porte. Più tardi parve che un'aura pacifica, diventasse padrona dell'ambiente, e così Siena divenne e si conservò fino ad oggi cittadina tranquilla, incantevole soggiorno. E', ora, la miglior scuola per lo studio del gotico italiano del XIII e XIV secolo. Vi si parla un idioma purissimo, che alcuni pretendono sia il migliore, il vero italiano.

Il turista affrettato veda, almeno, la *Piazza del Campo* o annessi, il *Duomo* e l'*Opera del Duomo*. Ma chi appena può, dedichi a Siena, con intelletto d'arte, un paio di giorni, che saranno ben impiegati.

E' ecco le principalissime cose degne d'osservazione:

•• *Piazza del Campo* (Vitt. Em.), semicircolare, bassa da una parte, fatta a conca come teatro antico. Era l'antico foro pubblico, e vi si corrono il 2 di luglio e il 16 di agosto le corse di cavalli del Palio. E' circondata da palazzi merlati imponenti. In faccia al semicircolo è il *Palazzo Pubblico*, colossale costruzione in mattoni dei primi anni del 1300. Da un lato la *Torre del Mangia* (il Mangia è una statua che suonava le ore, specie di Pasquino o di Uomo di Pietra); vista magnifica dall'alto. Ai piedi della Torre una loggia: la *Capella della Piazza*, ricordo della peste del 1348 che uccise 30.000 persone. Interno del Palazzo assai interessante, specie per le pitture e gli ambienti.

All'E. della Piazza il *Palazzo del Governo* (1460-1500), begli ornamenti in ferro martellato, bellissima, forse unica raccolta di 52.000 pergamene, autografi, miniature copertine di registri (aperta dal 10 alle 15).

Nella *Via di Città* la *Loggia gotica del Casino dei Nobili*, antico Tribunale di Commercio (1417), nel genere della Loggia dei Lanzi di Firenze.

• *S. Giovanni*, sorta di cripta del XIV secolo, antico battistero, con una bella facciata gotica incompleta (presso il Duomo).

•• *Il Duomo*, nel punto più alto della città, opera del principio del XIII secolo, costruito in parte coll'idea di ingrandirlo assai più, ciò che spiega certe sue irregolarità. La facciata trionfale ricchissima, a marmi policromi, mista di ogive e di pieni centri, è opera meravigliosa di Giovanni Pisano, ornata nel 1878 di mosaici. L'interno è splendido: finestroni con vetrate di Pierin del Vaga e pavimento a graffiti quasi sempre coperto di legno, però. • Pulpito di Nicola Pisano statua in bronzo di San G. B. del Donatello. Visitare anche la *Biblioteca del Duomo* con affreschi del Pinturicchio, disegni di Raffaello e magnifici corali istoriati.

L' *Opera del Duomo* (dalle 10 alle 16) contiene sculture antiche preziose, graffiti del pavimento del Duomo, una copia ridotta del pavimento, ricami pitture ecc.

Vedere il *Palazzo Bonsignori* (in via S. Pietro), l' *Istituto di Belle Arti* con ricca galleria di pittura, specialmente opere dell'antica Siena (dal 9 alle 15 eccetto i festivi). Ottima (per seguirlo sviluppo dell'arte) l'adottata classificazione cronologica.

Come curiosità locale, la *Casa di Santa Caterina*. Bella passeggiata da *Via Carovà* alla *Lina* o al *Porte di Santa Barbara*, con vasto panorama.

Da Siena una trentina di chilometri pianeggianti conducono nella Valle dell'Arbia e dell'Ombrone. Nomi che risvegliano i ricordi delle più sanguinose fazioni guelfe e ghibelline s'incontrano ad ogni girar di ruota: sono l'Arbia stessa, di dantesca memoria, *Malamerenda*, *Lungano*, *Buonconvento* — turrato come fortezza.

Qui non lunghe ma duro salite conducono a San Quirico d'Orcia: il paesaggio diventa bellissimo: lo sguardo spazia lontano nei panorami tranquilli, continuamente variati: da una parte verso l'Appennino Centrale, dall'altra verso il Pian Castagnai e lo cimo spesso nevoso dell'Amiata. La poderosa massa di monti sopra Santa Fiorina di boschi, dalle dolcissime linee degradanti lontane verso la Maremma, si stacca sempre più nel cielo azzurro a misura che la strada si alza.

Compare, ad un certo punto, Radicofani: è una traggrocca, un nido d'aquila: torri smantellate e muraglie cadenti aggirati nel volo solenne dai falchi o dai uccelli. Fonti freschissime spiccano dal sasso, ristoro alla lunga salita.

Poi si scende rapidamente nell'amplosima Valle di Paglia. Il carattere del paese è già tutto mutato: incerto, severo, ancor ricco ma già feudale: i villaggi in alto sulle creste, come paurosi d'assalti: le bianche strade deserti adagiate sul fondo delle convali, varenti i fiumi su posti monumentali dall'effigie vaticana: come Ponte Gregoriano che si attraversa prima di salire alla fresca, ridente *Sanquandante*, tutta mormorante di perenni rivoli purissimi.

Poi ancora un piano, un piccolo dente da varcare ed attraversato *San Lorenzo Nuovo*, a un tratto il Lago di Bolsena.

L'immensa bocca vulcanica — è un cratere, il più vasto dei vulcani Volsonensi — che vide nei millenni lontani convulsioni più tremende di questo paese plutonico, apre tutt'intorno. Lo specchio delle acque è a 200 m sotto l'orlo del cratere, e in certe ore prende un'intenzione azzurra, diafana, indimenticabile. Due isole rocciose la Bisentina e la Martana ne rompono l'uniformità. Ne prima è una chiesetta eretta dai Farucce e decorata da Carraccio, nell'altra un castello ove Amalassunta, regina degli Ostrogoti, nel 534 fu strozzata nel bagno per ordine di Trodatto suo cugino.

Il lago è poco profondo, ricco di pesci, assai pittoresco.

Nella bassura i calori agostani infiltrano la malaria. E appiedi della discesa, sotto San Lorenzo Nuovo, inaiate delle acque, o coperte di ellera, di eriche e di ginestre, sono le rovine decrepite di San Lorenzo Vecchio, immagine di una gran tomba, ove fosse seppellito un intero popolo.

Si contorna una parte del lago (che ha il circuito di 46 Km. ed è perfettamente tondo) con Montefiascone che si vede sempre lontano, in alto, sull'orlo opposto del cratere, ove la cupola del suo Duomo e le case scaglionate sul profilo, mettono una nota gaia ed animata.

Si passa da *Bolsena*, borgo melanconico in luogo pittoresco, chiuso da mura o torri. E' nella chiesa di Santa Cristina (degnata di visita) che le storie raccontano sia avvenuto il miracolo pel quale nel 1264 fu istituita la festa del Corpus Domini. A pochi minuti sopra Bolsena sono gli avanzi (cui si sale per antica strada pavimentata in basalto) di *Volturno* Novi, fondata dai profughi di Volturno, distrutta dai romani tre secoli prima dell'era. (Volturno era sulla collina ove poi i romani edificarono *Urbs Vetus*, l'odierna Orvietto). Vi sono avanzi interessanti e bella vista sul lago.

E via rapidamente rasentando le acque tranquille. Si sosta un istante (a tre minuti da *Montefiascone*) alla chiesa di San Flaviano. E' del 1030, restaurata nel 1262, a due piani come il San Francesco d'Assisi; il superiore è chiuso, l'inferiore a grandiose ogive è una specie di cripta nel cui mezzo sorge un greve sarcofago. Sulla pietra sepolcrale è l'effigie del vescovo (altri dicono del canonico) Gio: Fugger di Augsborg, che venuto in Italia si faceva precedere da un corriere, che cercava i costi del buon vino e laconicamente li contrassegnava con un *cat*: è qui. A Montefiascone trovò un moscato degno di un ammirativo triplice *cat*, e il vescovo ne prese tale un'ubbricatura che ne morì. Il moscato di Montefiascone, d'allora, — pare — si chiamò *cat cat*. C'è però nel paese, di buono, anche una condotta d'acqua dal Cimino, che giù in basso ha un carico di oltre quaranta atmosfere. Nel punto più alto della dritta via che attraversa il borgo, c'è un antico castello, con enormi muraglioni cadenti, e un giardino da cui il panorama è meraviglioso. Il lago di Bolsena è sotto come in una voragine; la natura vulcanica dei dintorni, si abbraccia tutta, lo sguardo corre verso le trachiti e i basalti della Tolfa. L'intera antica Etruria si distende intorno; il piano ove sorge Viterbo, oasi bianca nel deserto verde, il Cimino boscoso, l'Appennino Umbro, la catena dell'Amiata, e lontano il mare: è uno spettacolo da mettere a pari coi più celebrati panorami.

Ma via, che non finisce di cambiare ad ogni istante la bellezza di questo paese. Ecco la gran piana viterbese, aperta come conchiglia, in fondo a cui giace luminosa al sole una perla, Viterbo stessa.

VITERBO. — Sorge in una landa, severamente circondata da mura turrite longobarde. E' al centro di quel «Patrimonio di San Pietro» dono della contessa Matilde ai Papi, che ebbe poi tanta o varia influenza sui destini d'Italia. E' assai pittoresco e anche nei suoi dintorni vi sono bellissimi luoghi. Le donne di Viterbo hanno fama di grande e fiera bellezza, certo lo splendore dei loro occhi è caratteristico. Nel 1135 ebbero anch'esse una Bella Elena nella Bella Galiana che fu causa di Guerra fra l'aristocrazia Viterbese e la Romana.

Centro della città è la *Piazza del Plebiscito* ov'è il Palazzo Municipale. Nella corte, *Fontana* con sei sarcofagi etruschi. *Museo municipale* di pittura, oggetti diversi, e sopra tutto antichità etrusche e romane e qualcuna longobarda. Presso il Pal. Mun. la bellissima *Porta di Santa Maria della salute* del XIII secolo. Il *Duomo* è una basilica del XII secolo con campanile gotico, restaurata nel XVI. E' in questa chiesa che Guido di

Montforte assassinò Enrico di Cornovaglia (1270), cosicchè Dante lo dannò al settimo girone, ed è nella piazza avanti il Duomo che l'inglese papa Adriano IV costrinse Federico I (1155) a tenergli la staffa, atto di vassallaggio. Nel *Palazzo Episcopale*, cadente ma pittoresco si riunirono tre concilii. Verso *San Pellegrino* molte costruzioni mediovali, che in generale si trovano sparse un po' dappertutto e caratterizzano Viterbo. Nei dintorni il *Balicame*, sorgente solforosa la cui emanazione si sentono spesso venendo da Montefiascone; visita interessante per i geologi.

La strada, uscendo da Viterbo, ricomincia presto a salire la lunga erta del Cimino. Immenza è la vista quando da una trincea irta di rovi e di ginestre si passa a un prato odorante di erbe aromatiche qui frequentissime, od aspro di eriche o quando dalle ombre dei querceti si esce nelle ampie libere radure. Il Cimino è ben veramente una montagna diversissima dalle Alpi non solo, ma anche da gran parte dell'Appennino, di diversa formazione geologica. Spesso si incontrano grotte, riparo, in tempi anche recenti, poco ben famate, ma ora buon ricovero pel ciclista scappato dal mal tempo.

S'incontra qualche ospitale Cantoniera, ma il paese è sempre più selvaggio e deserto.

Ma che dire delle sue bellezze quando in cima al colle, a un tratto, sormontata l'ultima salita, come da un balcone si arriva all'orlo altissimo del Cratere di Vico?

Da quel labbro superiore di una immensa coppa, di cui potrebbe daro un'idea solo il cratere dell'Etna, si vede giù nel fondo, a 350 metri più basso, il lago di Vico, rotondo, immobile, verde. Dalla sue acque erompe un altissimo perfetto cono, il Monte Venere, tutto vestito di boschi, come dagli Atri del Monte Somma sorge il cono del Vesuvio — ed è identica formazione geologica.

La strada scende la parete interna dell'antico, or silenzioso vulcano, fino al polo dell'acqua tranquilla o di là, per breve trincea, sbocca, seguendo la via delle fredde lave, a Ronciglione.

Da questo paese incomincia veramente il deserto. Imponente ne è la traversata, e, per chi non la fece mai, curiosissima. Essa ha un sapore di novità quasi paurosa, per chi non ha l'abitudine dei pastori cavalcanti indomiti puledri e avvolti nelle pelli, delle mandre di bovi lungamente cornuti, frammezzati di neri bufali, degli armenti innumerevoli di pecore, che punteggiano a perdita di vista i pascoli magri, scarsamente ricoprenti le ondulazioni di vasto mare della Campagna Romana.

Si discende nel cratere di Baccano, melanconico campo di aria micidiale, in cui non converrebbe passare all'imbrunire di agosto e settembre, e alla Merisza si incomincia a vedere lontano la gran Cupola di Michelangelo.

Roma è un faro grandioso nel grandioso succedersi di collinette. La poesia del selvaggio deserto penetra nel cuore e nel pensiero del viaggiatore cui i ruderi dell'Acqua Paola, il sepolcro di Nerone, mille altri avanzi parlanti della grandezza passata annunciano la gran Roma.

Si tocca la Storta e percorrendo la via Trionfale, girando intorno a Monte Mario, centro delle notazioni geodetiche dell'I. G. M. si giunge a Ponte Molle e a Roma.

ROMA. — (Vedi monografia speciale N. 1)

L. V. BERTARELLI

Per ogni cosa concernente la RIVISTA MENSILE, scrivere alla Redazione della medesima.

Attività Sezionali

SEZIONE DI TORINO. — Per opera del nostro consolato di Torino e specialmente del nobile Capponi Tronca, sono iscritti a soci vitalizi del T. le L. A. R. il *Duca di Genova* ed il *Duca d'Aosta*. I due principi — ammirati delle pubblicazioni nostre e del lavoro del sodalizio — hanno rivolto uno speciale elogio a L. V. Bertarelli.

SEZIONE DI BOLOGNA. — Attivissima, lavora già per una grande iniziativa turistica nel 1901. Ha stabilito di offrire a L. V. Bertarelli una pergamena per la splendida Guida dell'Emilia. La pergamena potrà essere firmata solamente dai soci che proveranno un vero interessamento per T., proponendo prima del 31 Maggio un nuovo socio. Nella sezione stessa si è costituito un *Circolo Automobilistico* di cui non potranno far parte che i soci del T.

SEZIONE DI PARMA. — Coll'intraprendente *Veloce Club parmense*, ha indetto per l'estate prossima 6 grandi passeggiate tra cui notevolissima quella dal 15-20 Agosto (Gottardo-Ghiacciaio del Rodano-Sempione-Arona-Milano).

SEZIONE DI SONDRIO. — Ecco un altro ramo del grande albero del T. per opera precipua del nostro corpo consolare capitanato dal prof. Piazza. Essa ha stretto colla locale Società Ginnastica e scherma una unione cordiale che ci fa sperare ottimi frutti.

SEZIONE DI MANTOVA. — Notiamo le accoglienze oneste e liete fatte da questa sezione (e. c. Trentin) alla rappresentanza di ufficiali 2. regg. Granatieri venuta in bicicletta a Custoza per una visita all'Osario. Molti dei bravi ufficiali sono soci del T.

SEZIONE DI LEGNANO. — Come già annunciammo sulla Rivista di Aprile, il Consolato di Legnano in unione al Comitato dei Festeggiamenti per l'Inaugurazione del Monumento sta organizzando un Convegno per ciclisti e automobilisti.

La data di tale riunione è stabilita per il 3 Giugno prossimo, e dall'esame del Programma già concretato si può arguire che senza avanzare grandi pretese, o con un'equiva tassa d'iscrizione, pur tuttavia gli organizzatori si sono messi con tutto l'impegno e non hanno trascurato nulla perchè il ritrovo nell'industria borgata riesca numeroso e geniale, e la D. G. ha accettato di parteciparvi per esprimere l'appoggio che concede sempre volentieri alle buone iniziative.

L'ora della riunione è fissata per le 9. — alle 10 e mezza colazione al Castello di Legnano con cesti forniti dall'Unione Cooperativa di Milano (buona soluzione all'arduo problema di soddisfare con successo le esigenze di uno stomaco ciclistico). A tutti gli intervenuti verrà donata la grande Medaglia Commemorativa.

L'Inaugurazione del Monumento è fissata per le ore 14. Il programma del Convegno è quello delle Feste verrà spedito a tutti i Consoli del T. C. T. e chi lo desidera potrà chiederlo al Consolato di Legnano, via Quintino Sella.

CONSOLATO DI BORGIO (Trentino). — Ha indetto una gita d'istruzione, per l'apertura della stagione turistica. L'itinerario è buono (Bassano-Treviso-Villierio-Ponte delle Alpi-Belluno-Feltre).

SEZIONE D'ANCONA. — Con varie società turistiche di quella simpatica città sta organizzando un Convegno per il mese di Luglio. L'energia del nostro Capo C. prof. Reggiamonte coadiuvato dal Corpo Consolare a cui si è aggiunto una nuova forza nella persona del noto ciclista militare Capitano Natali dei Bersaglieri, ci affida dell'esito.

SEZIONE D'ESTE. — Ha indetto un convegno per 20 corrente mese, come già pubblicammo negli scorsi numeri. Ecco il programma. Giorno 20. Ricevimenti - Congresso - Banchetto sociale o Festival nel parco Albrizzi. Giorno 21. Gita Euganea per Teolo - Tre ponti - Laspida - Monselice - S. Elena.

Giorni 22-23-24-25. Festeggiamenti diversi. L'attività del capo console Ortore e l'appoggio delle persone più distinte d'Este — tra cui ci piace notare e ringraziare la gentile contessa Albrizzi — ci è sicura garanzia di successo. Il T. concorrerà per quanto gli è possibile alla riuscita del geniale convegno.

SEZIONE DI LODI. — Ha indetto una passeggiata con carattere artistico-turistico, per la prima metà di maggio. Divertirsi è bene. Istruirsi nel contempo è meglio.

SEZIONE DI PAVIA. — Indice un Convegno per i giorni 27-28 maggio con attraentissimo programma. Scopo principale è di festeggiare l'inaugurazione del monumento alla eroica «Famiglia Cairoli». Nell'occasione avranno luogo: Corso Automobilistiche e ciclistiche - Regate sul Ticino - Corse di Cavalli - Concorso Bandistico - Grandi luminario - Gara di tiro a segno - Tiro a volo, ecc., ecc. - Ricevimenti - Sfilara e Banchetto.

SEZIONE DI FIRENZE. — Ha effettuato domenica 22 Aprile la prima gita domenicale; meta, Castello Panciottoli e Sammezzano sulla linea Aretina. La sezione di Pontassieve si unì ai gitanti di Firenze ed offrì a questi ultimi una bicchierata di commiato accompagnando poi noi presso di Firenze.

SEZIONE DI MONZA. — Ha indetto per il 16 aprile scorso una gita ciclo alpina: Monza, Lecco, S. Martino, per l'inaugurazione della sua bandiera.

I gitanti, in numero di 40 coi Consoli L. Gariboldi e dott. Losio partirono da Monza alle 6.20 e furono ricevuti dai soci del Touring della Sezione di Lecco, guidati dai Consoli Stefanoni e Manzoni venuti ad incontrarli.

Nello splendido locale delle Società Sportive erano ad attendere i Monzesi numerosi soci della Società Ginnastica, degli Escursionisti Lecchesi, dell'Alpina Operai, e del Club Alpino coi loro vessilli.

Cordiale e fraterna fu davvero l'accoglienza fatta dai simpatici Lecchesi ai gitanti che, guidati da Vittorio Stefanoni e da alcuni bravi soci della Escursionisti, salirono sul monte S. Martino compiendo così la seconda parte della gita. Alla vetta, il sig. Gorla Capo-Console Generale venuto da Milano per prendere parte alla gita, colla solita verve inneggiò allo sviluppo del Touring.

A proposito di questa gita sono degne di nota le utilissime segnalazioni!... istituite per cura d'un simpaticissimo e valente alpinista della Sezione C. A. di Monza, socio del Touring. La segnalazione (3 palle), incomincia a *Castel S. Giovanni*, con una Placca indicatrice sull'angolo di una casa indi il segno passa per il paese di *Rancio*, *Convento di S. Martino*, la *Val Farina*, la *Bocchetta Verde*, discende al *Roccolo Rosnelli*, continua fino all'*Alpe dei Colombi*, quivi si biforca, una segnalazione scende ad *Abbadia* e l'altra sale al *Zucco del Pertugio* (m. 2400) e discende dalla parte opposta a *Tonzanico*. Un bravo di cuore all'ottimo ing. Quirino Fossati al quale è dovuta l'opera benemerita.

SEZIONE DI BATTAGLIA. — Il console nostro attivissimo Giordani ci comunica che si è costituito in Battaglia la sezione del Touring Club Italiano. Essa conta già numerosi soci, ed ha deliberato di fare una gita a Vicenza il 9 maggio p. v. e di intervenire al Convegno di Verona ed Este.

SEZIONE DI GROSSETO. — Sotto gli auspici del sig. arch. L. Porciatti, Ugo Gualaudi, Giuseppe Millanta, prof. Alfredo Bartoli, rag. C. Bracci Cambini e Catone Porciatti, è stata indetta fra i ciclisti tutti della forte Maremma una gita per portarli a Roma in occasione del Convegno. Sarà in una sola categoria da compiersi in due giorni. Il 24 maggio si percorrerebbe la strada Grosseto-Civitavecchia con due *alt* uno a Orbetello l'altro a Montalto di Castro. Il 25 maggio Civitavecchia-Bracciano, Bracciano-La Storta incontro colle carovane provenienti dall'Alta Italia con cui si proseguirà uniti per Roma.

Inst. Ciclo.

L'incremento nel numero dei nuovi soci del T. C. C. I.

MESE	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Gennaio . . .		133	139	757	413	257	111
Febbraio . . .		408	152	702	393	229	101
Marzo		125	240	517	115	351	617
Aprile		126	321	617	162	313	681
Maggio		252	122	722	119	475	
Giugno		263	140	506	418	123	
Luglio		235	533	639	579	174	
Agosto		122	134	531	401	251	
Settembre . . .		121	129	243	179	151	
Ottobre	131	229	460	116	194	190	
Novembre . . .	131	91	255	291	147	233	
Dicembre . . .	131	214	230	346	118	169	
TOTALE	393	2319	3764	6153	4197	3589	2143

I granatieri-ciclisti a Custoza.

Diamo un cenno di questa interessante gita perchè rappresenta l'infiltrazione graduale continua, irresistibile del ciclismo nell'esercito. Noi tentiamo molto a conquistare un organismo per l'addietro così chiuso alle cose nuovissime, e non scervo — sotto certi rapporti — dal misvelocipedismo.

Fu fatta dagli ufficiali del 2° Granatieri di guarnigione a Parma per i campi celebri di Custoza, Solferino, S. Martino e Goito. La brillante e geniale comitiva contava dei veterani gloriosi; ad esempio il gen. Vacquer-Paderi ferito a Custoza, il col. Confalonieri ed il tenente colonnello Seribani-Rossi, nostro Console, combattenti con gran valore nella sgraziata giornata.



A Custoza.

La gita fu compiuta con un tempaccio perfido e sotto un vero diluvio d'acqua: ma neppur uno dei gitanti (fra cui il ten. Rocca nostro console, 27 ufficiali e 14 soldati formanti il plotone ciclistico) restò... a piedi.

La sezione mantovana del Touring Club, col capo console Trentin, accompagnò gli ospiti fino a Borgoforte. E portando loro il saluto della Direzione generale, interpretò i sentimenti di simpatia che legano all'esercito il nostro sodalizio, ch'è pure una milizia bene organizzata ed in guerra contro i pregiudizi, gli impacci, le restrizioni dell'Italia terra.

Ringraziamo la consorella « Illustrazione Italiana » che ci ha permesso di fissare in modo evidente l'escursione patriottica.

Dott. CICLO.

L'ANNUARIO 1900

E' un altro passo innanzi che l'*Annuario del T.* — ormai di prossima pubblicazione — fa quest'anno, come è d'obbligo che ogni lavoro, ogni servizio reso dal T. ai suoi soci progredisca e migliori sempre, conformemente al continuo cammino ascendente della nostra Associazione.

Tale passo doveva essere più decisivo, nella mia mente allorchè mi assunsi l'incarico della compilazione. Ma la mole enorme di lavoro che richiese specialmente la vasta inchiesta su circa 4000 località, le difficoltà molteplici imposte dai risultati non sempre soddisfacenti di essa, e varie altre cause imposero una diminuzione al risultato a cui aspiravo, mentre d'altra parte ritardarono l'epoca di pubblicazione oltre il termine che io credo il migliore per l'uscita dell'*Annuario*.

Accogliamo dunque quanto s'è potuto ottenere e guardiamo sempre innanzi, aspettandoci sempre nuovi progressi dagli anni venturi. L'esperienza à dimostrato la necessità che il T. costituisca — quasi direi — un ufficio permanente per l'*Annuario*, il quale se ne occupi di lunga mano, anzi tutto l'anno, registrando tutte le variazioni di mano in mano che pervengono, e in cui vi sia qualcuno fra gli impiegati del T. che s'impraticisca nel lavoro speciale dell'*Annuario*. Il T. sta appunto ora studiando di far qualcosa di simile. Solo in tal modo si potrà aspirare ad avvicinarsi a quello che io credo debba essere l'*Annuario del T.*

Le innovazioni introdotte quest'anno sono più minuziose che grandiose, ma credo che è appunto nella cura di tutti i minimi particolari e della loro esattezza, che sta il valore di *praticità* dell'*Annuario*; nel quale, assai più che all'apparenza, si deve guardare alla sostanza, a quella sostanza che si giudica nell'uso che ne fa il turista sul terreno.

Località citate nell'Annuario.

Una delle più importanti basi del lavoro è la *scelta delle località*, materia importantissima su cui è apportato la maggiore attenzione, o su cui vorrei si facesse ancora una completa o minuziosa revisione, lavoro di lunga lena i cui risultati rimarrebbero anche per gli anni successivi, o che sarebbe utile anche per giudicare talvolta della maggiore o minore opportunità di nominare un console, un medico, un farmacista, un albergo del T. in una data località: io è cercato (e non son riuscito che in parte, data la ristrettezza del tempo, le deficienze lasciate dall'inchiesta ecc.) di introdurre tutte quelle località italiane per cui abbia una certa probabilità la domanda d'un turista: vi troverà un albergo, un'osteria, un riparatore di biciclette, un fabbro: una camera oscura per sviluppar le negative, un fotografo? ecc. ecc. Vorrei che il turista potesse sempre trovare una risposta nell'*Annuario*. Ho cercato quindi di non trascurare anche le minime località, allorchando siano punti di partenza per ascensioni importanti, o siano poste lungo strade frequentate di montagna, in cui pochi chilometri di più o di meno possono decidere il turista — spesso per necessità — a fermarsi nell'una località piuttosto che nell'altra. Così è cercato di introdurre tutti i passi alpini o appenninici importanti su cui è potuto aver notizia.

O' pure creduto opportuno di considerare i paesi italiani oltre i confini politici come facenti parte dell'Italia, cercando di estendermi nelle notizie per tali paesi, quanto per gli altri paesi italiani.

Specie delle notizie date.

O' poi creduto necessario di estendere — al possibile, specialmente in un primo tentativo — l'*Annuario* al turismo in generale, conformemente al logico, naturale indirizzo preso ora dal T. Perciò è introdotto le notizie potute avere sui *riparatori di automobili*, i *depositi di camera per automobili*, la presenza di *fotografi*, di *negozianti di articoli fotografici*; e perciò furono contraddistinti gli alberghi i cui proprietari (o l'informatore dell'inchiesta, Console, Medico del T. o Segretario Comunale della località) dichiararono di possedere una rimessa per automobili o una camera oscura per fotografi. Così pure s'indicò la presenza di guide o portatori patentati dal Club Alpino Italiano o da altre Società Alpine. Credetti bene poi di aggiungere all'elenco delle località poste su strade carrozzabili, un secondo elenco (che quest'anno riuscì un vero abbozzo, anche pel tempo manicomio) di *località poste fuori dalle carrozzabili*, ma offriti un particolare interesse turistico, e nelle quali possa occorrere al turista di fermarsi a pernottare o a mangiare.

O' aggiunto alle notizie dato per ciascuna località il numero dei ciclisti residenti nel Comune, desunto dai dati più recenti gentilmente forniti al T. dai locali Uffici metrici o (specialmente per le località in cui l'esazione della tassa 1900 era più in ritardo) dalle informazioni avute dalla nostra inchiesta. Ciò non è privo di un interesse anche pratico, in quanto — nei piccoli paesi — il ciclista viaggiante può misurare — per così dire — la probabilità di trovarvi, in caso di necessità, gli strumenti più necessari per una riparazione, o un fabbro che non sia affatto nuovo al bicicletto.

Riparatori.

Una parola debbo dire riguardo ai *riparatori*: la Sezione Meccanica non potè quest'anno compiere in tempo il riordinamento dei *riparatori del T.* Perciò io provvidi semplicemente a introdurre nell'*Annuario* il maggior numero possibile di indirizzi, indicatici come i migliori: il T. provvederà quest'anno a scegliere in tutt'Italia, fra i migliori di ogni località, quelli che verranno dichiarati *riparatori del T.*, a cui tutti i soci daranno la preferenza o che saranno indicati nell'*Annuario* in modo esclusivo, ma che dovranno sottoporsi a un piccolo Regolamento che garantisca i soci dalla possibilità di esser scorticati perchè di passaggio.

Alberghi, Locande, Trattorie.

Circa la nomenclatura adottata per gli *alberghi* e simili, è creduto di approfittare delle risorse che mi offriva la nostra lingua per fare una partizione nè troppo minuziosa, nè troppo sommaria la quale rispondesse il meglio che fosse possibile allo scopo del linguaggio: quello di *attendere*. La parola *locanda* è poco usata nell'Alta Italia e è usata con senso non sempre eguale nelle varie parti d'Italia. O' creduto utile il farne uso nel senso di *piccolo albergo*, sia perchè così sarà stabilita una parola per indicare specificatamente la cosa, sia perchè tal senso, se non in modo assoluto, preciso, si può però dire a un dipresso il *senso italiano*, che è quanto dire fiorentino (Vedasi p. es. il Fanfani e Frizzi, *Vocabolario metodico*: « in Firenze Albergo suona qualcosa di più nobile chè Locanda »). Così per *trattoria* intendo un *luogo ove si dà a mangiarsi senza alloggio*, quantunque vi siano delle « trattorie con alloggio »: e ciò per poter con una sola parola indicare la cosa. Nè s'offendano i proprietari di « ristoranti » della denominazione data al loro esercizio: dovendo adottare una parola gene-

rica, non ci poteva esser dubbio sulla scelta, e del resto, se si dovesse correr dietro ai rapidi cambiamenti di significati infitti continuamente dalla vanità umana alle parole, non si fabbricherebbero mai abbastanza parole nuove in tempo: già la brutta e poco italiana parola *ristorante* non dovrebbe accontentar più i trattori, giacchè la si vede già adoperata per insegna di osterie, e perfino di infimo ordine! La lingua d'una nazione dev'esser superiore a queste miserie, e avere una certa dignitosa stabilità.

La distinzione fra *albergo* e *locanda*, oltre che tendere a guidare il turista nella scelta a seconda della sua borsa, à avuto anche un altro risultato pratico: far distinguere a molti informatori le locande passabili (da essi evidentemente indicate come *alberghi*) da quelle... meno passabili: io ò cancellato queste ultime, e son rimaste così indicate le migliori.

Fu completata al possibile l'indicazione dei *recapiti* per i grandi centri, e quella delle *cassette da riparazione*, e si indicò — quando si poté sapere — l'epoca di apertura e chiusura degli alberghi e stabilimenti di bagni non aperti tutto l'anno.

Che un passo innanzi *reale* lo si sia fatto lo si può arguire da ciò che — nonostante le molte abbreviazioni introdotte di nuovo (quando non potevano portare oscurità o ambiguità) e la soppressione di alcune notizie ora rese inutili (come le *restrizioni sulla circolazione*, gli sconti dei farmacisti del T., ora pareggiati tutti nel 10 per cento ecc. ecc.), e il passaggio delle indicazioni relative agli Uffici metrici e Municipi muniti di tanaglie bollatrici, nella Parte Generale ove occupano molto minor spazio, e ogni cura posta nell'ottenere sempre la maggior brevità di dizione, la mole del volume è aumentata di un centinaio di pagine.

Per una carta schematica annessa all'Annuario.

A un'altra innovazione avevo pensato — e questa di qualche momento — di corredare l'Annuario con una *carta schematica d'Italia* in cui — per mezzo di un opportuno, chiaro sistema di segni — fosse genericamente indicato tutto quanto è dato nel corpo del volume. Una simile carta permetterebbe al turista di vedere a colpo d'occhio quali località sulla linea ch'egli deve percorrere, gli offrono l'albergo, la locanda, l'osteria, il riparatore, il fabbro, il medico, la cassetta da riparazione, ad un tempo che la loro successiva distanza, e sarebbe utile specialmente nei casi in cui la cosa cercata può trovarsi un po' fuori di strada, o in località di così piccola entità, che — nonchè pensar di cercarlo nell'Annuario — generalmente il turista non può neppure conoscerle, come avviene spesso per le cassette da riparazione. Di particolare utilità sarebbe pure una tal carta per le strade montuose, in cui le distanze — quando si sale — sembrano moltiplicate, o — appunto perciò — vi sono punti provvisti di osterie o altro anche a volte lontano dagli stessi villaggi o casali. Si tratta di cosa però di non poco momento e spesa, sulla quale sarà bene riportare con tutta calma lo studio, o forse farne l'esperimento, limitato a qualche regione.

Una cosa, a ogni modo, auguro ai futuri compilatori dell'Annuario: un generale interessamento dei Consoli o dei soci nel portare — ognuno secondo la sua possibilità — il suo contributo di *informazioni* create. Il socio del T. deve sentirsi direttamente interessato in ciò, e pensare che, se ognuno concorre, anche con una sola notizia, all'edificio dell'Annuario, egli usufruirà poi nei suoi viaggi

del grandissimo vantaggio di un *Annuario* che corrisponda esaurientemente ad ogni sua legittima domanda. E anche i Segretari Comunali dovrebbero ormai tutti comprendere che il fornire le notizie sul loro comune vuol dire procurare a questo un beneficio, giacchè più difficilmente avverrà al turista di fermarsi in una località non menzionata nell'Annuario.

Solo a furia di sforzi e di tempo si potrà avvicinarsi all'ideale d'un *Annuario* che sia il *vademecum* indispensabile d'ogni turista.

GUIDO OLIVIERI.

Un'importante tesi turistica ferroviaria

Credo maturo il momento perchè le Società ferroviarie italiane tengano conto di un nuovo elemento sorto da pochi anni nel movimento dei viaggiatori: voglio dire il turismo ciclistico, dal quale esse possono ricavare maggiori utili di quanto oggi facciano.

Ad ogni festa, dai piccoli o dai grandi centri accade un esodo di ciclisti, che si spargono in un raggio di 50 a 100 Km., pranzano all'estremo più lontano del loro itinerario, e poi rincasano in ferrovia coi treni notturni.

In altre determinate occasioni sono invece centinaia, qualche volta persino un migliaio di ciclisti che convergono tutti a una riunione amichevole, si raccolgono a banchetto nelle ore pomeridiane, poi ritornano in ferrovia. Sono, in questo caso, percorsi talvolta lunghi e anche lunghissimi fatti da comitive numerose: basti citare i 60 della Milano-Roma, i 150 della Milano-Venezia, i 180 della Milano-Genova, i 60 della Roma-Milano di cui qualcuno venne (e quindi poi tornò) fino da Palermo, e così via.

Tutte queste migliaia di turisti debbono pel ritorno, pagarsi un biglietto a tariffa intera, senza mezzo veruno di risparmiarsi un centesimo.

Nè gli andata e ritorno normali, nè i festivi, nè i circolari, nè i combinabili sono buoni per loro. Tanto meno poi i ribassi speciali ad uso quelli dei pellegrinaggi religiosi o patriottici, dei carnevali, delle sagre, delle fiere, delle inaugurazioni e simili.

Eppure i ciclisti sono viaggiatori dell'identica categoria di tutti quelli che fruiscono di tali facilitazioni. Essi non sono viaggiatori che forzatamente debbano spostarsi, e ai quali quindi non occorre fare alcun ribasso, perchè *decono* prendere la ferrovia. Al contrario; sono un pubblico da adescare, da acquistare, come il pubblico festivo, il pubblico dei pellegrinaggi, ecc. Essi viaggeranno tanto più numerosi e facilmente e lontano, quanto meno dovranno spendere.

I ciclisti sono venuti ultimi tra la gente che va in campagna, che corre ai viaggi d'istruzione o alle feste, ma per il particolare loro modo di locomozione, essi fanno metà viaggio soltanto (il ritorno) in ferrovia: per questo soltanto non è mai venuto in mente alle Amministrazioni, che essi pure sono *materia* da coltivare: anzi tanto più da coltivare quanto, per la relativa facilità che essi hanno di fare senza della ferrovia, possono sfuggire ai suoi sportelli.

E questa dimenticanza conduce ad anomalie ormai così evidenti, che non possono più sfuggire a nessuno.

Ad esempio il 22 di questo mese si fa una festa degli Alberi al Rifugio Alpino della Società Escursionisti Milanesi: una parte va e torna in treno speciale fino a Lecco, un'altra parte va in bicicletta e ritorna collo stesso

treno. Ebbene: chi va e torna in treno speciale spende in terza classe L. 3.—; chi soltanto ritorna sullo stesso treno deve pagare L. 3.65! E si noti che deve anche pagare altri 75 centesimi per la bicicletta.

E un'altra più grossa; c'è al 27 di maggio un Convegno del T. a Roma. Da Milano ci andremo in parecchi in bicicletta, e, naturalmente, torneremo in ferrovia. Questo ci costerà in seconda classe L. 63.05 (biglietto ordinario). Ebbene i pellegrini che vanno in treno speciale e tornano in treno ordinario (cioè nella stessa condizione dei ciclisti) spendono tra andata e ritorno soltanto L. 43.05! Naturalmente poi noi abbiamo ancora circa 10 lire di bicicletto!

E' troppo chiaro che questa sperequazione enorme è dannosa non soltanto al ciclista ma anche alle ferrovie. Quanti si deciderebbero a muoversi più di frequente e a portarsi più lontano, se il ritorno ferroviario non fosse così caro! E questo è l'argomento fattore dei biglietti di andata e ritorno e dei festivi e dei combinati e degli straordinari, questo è l'assioma diventato base di tutte le tariffe speciali, questo è infine il principio che le ferrovie debbono accettare ed applicare anche in riguardo del nuovo modo di locomozione: il ciclismo.

E' ora che l'attuale stato di cose cessa, e siccome il terreno di comune interesse per le Ferrovie e per i ciclisti c'è, e chiaro, ho fede che una propaganda attiva, moderata, pratica e illuminata otterrà la vittoria.

Questa è la tesi che ebbi l'onore di esporre e sostenere all'ill. Sen. Sanseverino, presidente della Mediterranea, a nome del Touring. L'ardimento della tesi lo ha preso forse alla sprovvista, tuttavia non seppe disconoscerne i lati di equità e promise di studiare e far studiare con benevolenza, e con interessamento, un memoriale che in questo senso il T. gli presenterà.

Praticamente la richiesta del T. sarà presso a poco questa:

« Il ciclista deve pagare per suo viaggio di ritorno al punto di partenza non un biglietto ordinario, ma la metà di un biglietto di andata e ritorno ogniqualvolta il biglietto sia preso con cautele sufficienti perchè l'Amministrazione ferroviaria non possa in qualche modo soffrirne danno per le possibilità di frodi ».

Le cautele potrebbero essere, forse, queste: il ciclista si presenta alla stazione di partenza il giorno prima, con tessera regolare e ritratto e stacca, alla tariffa sopradetta, il biglietto di ritorno. Tale biglietto, per essere usato, deve venir vidimato alla stazione di ritorno su presentazione fattane ancora con tessera e ritratto, personalmente, sempre dal ciclista stesso.

La validità del ritorno sarà proporzionata alla distanza, p. e. 50 Km. al giorno, s'intende oltre il giorno precedente alla partenza in cui venne staccato il biglietto, poichè i ciclisti debbono poter partire di buon mattino senza il vincolo di presentarsi in stazione.

Quanti che ora fanno il Milano-Lecco e poi dietro-front sempre in macchina, volentieri andrebbero sul lago, a Bellano, a Colico, quando il ritorno non dovesse essere un fallimento! Quanti pranzano, a Novara, a Pavia, a Bergamo perchè hanno disposto tre a quattro lirette al massimo per la ferrovia, si spingerebbero invece assai più in là, inducendo nel raggio di efficienza di ogni stazione un molto maggior numero di chilometri, rendendo così doppia, tripla l'attrazione turistica dei loro dintorni, moltiplicando quindi in modo incalcolabile la probabilità per la ferrovia di acquisire dei viaggiatori di ritorno!

In questo modo le ferrovie faciliterebbero a chissà quante piccole borse i viaggi che ora non si fanno e in questo starebbe il vantaggio pel turista quanto per le ferrovie, cioè questa è la chiave del probabile successo della nostra iniziativa.

L. V. BERTARELLI.

Nota.

Prima di presentare questo memoriale, che ritengo assai importante, desidero, poichè l'argomento ne vale la pena, di sentire i suggerimenti pratici dei soci, dai quali forse potrà cavare argomenti non a summiere la parte dimostrativa del memoriale, che è assai facile tanto nei rapporti della Amministrazione che nei rapporti dei Turisti, ma a parare preventivamente alle obiezioni di forma o d'applicazione effettiva che certo insorgeranno da una parte della burocrazia.

Chi vorrà far proposte, osservazioni, suggerire modi pratici di controllo ecc. lo faccia presto, in lettera indirizzata al Touring, trattando solo di quest'argomento, o su foglietto apposto in altra lettera, avvertendo però che per ragioni di tempo e spesa, si terrà conto di ogni osservazione, ma non si può intavolare corrispondenza sull'argomento.

L. V. B.

Turismo Intellettuale

La Rivista non potrebbe certo pubblicare per esteso, per deficienza di spazio, tutti i programmi di Gite che i Consolati diramano in questo principio di stagione. Ma non può trattenersi dal far posto a questa circolare e a questo programma del Consolato di Firenze che sono un vero modello del genere per lo spirito elevato e il senso pratico cui sono informati.

dott. f.

Egregio Consocio,

Nei mesi di forzata inazione il Consolato fiorentino del Touring ha studiato e predisposto un programma di gite ciclistiche da effettuarsi nei mesi propizi dell'Aprile al Settembre prossimo venturo, e che Ella troverà qui sotto trascritto.

Nel redigere il programma stesso siamo partiti dal concetto che le nostre gite ciclistiche oltre che un utile esercizio fisico, debbano procurare a noi un godimento ed una soddisfazione intellettuale, esplicando in tal modo il motto a cui ormai si ispira la potente associazione nostra: *Vi et mente*.

Abbiamo quindi procurato che le nostre passeggiate ciclistiche abbiano tutte come mèta, località meritevoli di essere visitate sia dal loro lato artistico o storico, sia da quello delle loro bellezze naturali e ci auguriamo di esservi riusciti, incontrando così il gradimento dei nostri consoci.

A rendere vie più attraenti le nostre passeggiate, e dar modo agli intervenuti di formare un Album ricordo delle loro escursioni, secondo anche il criterio della Direzione Generale, le località più importanti che avremo luogo di visitare o di attraversare saranno oggetto di riproduzioni fotografiche a disposizione dei richiedenti.

E poichè l'ordine e la disciplina è in tutte le cose umano condizione indispensabile per la loro riuscita, così è necessario che tutti gli egregi consoci i quali intendranno prender parte alle gite da noi indette, dichiarino fin d'ora di uniformarsi a tutte quelle prescrizioni che il Consolato crederà volta per volta di stabilire per raggiungere nel miglior modo possibile, e nell'interesse di tutti

indistintamente, lo scopo che ciascuno di noi deve proporgersi di procurarsi una soddisfazione fisica ed intellettuale.

Ella voglia con benevolenza esaminare il qui accluso programma ed ove, come speriamo, intenda ad esso fare adesione di massima e prender parte ad alcune o a tutte le gite proposte, La preghiamo staccare e rimandarci al più presto munita della sua firma, l'unita scheda, indirizzandola al Console sig. Alessandro Lorenzetti, Via del Giglio, 11, Segretario della Sezione, che formerà l'elenco degli aderenti; i quali soltanto, volta per volta, saranno a mezzo della pubblica stampa, o con circolare, invitati alle singole gite, prevenuti dei cambiamenti e delle disposizioni che in ordine a ciascuna di esse saranno stabilite dal Consolato.

La Commissione delle Gite

NOTARO L. BRANDINI

GUIDO MARIANI

ANGELO MODIGLIANI ROSSI

AVV. GUIDO PEPI.

Il Capo Console

DOTT. G. CAPEI

Programma.

1. FIRENZE (Piazza Ceccaria) - Pontassieve - S. Ellero - S. Mezzano - Rignano - Pontassieve - Firenze. (Chil. 50 circa).

S. Ellero. — Antica Badia, oggi Villa Fazzini.

S. Mezzano. — Grandiosa Villa Panciatichi di stile moresco.

2. FIRENZE (Porta S. Frediano) - Legnaia - Scandicci - Mosciano - Pian dei Cerri - S. Vincenzo i Val di Pesa - Montelupo - Lastra a Signa - Firenze. (Chil. 45 circa).

In Val di Pesa. Pieve di S. Ippolito - Marmo della Gonnafina - Castello della Lastra - Loggia del Teatro - Chiesa di S. Martino a Gonnolande con molte opere d'arte. Pesa Ussitina. — Castello di Calcherelli detto l'Acquaiolo.

3. FIRENZE (Porta S. Frediano) - Casellina - Fornaci - Badia a Sottilino - Lastra a Signa - Ponte a Signa - Signa - S. Mauro - S. Piero a Ponti - Brozzi - Firenze. (Chil. 35 circa).

Badia a Sottilino. — Molte opere d'arte.

S. Mauro. — Opere Robbiano.

4. FIRENZE (Barriera del Ponte Rosso) - Rifredi Castello - Sesto - Calenzano - Croce di Barbarino - Barberino di Mugello - S. Piero a Sieve - Vaglia - Pratolino - Firenze. (Chil. 50 circa).

Calenzano. — Castello.

Barberino. — Castello.

Cafaggiolo. — Antica Villa Medicea.

S. Piero a Sieve. — Nella Chiesa: Fonte Battesimale della Robbia.

Fortezza di S. Martino.

Gita più lunga partenza il Sabato.

5. FIRENZE (Porta Romana) - S. Casciano - Tavernelle - Poggibonsi - S. Gimignano - Certaldo - Castel fiorentino - Empoli - Firenze. (Chil. 90 circa).

Castel Fiorentino. — Chiesa di S. Francesco.

Certaldo. — Castello.

S. Gimignano. — Ricchissimi monumenti e opere d'arte.

6. FIRENZE - Prato - Pistoia - Pistoia - Ponte Petri - S. Marcello - Bagni di Lucca - Pistoia - Firenze. (Chil. 160).

Splendida gita estiva per i panorami, e il paesaggio che si attraversa.

Pei soci benemeriti

Fac-Simile del modello per la medaglia ai Soci benemeriti del T. eseguita in 3 diverse dimensioni ridotte



Modellazione e incisione di Angelo Cappucelo - Motto di Olindo Guerrini (Stecchetti) - Esecuzione dello Stabilimento Johnson - Modello e conii dovuti dal D. G.

La gita ciclo alpina alla Grigna M.

Diremo della medesima poche parole. Far convenire a Lecco con tutti i mezzi di locomozione 1500 persone — portarlo sulla Grigna senza il menomo incidente — dare alla escursione un carattere popolare schietto, simpatico senza trivialità o volgarità — far travedere a migliaia di gitanti d'ogni età le serene obbrazze della montagna ed invogliarle a cimenti maggiori — ecco il risultato dell'i-

niziativa a cui lavorarono la Società Escursionisti Milanesi ed il nostro Touring.

Per trovare un esempio di 1500 persone convenute a 1400 metri sul mare, bisognerebbe ricorrere ai classici passaggi di Napoleone ed Annibale.

Ma sembrerebbe retorica.

Mentre non è che un fatto vero avvenuto il dì 22 Aprile scorso, dall'avvento di Cristo, anno mille novecentesimo, e sceso dalla nascita del T.

Aforismi d'un Turista

(dall'Annuario in preparazione)

Chi viaggia guardi a tre cose essenziali.
La macchinina — il bagaglio — il vestito.

LA MACCHINA. Consideratela come una signora a cui bisogna fare la corte, ed usare le più delicate attenzioni, i più squisiti riguardi. Essa ha bisogno di tante cose. Andreste in giro con vostra moglie senza qualche baule? Guardate adunque di non lasciare gli accessori a casa. Si chiamano appunto così perchè sono indispensabili.

IL BAGAGLIO. E' ciò che a tempo bello pare la cosa più inutile del mondo, ma che diventa una vera provvidenza se piove, o si alza la brezza rigida della sera. Una mantellina — una maglia di ricambio — fazzoletti o calze — ecco l'indispensabile. Il bagaglio è l'indice della civiltà vigile e previdente del ciclista.

IL VESTITO. Andate attorno in modo da non destare la curiosità. Certi costumi appariscenti e bizzarri soddisfano la gloriola giovanile, ma non sono seri e nemmeno pratici. Prendete un cappello molle, di feltro a larghe falde, di color chiaro: vi difenderà egregiamente dal sole, dalla pioggia. Adottate la *maglia* di lana evitando i colori vistosi che sono nocivi alla pelle per le sostanze di cui sono imbevuti: il bianco rappresenta il *desideratum* dell'eleganza e dell'igiene. I *calzoni* portateli corti fino al ginocchio, e larghi: unitevi delle *calze* di lana senza legacci. Ma guardatevi bene dal lasciare nudi i polpacci, giacchè la gamba compie un lavoro continuo che sviluppa nelle articolazioni una gran quantità di calore, e ogni fermata, pel raffreddamento che ne sorviene, può dar origine a disturbi vari. Quanto alle *scarpe*, anda grossa, tacco basso, e nodo del piede completamente libero.

LA PELLE. Consideratela come uno dei principali organi del corpo. Essa respira, essa depura, essa secerne. Quando noi lavoriamo, produciamo dei veleni: parte di questi vengono eliminati dalla cute col sudore. Quando noi — respirando — introduciamo dell'ossigeno e formiamo dell'acido carbonico, non è solo coi polmoni che emettiamo questo prodotto nocivo: anche la pelle lavora allo scopo. Ma perchè l'importante funzione si compia bene, occorre sopra tutto una cosa: *pulizia!* Un ciclista che ignora o disprezza l'azione benefica d'un bagno, d'una doccia, d'una abluzione dopo una lunga gita, è un individuo che non conosce l'abbigliamento igienico e sano.

I MUSCOLI. Pretendete da loro molto lavoro, tanto lavoro, ma non eccessivo lavoro. La stanchezza è l'avvertimento che dà la natura, il limite che separa l'esercizio — sempre salutare — dallo sforzo, sempre dannoso. Ricordate che l'azione muscolare produce nei muscoli stessi dei veleni, i quali esauriscono la potenzialità dei medesimi. Il riposo serve ad eliminare questi prodotti tossici ed a ridare vigoria alle masse muscolari. Ma non dimenticate quel sussidio potente che è il *massaggio*. Questo, abbinata la pelle delle esercitazioni che ne accludono i pori, ed esercita sui muscoli una pressione che li vuota meccanicamente (come si farebbe d'una spugna compressa) dei principi nocivi che vi sono accumulati.

GLI OCCHI. Questi organi essenzialmente utili hanno bisogno di difesa dall'azione del vento, della polvere, com-

pagni sgradevoli del ciclista di viaggio. Vi spiace portar occhiali affumicati? Supplite con frequenti lavacri. L'acqua fresca pura è la migliore, come la più economica, delle medele possibili ed indicabili.

IL NASO è un organo importante per la funzione del respiro. Se volete ritardare l'affanno al più possibile, pedalate a bocca chiusa; l'aria arriverà ai polmoni, pressochè filtrata attraverso ai meandri delle cavità nasali. Le porcherie sotto forma di pulviscolo atmosferico saranno arrestate nelle narici. *Ergo*, la necessità — durante un viaggio — di frequenti lavacri nasali con acqua pura, e possibilmente tiepida.

LE MANI. Qual è l'espertissimo ciclista che per un caso imprevisto, non abbia fatto una *toma*?

E qual è la caduta un po' improvvisa che non abbia prodotto delle scorticature dolorose, noiose alle mani?

Sarà la mia, una raccomandazione meticolosa. Ma se amate le vostre appendici superiori, portate in viaggio un paio di guanti. I viaggi sono appunto creati per consumare i componenti usati e male in arnese dell'abbigliamento.

I PIEDI. Abbiatene cura: la calzatura crea un'atmosfera umida attorno ai medesimi, con abbondante secrezione di sudore, e successive facili irritazioni. Ogni sera, lavanda delle appendici inferiori. Ciò rientra nella igiene ordinaria d'ogni persona non turista. Ma ricordarlo è bene. Farlo poi è meglio.

LO STOMACO. E' un organo a cui non garba fare il proprio ufficio quando le gambe lavorano molto. In viaggio prendete poca roba. Riservate l'attività delle mascelle alla sera: la quiete notturna penserà a smaltir bene il ristoro preso.

IL CERVELLO. Io sono uno a cui piace pensare quando vado in ciclo. Ma mi capita spesso di trovarmi in una siepe. La bicicletta non è nemica dell'ideazione; ma odia il lavoro mentale troppo intenso. Concedo qualche volo alla fantasia, mettendole dei freni Carloni, o lasciandola miseramente finire in un fossato o contro un paracarro.

LE BIBITE. Sono il miraggio di gran parte dei ciclisti. Falstaff aveva sempre sete, ed andava a piedi più volentieri che a cavallo. Molti ciclisti quando montano in macchina sembrano dei Falstaff redivivi. Rammentate che la sete in ciclo è una specie di araba Fenice sempre riorgente. Mettete in bocca qualche pezzetto di zucchero, e nient'altro. Gli anari, i vermouth, i cedro, le gasose, i tamarindi rovesciano lo stomaco e domandano dei bis troppo frequenti e troppo nocivi.

LE SOSTE. Abbondate nelle medesime; quindi non pensate a fermarvi quando proprio v'assale l'esaurimento. Trasformatevi in un economo dispensatore delle vostre energie: un dispensatore che sia fornito d'amor proprio e abbia una discreta vergogna di certi abbandoni irresistibili. Che volete mai godere in un *alt*, quando la stanchezza estrema vi fa cadere in posizione orizzontale? E' bello posare quando la mente non è ottenebrata dall'effetto dello sforzo, ed ha ancora capacità e potenza di apprezzare l'ora del tempo, la dolce stagione e la compagnia se non d'altri... almeno della natura circostante.

dott. Ferrari.

Convegno di Roma

Venerdì 27 Maggio

Incontro delle Carovane.

I Consoli di Roma muoveranno incontro alle carovane che annunceranno il loro arrivo. I promotori si incaricano di procurare alloggi ai convenuti secondo le precise indicazioni che saranno loro fornite avanti il 15 Maggio.

Sabato 26 Maggio

Ore 6 a 15 - Grande passeggiata archeologico-artistica.

Illustrazione della piazza e della Colonna Antonina — Visita della Camera dei Deputati e del Pantheon — Visita del foro Traiano, del foro Romano e del Colosseo — Visita delle Terme di Caracalla — Visita della Piramide di C. Cestio e della Basilica di S. Paolo — Visita delle Catacombe — Colazione al Bosco Sacro (sul prato) — Visita delle Basiliche di S. Giovanni, S. Lorenzo, S. Maria Maggiore, di Campo Verano e del Politecnico.

Ore 17 - Banchetto Sociale. Inaugurazione dello Stendardo sociale.

Ore 21 - Ricevimento alla Società Velocipedistica Romana.

Domenica 27 Maggio

Escursione ai Colli Laziali.

Ore 17 - Ricevimento allo Sporting Club. Velodromo (Roma).

Distribuzione dei premi alle carovane. Chiusura del Convegno.

Convegno di Este

Indetto pel 20 corrente Maggio.

Primo giorno — Ricevimenti — Congresso — Banchetto sociale — Festival nel parco Albrizzi.

Secondo giorno — Gita ciclo-uganea per Teolo — Tre ponti — Monselice — Sant'Elena.

Terzo giorno — Festeggiamenti diversi.

Questa simpatica riunione è destinata ad un successo grande per l'attività degli organizzatori e l'interesse della regione.

Convegno di Verona

Il Comitato Esecutivo per l'Esposizione di Verona (Aprile-Maggio-Giugno) d'accordo col locale Consolato del Touring e col Consiglio Direttivo del Touring stesso, ha indetto un CONVEGNO TOURISTICO INTERNAZIONALE per il giorno 13 Maggio 1900.

Il convegno sarà *ciclistico e automobilistico*; deveso, sia per il suo carattere d'internazionalità, che lo rende il primo di tal genere che si sia fatto fino ad ora in Italia, come per l'occasione straordinaria in cui avrà luogo; sia per la pittoresca ubicazione della nostra città, oltremodo interessante dal lato etnografico, storico e monumentale, come per i molti e ricchi premi destinati alle carovane partecipanti più numerose, provenienti da luoghi più lontani, meglio organizzate etc., riuscirà indubbiamente una grandiosa e simpatica festa di solenne affermazione d'affrattellamento turistico. Abbiamo a Verona un corpo consolare a cui presiede il conte Cavazzocca, che ci dà sicuro affidamento sul modo con cui saranno fatte le cose, e sull'onore che ne verrà al T.

Un perfetto turista

I.° è socio del Touring.

II.° lavora per esserne socio *benemerito* procurando 10 neofiti.

L'AGGIUDICAZIONE DEI PREMI per la monografia sulle strade.

Domenica, presieduta da L. V. Bertarelli, si radunò alla sede del T. C. I. la commissione esaminatrice dei lavori presentati al Concorso per una monografia sulla manutenzione stradale.

La commissione, composta dai signori ingegneri Balsari, Casalini, Chioldi, Parona, Poggi e Tedeschi decise di dividere il Premio di L. 1000, fra i signori ing. G. Biadene e l'ing. Lo Gatto di Porto Maurizio, i cui lavori vennero giudicati di pari merito. Il 2° premio di L. 300 fu assegnato all'ing. Rabbi di Bologna.

Cassette di riparazioni e cartelli indicatori

A tutti i detentori di *Cassette da riparazioni*, non solo, ma a tutti i signori Capi Consoli, Consoli e Soci, in vicinanza dei quali trovansi alcune di tali cassette, rivolgo ancora vivissima preghiera perchè, colla maggior possibile sollecitudine, abbiano ad indicarmi lo stato di conservazione delle cassette stesse. Mancando, esse, di qualche oggetto prego precisarmelo, per procedere ad un completo rifornimento prima dell'aprirsi della prossima stagione così favorevole alle gite, alle passeggiate ciclistiche.

Cassette da riparazioni e Cartelli indicatori vennero in Generale. Ciò ripeto perchè sarebbe utile che le domande mi giungessero sollecitamente onde e le une e gli altri, collocati presto, portassero maggiori vantaggi.

Nel far domanda delle cassette si deve tener calcolo delle località per le quali tali cassette vengono richieste. Sono preferibili località isolate, o piccoli centri, privi di meccanici o privi di facili mezzi di comunicazioni.

Per le domande dei cartelli ripeto quanto già dissi sul N. 5 della Rivista mensile dello scorso anno. — Chi desidera provvedere al loro collocamento dovrà anzitutto munirsi di permesso che si ottiene indirizzando domanda su carta da bollo da 50 centesimi alla Deputazione Provinciale, od all'Autorità Comunale, a secondo che la Strada è di proprietà della Provincia o del Comune, oppure interessando verbalmente se possibile, dette Autorità ed altri, come uffici telegrafici, telefonici o proprietari privati, dai quali soli dipende tale permesso. Ottenutolo ed accertato da qual parte il cartello verrà collocato, sarà bene corredare la richiesta, che si manda alla Direzione del Touring, con schizzi nei quali devono essere chiaramente indicate le diciture (nel modo più conciso possibile), e segnate le frecce. Ogni cartello non potrà generalmente servire che per due strade diverse. Essendovi spazio si potrà indicarne una terza col motto «di fronte per...»

Già dissi come ai pali di ferro, prima adottati, vengano ora sostituiti quelli di legno i quali, devono essere preferibilmente di castagno o di rovere larice, devono avere l'altezza di metri quattro circa e il diametro da 12 a 15 centimetri. La parte da infiggersi nel terreno va alquanto abbruciata o, perchè vi possa solidamente aderire, si consiglia munire la base con qualche mensolletta e gettarvi sopra, empiedo la buca, della malta grossolana fatta con calce idraulica. Ricordo ancora che tra il Touring ed il Ministero della Poste e dei Telegrafi esiste una convenzione in virtù della quale, mediante il pagamento annuo di L. 0.50 per ogni cartello, il Touring ha facoltà di servirsi dei pali telegrafici, quando ciò possa tornar utile al Touring stesso. (Vedi Rivista mensile N. 8 del 1897).

Più sopra accennai come «Cassette da riparazione e Cartelli indicatori» vennero in discreto numero posti a mia disposizione. In discreto numero, non però in numero pari ai bisogni che sono grandissimi. Sarebbe assai bello,

quindi, se tutti i Soci che hanno del nostro Touring un alto ideale, e ne desiderano sparsi copiosamente i grandi vantaggi di cui esso si fa iniziatore, concorressero per accrescere il numero delle Casette, dei Cartelli da collocare negli infiniti luoghi che ne mancano. La Rivista, ebbe, per lo passato, a registrare il nome di parecchi di questi soci veramente benemeriti.

Quest'anno non solo mi lusingo che molti e molti altri ancora dovrò additarne al generale encomio e benemerita, ma spero aver pure la soddisfazione di far incidere su Cassetta e su Cartelli il nome di parecchi i quali, concorrendo per l'intero costo di L. 15, per le prime, e di L. 10, per i secondi, ne avranno acquistato il diritto.

ARLATO RAO. ARDENIGHI

Le Ditte benemerite del Touring

Sono ditte benemerite del Touring quelle che per dare pubblicità ai loro prodotti si valgono delle pubblicazioni del nostro Sodalizio dando così alla Amministrazione modo di disporre di maggiori somme per migliorare sempre più le pubblicazioni stesse.

La Rivista mensile del Touring inglese introita oltre L. 150 mila l'anno per pubblicità. Quella del Touring francese per sole tre pagine della copertina introita L. 36 mila. Noi siamo ancora ben lontani da queste cifre, che a molti possono sembrare favolose, mentre sono effettive e reali e si giustificano pienamente pensando all'efficacia di una reclamo così estesa e diretta a persone colte, riflettenti articoli che interessano i lettori della rivista. Però abbiamo già fatto noi pure notevoli introiti e dobbiamo segnalare alla gratitudine dei soci le ditte che, pur facendo il proprio interesse (perchè, come si è detto la pubblicità sulle nostre pubblicazioni è certo fra le più efficaci) consentono di fare maggiori spese in pubblicazioni di quel che sarebbe consentito dalla sola quota di L. 6 annuo.

Segnaliamo fra le Ditte benemerite la Ditta Botticella che ci ha versato circa L. 2000 per la pubblicità dell'annuario. La Ditta Abbiati che ci stampa per sole L. 20 al mille le riviste in compenso della concessione fattale della reclamo.

La Ditta Unione Cooperativa di Milano, Rovatti e C. di Milano, E. Sommariva e C. (Agenzia di viaggi Chiari), Unione Militare di Roma, Ing. E. Pogliani e C., mobili, M. Turkheimer, biciclette, Pirelli e C. gomme pneumatiche, Gerosa e C., smalti.

I Soci che ricorrono ad una delle Ditte ricordate nelle nostre pubblicazioni (tutte di primo ordine e desideroso dell'incremento della istituzione) non manchino di accennare al nostro Touring, per dare una prova evidente alle Ditte stesse del vantaggio che anche esse hanno avuto nel far capo al nostro Sodalizio.

Doni ai soci benemeriti del Touring

1. — Una medaglia di benemerita offerta dal Touring a chi avrà procurato dopo il 1 Gennaio 1900 10 soci annuali o 5 vitalizi.

2. — Un biglietto del valore di L. 325 per un viaggio gratis con soggiorno e vitto per 8 giorni a Parigi offerto dal Socio Sommariva Giuseppe, gerente della Agenzia Chiari di Milano, Galleria V. E. Il biglietto sarà estratto in Luglio fra coloro che avranno presentato 10 soci dal 1 Gennaio al Giugno 1900.)

3. — Una bicicletta ciclo alpina o Star Wheel del valore di L. 300 offerta dal socio M. Turkheimer, via Lanzoni 10 Milano. (Estrazione in Novembre fra coloro che dal Marzo all'ottobre 1900 avranno presentato 10 soci).

4. — Abbonamento gratuito a tutto il 1900 al giornale «La Gazzetta dello Sport» a favore di chi avrà presentato 5 nuovi soci. Il Giornale è di grande formato, trisettimanale, e si occupa di ciclismo, automobilismo, scherma, ginnastica, canottaggio, nuoto, alpinismo, caccia, tiri, giuochi sportivi ecc. (costa L. 6 annue.)

5. — Abbonamento gratuito a tutto il 1900 all'orario generale delle Strade Ferrate edito dal socio vitalizio E. Botticella di Milano (via A. Manzoni, 39) a favore di chi presenta un nuovo socio vitalizio. (L'abbonamento annuo al ricco ed accurato periodico molto utile ai turisti, costa L. 5.)

6. — N. 6 custodie automatiche per bicicletta del valore di L. 40 ciascuna, offerte dalla Società Italiana per la custodia automatica delle Biciclette (Foro Bonaparte, 60, Milano) da estrarsi a sorte fra i Consoli del Touring che dal Maggio al Dicembre 1900 avranno procurato nuovi soci vitalizi. (Ogni socio vitalizio procurato, dà diritto di concorrere con una probabilità all'estrazione.)

Comunicazioni tra i Soci

DOMANDA N. 1. — Può il «freno sul cerchione» venir applicato senza danno a cerchioni di legno?

DOMANDA N. 2. — Potrebbe qualche consocio indicarmi un buon freno ad applicazione stabile (per lunghe discese) che non lavori sulle gomme?

DOMANDA N. 3. — Conosce qualche consocio un'opera speciale sui premi da bicicletta?

DOMANDA N. 4. — Potrebbe qualche consocio indicarmi un sistema raccomandabile di parafranghi leggeri, e facilmente riducibili o staccabili quando non debbano venir usati?

W. Mackenzie (Torino).

DOMANDA N. 5. — Come si potrebbe organizzare il servizio dei depositi benzina per gli automobilisti?

Artigo Guido.

DOMANDA N. 6. — In Francia — come altrove — i tribunali ammisero che la fotografia è un'arte. In Italia... nulla, di tanto giusto. E' dunque permesso a chiunque di riprodurre impunemente l'opera che un artista dà alla luce, noncurando ne spese, fatiche, studi, non indifferenti? Io chiedo al Touring il suo appoggio (morale) per promuovere una legge che protegga il fotografo come si fa pel pittore, per l'incisore, lo scultore. Io non sono ne professionista ne dilettante; amo l'arte seguendo e studiandone avidamente il continuo progresso. Ed il mio grido di dolore si associa a quello dei mille fotografi affigliati del T. nel vedere la fotografia umiliata a tal punto in Italia. Per riunirei tutti, fotografi o dilettanti in una sola famiglia io chiedo l'intervento del T. affinché colla Rivista li inviti a mandarmi il loro indirizzo esatto, per le comunicazioni o per concertare il modo migliore alla buona riuscita. Ed io con circolari, lettere, annunci, li terrò sempre al corrente, chiedendo loro giudizio e parere, precise informazioni.

Nico Barbieri (Bassano).

DOMANDA N. 7. — Sarò molto grato al consocio, che mi risponderà, avendo sperimentate ambo le strade, quale sia la migliore nella linea Bologna Pistoia: quella che dai Bagni della Porretta fa il giro per Pracchia, come indica la guida, o quella che sale alla Collina.

Num. 21209.

NOTA BENE. — Chiunque può rivolgere ai soci domande, o inviare risposta a mezzo della Rivista. Ogni domanda porterà un numero continuativo, al quale corrisponderà poi quello della risposta che ci perverrà. Domande e risposte brevi al più possibile.

Biblioteca

Si avvertono i soci che l'ultima edizione del *Catalogo dell'I. G. M.* è esaurita, e non se ne pubblicherà una nuova che in luglio.

NUOVE PUBBLICAZIONI.

ANNUAIRE DU T.-C. SUISSE pour 1900. Pp. 160.

Contiene, oltre alle notizie sui vari servizi del T.: un elenco — in 18 pag. — delle località ove si trovano alberghi, riparatori e fotografi affiliati al T. svizzero; 43 pp. d'igiene del ciclista e di nozioni sui primi soccorsi, del dott. F. Ducellier; 8 pp. di distanze chilometriche delle strade principali della Svizzera; vari itinerari per escursioni nella Svizzera o in Savoia.

COSTUMI SARDI. Raccolta completa per cura di U. Martelli. — Firenze.

Abbiamo ricevuto le prime 4 tavole colorate (formato 50 per 34). L'A. annuncia una tavola al mese, e queste saranno non meno di 60. L'opera terminerà con la riproduzione di alcune usanze, feste e balli più originali nell'Isola. Ogni tavola costa L. 1, e 1.30 su cartoncino di lino. Avendo trovato buona e interessante questa pubblicazione, ottenemmo dall'A. di poterne facilitare l'acquisto ai soci del T. (V. *Facilitazioni*).

MON VOYAGE EN ITALIE. Livr. 1: *Venise*. — Milano, Nilsson et Jentsch, 1 fr.

E' la prima delle 25 dispense di cui si comporrà l'opera. Questa è a foggia di grande album, su carta di lusso, ricco di magnifiche fotoincisioni, corredate di notizie e impressioni.

L'AUVERGNE ET LE VELAY. Guido illustré publié par le Syndicat d'initiative de Clermont-Ferrand et de l'Auvergne et par le synd. d'init. du Puy. — 1899.

Opera di propaganda che ci prova come — mentre noi parliamo tanto di *industria dei forestieri* — in Francia da tempo si lavora, si agisce, e numerosi *andacati d'initiative* si adoperano — con uffici gratuiti d'informazioni con pubblicazioni illustrate come questa, distribuite gratuitamente — a far conoscere le bellezze grandi e piccole del proprio paese ed attirarvi il forestiero.

Del volumetto ne abbiamo varie copie a disposizione di quei soci che ce lo chiedessero con cartolina doppia.

CIVIDALE IL SUO MANDAMENTO. Piccola guida illustrata pel forestiero. — Cividale, G. Fulvio ed., 1899, pp. 28 con incisioni fuori testo e 1 piantina della città.

Pubblicata in occasione delle onoranze millenarie a Paolo Diacono, informa brevemente il visitatore di ogni cosa notevole della città e dintorni.

VISITA ALLA CERTOSA PRESSO PAVIA ed al Palazzo Ducale Visconti in Pavia, con notizie relative ai principali monumenti della città. — Pavia, Stab. Marelli, 1900; pp. 119 con incisioni.

GUIDA DELLE SEGNALEZIONI ALPINE nelle Prealpi e nelle Alpi della Lombardia confinanti colla Svizzera, di C. Morlacchi, a cura della Federazione Prealpina. — Milano, pp. 15, L. 0,15.

Il Consiglio del T. aveva deciso, in sua seduta 23 marzo scorso, che il T. provvedesse a raccogliere le notizie su tutte le segnalazioni alpine, soddisfacendo così a un giusto e sentito desiderio. L'utilità, infatti, dei cosiddetti *segnalari*, per gli alpinisti, è assolutamente indiscutibile, e nulla può più efficacemente aiutare la popolarizzazione dell'alpinismo quanto tali indicazioni, che facilitano le salite, liberando spesso dalla necessità delle guide, e portando quelle alla portata di ogni borsa.

Questo opuscolo — che forma la *Guida N. 2* della Federazione Prealpina — ci presenta ora il lavoro in gran parte fatto, giacchè, se non erro, fuori della Lombardia poco si fece finora in fatto di segnalazioni alpine. Ad esso possono dunque ricorrere gli amanti delle ascensioni montane, in attesa di una guida più completa.

Guide Amministrative e Commerciali

Riceviamo l'edizione 1900, da poco uscita, del notissimo **ANNUARIO D'ITALIA.** Contiene più di 3000 pagine, con una parte dedicata ai paesi esteri, una parte amministrativa ecc. Quest'anno è pubblicata da A. Dal Pra e C., Milano, e costa L. 20.

FACILITAZIONI LIBRARIE PER I SOCI

GUIDE JOANNE. — I soci possono averle *franche di porto e senza aumento per l'aggio* ai prezzi di copertina.

COSTUMI SARDI. I soci possono avere quest'opera, di cui parliamo fra le *Nuove pubblicazioni*, col 20 per cento di sconto, franco di porto; quindi i prezzi delle tavole — da L. 1, e 1,30 — sono per essi ridotti a L. 0,80 e L. 1,10; e sugli abbonamenti alla serie di 12 tavole, godranno dello sconto del 25 per cento, prezzo netto: L. 9, o L. 11,70.

GUIDE DES VALLEES VAUDOISES DU PIEMONT, pubbl. dalla Soc. Valdese d'Utilità pubblica (1898, pp. 338, con 1 carta topograf. al 50.000). (Ne parlammo nella *Rivista* di giugno 99). Prezzo netto per i soci (sconto 20 per cento), franco di porto: L. 2. Legato in tela e oro L. 2,80.

ITINERARIO GUIDA UFFICIALE DELL'ISOLA DI SARDEGNA, dell'Ing. E. Vacca-Odone, Cagliari, 1899, pp. XXIII - 463.

Contiene gli itinerari e le distanze per tutte le linee di navigazioni, ferroviarie, carrozzabili, carroggiabili, mulattiere; tavole delle distanze dai Comuni alle stazioni ferr.; tavole poliometriche delle distanze fra le stazioni ferr., fra i capoluoghi di mandam., fra i Comuni di ciascun circondario; un elenco delle case cantoniere, miniere, tonnaro; la circoscrizione giudiziaria, politica, amministrativa ecc.; un elenco di tutti i Comuni e frazioni con la loro circoscrizione, popolazione, distanze, superficie, altezze sul mare ecc., ecc.; le altezze sul mare dalle montagne ecc.

All'opera va annessa una *Carta itineraria*, in apposita cartella in tela e oro, formato tascabile (o murale, a scelta), alla scala di 1: 250.000.

Prezzi netti per i soci (dedotto lo sconto del 20 per cento, franco di porto): il volume, legato in tela e oro, L. 4,80; la Carta L. 2,40; volume e carta L. 6,40.

DONI PERVENUTI

Dallo *Svenska Turistföreningen*: 5 volumi-album di incisioni e descrizioni in varie lingue, dei paesaggi e monumenti della Svezia, che attestano quanto faccia l'Associazione turistica svedese per far conoscere agli stranieri le bellezze della patria.

Dalla Sezione di Varallo del C. A. I.: *In Vallesia, album d'un alpinista*; *Vallesia e Lago D'Orto*, descrizione geologica del dott. C. F. Parona (1886); *La Colonia tedesca di Alagna-Vallesia e il suo dialetto*, del dott. G. Giordani (1894); *Guida illustrata della Vallesia e del Monte Rosa*, di F. Tonetti (Varallo, pp. 532); *Nuova carta della Vallesia e del Monte Rosa* disegnata da F. Tonetti. Tutte opere pregevoli pubblicate a spese o per cura della Sezione.

Dalla Sez. di Milano del C. A. I.: *Annuario 1897-98 e Cronaca della Sez. di Milano nei primi suoi 5 lustri di vita*.

Dal Sig. Avv. D. Guarnaschelli: Annata 1896 della *Gazzetta dello Sport*.

NB. — Fra i doni pervenuti alla Biblioteca, non fu fatto cenno a suo tempo, per involontaria dimenticanza, del volumetto *La Sezione di Lecce del T. C. C. I.*, pubblicato da quella attiva, benemerita Sezione, quantunque ne sia stato parlato nella *Rivista* di febbraio, sotto la rubrica *Attività nazionali*. Riparo volontari alla dimenticanza, anche in considerazione del pregio dell'elegante pubblicazione, che attesta l'attività e l'entusiasmo a pro del T. del suo autore, il Console Conte d'Ugento.

Il Bibliotecario
G. OLIVIERI

Inviarono numeri arretrati della Rivista per la raccolta d'ufficio i Sigg.:

Ing. G. & P. Carminati, Bergamo - Cav. avv. Grillo Francesco, Alessandria - Umberto Battaglieri, Cavallonferato - Moracchini Cristoforo, Genova - Via Tre Re Magi 14 - Ghetti Rng. Michele, Forlì - Tamai Antonio, Spilimbergo - Lievre E. Genova - A. Rivoir, Bordighera - Cesare Corsani, Firenze - Volpi Paolo, Milano - Vacchiati, Ferrara - Michele Angelini, Siena - Carlo Lelidi, Milano - Enrico Seiwentz, Trieste - Capitano Aldo Succi, Napoli - Alfredo De Barbieri, Genova - Antonio Mattei, Areo

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. C. I. inseriti dal 15 Marzo 1900 al 15 Aprile 1900

SOCI VITALIZI (*)

Milano — Botticella Rag. Ettore — Candiani Comm. Giuseppe — Ferrario Francesco — Nicoll Rag. Lorenzo — Rosazza Cav. Amedeo — Sommariva Giuseppe — Tagliabò Ing. Antonio — Viviani Ing. Bernardo. — **Roma**, Giovanni Enrico — **Terni**, Debbi Anselmo — **Torino**, S. A. R. Principe Emanuele Filiberto di Savoia duca d'Aosta. — S. A. R. Principe Tommaso di Savoia Duca di Genova.

SOCI EFFETTIVI (**)

ALESSANDRIA - *Aegui*. — Maffei Giuseppe.
Frugarolo. — Montaldi Francesco.
Mirabello. — Tomasi Egidio.
Nizza Monferr. — Giaccone Guglielmo, Gino Gian Felice.
Quaranti. — Costa Giuseppe Camillo.
Tortona. — Oberti Giovanni.
ANCONA. — Casiroli Oreste, Mariotti Lamberto, Sala Convegno, H. Bersaglieri.
AQUILA. — Conti Augusto, Ricotti Pier Vincenzo.
BELLUNO - *Agordo*. — Solda dott. Egidio.
BERGAMO - *Ciridate al Piano*. — Rebaioli Giuseppe, Salvani dott. Pietro.
Caravaggio. — Oreni Guido.
Martinengo. — Pinetti dott. Giovanni, Spadoni Enrico.
Pradalanga. — Monguzzi Onorato.
Treviglio. — Bellotti Andrea.
BOLOGNA. — Bianchi Enea, Brugnoli Odoardo, Buldrini ing. Ugo, Cicognari dott. Carlo, Grevatin dott. Francesco, De Vecchio Gustavo, Flandoli Giuseppe, Monti Turno, Musiani Lorenzo, Napolioni dott. Luigi, Nob Aristide, Rocchetti Francesco, Rossi Vittorio, Spinelli Adolfo, Rovarsi Giuseppe.
Castel S. Pietro. — Paglia cav. Calisto.
S. Giorgio di Piano. — Garagnani Francesco.
S. Lazzaro Savena. — Rossi Rodolfo.
BRESCIA. — Bertoglio Luigi.
Gossione Sopra. — Valacchi Giovanni.
Salò. — Bonera rag. Francesco, Masserani ing. Giuliano.
CASERTA. — Ghilanzoni Azolio.
Capua. — Vittorelli Luigi.
Cassino. — Capaldo Ettore.
Garla. — Calza Ettore.
Isola dei Liri. — Roeminger Vittorio.
S. M. Capua Veteri. — D'Agostino Adolfo.
CATANZARO. — Donatuti Vittorio, Dieloz Lorenzo, Supino Vincenzo.
Tropea. — De Lorenzo Matteo.
CHIETI - *Ortona a Mare*. — Terra Tommaso.
COMO. — Ago Angelo, Bianchi Edoardo, Cavalleri Edoardo, Cattaneo Luigi C., Giorgetti avv. Gino, Livio Mario, Parravicini Paolo, Peregrini nob. Paolo, Scalini Camillo, Stecchini Gianni, Varona Paolo, Veronelli Pietro.
Acquate. — Spreafico Battista.
Argegno. — Zucchi Luigi.
Aso. — Pozzi Giuseppe, Romagnoli cav. Arturo.
Bullabio Inf. — Barozzi Giuseppe.
Belgirate. — Motta Riccardo.
Cantù. — Meroni Carlo.
Castello s. Lecco. — Badoni Eduardo.
Creva. — Hess Luigi.
Lecco. — Anghileri Pio, Assunti Arturo P., Bertarelli Carlo, Brambilla Arn., Conti Salvatore, Locatelli Ercole, Manzoni Aless., Sala Battista, Turba Battista, Manzoni Aless., Sala Battista, Turba Battista.
Lomazzo. — Grisoni Vittorio, Guarnerio Giovanni, Pizzi Enrico.
Luino. — Casati avv. Ettore.
Malgrate. — Casanova Paolo.
Malnate. — Malnati Luigi.
Ponte Tresa. — Pietranero Francesco.
Valbrona. — Roncareggi Enrico.
Valmadrera. — Bai Luigi, Lonati Luigi, MAGGI ROSA, Riva Ricciardo.
Vignia. — Ongaro Giuseppe.
COSENZA - *Rossano*. — Greco avv. Giovanni, Rizzo Corrado Cesare.
CREMONA. — Bignamini Mario, Rizzi Quinto, Zanotti Leo.
Casalnuovo. — Bonetti Carlo, Rossato Egidio.
Grumello. — Remondi rag. Luigi.
Gussola. — Giacomi Evardo.
Martignana Po. — Bertozzi dott. Giuseppe.
CUNEO. — Eula Olimpio, Pirinoli Giovanni, PIRINOLI IDA.
Saluzzo. — Rastelli Franco.
FERRARA. — Boari Bruto, Boari Gregorio, Carletti Ermanno, Cassai Aldo, Castaldini Carlo, Collevato

Marco, Duo Adolfo, Lattuga Ugo, Marchiani Carlo, Mazza conte Ant., Morini Aldo, Pasquali Antonio, Ricci Giuseppe, Rossetti Pietro, Scroffa conte Antonio, Tosi Benito.
FIRENZE. — Abbatecola Livio, Adreani Marco, Anzi Grossi Gio., Barbolani Da Montalto conte Guido, Benvenuti avv. Aless., Bronson Walter C., Bruni Arturo, Camerino Salvatore, Casini Guglielmo, Cassini Vittorio, D'Ancona dott. Gius., Debbi Aldo, Giulio, De Simone ing. Nicola, Franchetti Carlo, Isola Ugo, Lotti Alessandro, Lotti avv. Francesco, Martini Bernardi Aless., Marzoni Francesco, Mezzavilla cav. Oreste, Mugnaini Ugo, Nathan Giuseppe, Noteanu Isidoro, Roster prof. Giorgio, Squarzi Gioschino, Venturi Ginori Nello.
Castel d'Acone. — Fiorelli Bianco.
Castelfranco di Sotto. — Trivella Paolo.
Chiusi. — Pianigiani Aless.
Contea. — Del Campo Filippo.
Pontassiere. — Berchielli dott. Gaetano, Bigazzi avv. Nino, Campani cav. dott. Ettore, Parenti Leopoldo, Piselli Enrico, Puggelli Oreste.
Rufina. — Innocenti Tancredi, Tilli Casimiro.
S. Maria a Monte. — Terreni Camillo.
S. Miniato al Tedesco. — Cantanti Bozzi conte Aless., Sisti, — Malucchi Cesare.
GENOVA. — Burgo Luigi, De Andreis Italo, Horta dott. Paolo, MILLER HILDA, Montanari Agostino, Martini conte Gerolamo, Serena Giuseppe.
Alussio. — De Lizardi Manuel, DE LIZARDI ALBANO.
Albenga. — Ascheri Arturo, Del Carretto march. Alessandro, Del Carretto march. ing. Nicolò, Di Balerio march. Domenico.
Chiavari. — Repetti dott. G. Vittorio.
Lusignano d'Albenga. — Morandi Gaspare.
Savona. — Dalla Vedova ing. Gius., Sacchetto ing. Francesco.
Spezia. — Bertonati ing. Giuseppe.
Zuccarello. — Pizzo Romeo.
GROSSETO. — Margottini avv. Giuseppe, Rodolfo Raff., Torti Alberto Enrico.
Massa Marittima. — Guerrieri Guerrino.
LIVORNO. — Carter Riccardo, Ciappi Luigi, Conti Giovanni, Meyer Luigi Slegers Arturo.
MANTOVA. — Azzali Italo, Bonifanti dott. Cesare, Biondi Gino, De Maria Federico, De Moll barone Leopoldo, Frugoni comm. Paolo, Magnaguti Conte Isidoro, Magri Guido, Mantovani comm. avv. Ugo, De avv. Elleno, Roccalchi Francesco, Richter mg. Vito, Solumuno Edoardo.
S. Benedetto Po. — Pavesi Luigi.
Suzzara. — Bassoli ing. Carlo.
MASSA CARRARA - *Pontremoli*. — Botte Marzio, Cesare.
MESSINA. — Frey Bernardo.
MILANO. — Ahrami Felice, Arconecchi Dario, Arca gido, Ancarani Carlo, Arcangeli Guido, Arpaia Antonio, Artaria rag. Ferdin., Barbi Carlo, Barozzi Barozzi Pietro, Bertazzoli Giuseppe, Bertazzoli Biondi Giano, Bironzo Arturo, Borrelli Carlo, Biondi comm. Giuseppe, Carabelli Ambrogio, Castiglioni Alberto, Castiglioni Guido, Cattaneo Cavanna ing. Eugenio, Cerretti nob. dott. Carlo, Chino Vianello, Curti Cesare, De Ritter Zeno, De Donna Luigi, Felolo Arturo, Ferrari Cesare, Favre avv. Carlo, Fliess cav. Lodovico, Gianni Aldo, Gatti Serafino, Guicciardi conte Carlo, Invernizzi Luigi, Lampugnani Dante, Lesina Clemente, Longhi Francesco, Lovati Cesare, Luisoni Antonio, Marzani Francesco, Marzani Antonio, Marchetti Farina, Marietti dott. Antonio, Mascheroni avv. Ugo, Mazzini Marchesi Torquato, Mazzoni Alessandro.
MEADOWS H. CLARA, Muzzi Saverio, Muzzi avv. Carlo, Fliess cav. Lodovico, Gianni Aldo, Muzzi Vittorio, Nob Angelo, Paltauf Cesare, Perotti Perotti Angelo, Perotti Guglielmo, Pizzardi Carlo, Pizzoli G. B., Pina Pietro, Pujada Augusto, Riva Alessandro, Rapazzini avv. Giulio, Rava march. Reale Guido, Riva Ettore, Roberti Giuseppe,

(*) Art. 6 dello Statuto: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione un capitale di lire CENTO per una volta tanto. — (**) Quota annua di L. 6. Tassa d'ingresso L. 2.

- dott. Gaspare, Rossi Adolfo, Rusemberg Paolo, Sala Convegno ufficiale 58. Fantaria, Sausseverino Vimercati conte Alfonso, Silvestri Guido, Simondetti Roberto, Sordelli Guido, Strada Angelo, Tagliabò Antonio, Tagliabuo dott. Ang., Tognetti Romolo, Torriani Carlo, Valaperta Ang., Visone avv. Federico, Zanetti avv. Gian Luca, Zanoni Emilio.
- Abbiategrazano.** — Casazza dott. Alessandro, Colombi Michele, Redaelli Antonio.
- Arcore.** — Vigluzzi Emilio.
- Casalpusterleno.** — Giacomini Tomaso, Perego Attilio, Peviani Luigi.
- Fagnana Olona.** — Campagnoli Carlo.
- Legnano.** — Lonzi Ugo.
- Lesmo.** — Sala Antonio.
- Lodi.** — Dedi Valentino, Nicolini dott. Gaetano., S. Martino di Strambino conte Annibale.
- Meda.** — Anagni Antonio, Birosi Augusto, Lanzani Giovanni, Lanzani Paolo.
- Monza.** — Bellini Guido, Bossi Carlo, Brambilla avv. Giosuè, Confalonieri Cesare, Crippa Carlo, Dell'Orto Isma, Dossi Aronne, Fasoli Luigi, Ferrari Tiberio, Galbiati Giuseppe, Lucca Natale, Morandi Antonio, Pagnoni Marco, Soroldoni Romeo, Uglietti Franco.
- Norate.** — Parini Battista.
- Orio Litta.** — Marangoni Arturo.
- Vimercate.** — STUCCHI GIUSEPPINA.
- MODENA.** — De Mori Giuseppe, Ferrari nob. Alfonso, Marchesi Dante, Mari Raimondo, Rangone Santacroce march. Aldobrandino, Virano Lorenzo.
- Carizzo.** — Benati Nino.
- Maranello.** — Dallari dott. Vittorio.
- S. Felice sul Panaro.** — Ascari Umberto, Giavoli Nicodemo, Panigardi Enrico.
- NAPOLI.** — Charlton M. John, Curcio rag. Cesare, Fornario Gennaro, Garcea Roberto, Parisi Gabriele, Shinger Adolfo R. W., Sivori Riccardo.
- Meta di Sorrento.** — Lauro dott. Raffaele.
- Portici.** — Ciuffolini Alfonso.
- NOVARA.** — Garelli Edgardo.
- Anzate.** — Marietti Arturo.
- Biella.** — Mathieu Pierre.
- Bolzano N.** — Viola Adolfo.
- Coazze.** — Alistia Alberto, Ferrari Ardicini Aless., Guerra Giacomo, Zavattaro Giuseppe.
- Lessona.** — Cappa Basilio.
- Pallanza.** — Aloywn Emilio, Betteo Carlo, Castelli ing. Pietro, Mellerio Enrico, Peretti Cesare, Raineri avv. Luigi, Viani Giuseppe.
- Pegno.** — Soldi Costantino.
- Sagliano Micaa.** Canova Natalino.
- S. Carlo Fondotoce.** — Spadacini Giuseppe.
- S. Giovanni Andorno.** — Solco Albino.
- Susa.** — Scaglia Giuseppe.
- Trasano Verelli.** — Pagliano Carlo.
- Verelli.** — Bavaglioli Prospero, Biehley ing. Henry, Delmastro avv. Cesare, Ferraro Maria, Mazzarello Ettore, Moncalieri Edoardo, Mosca Giuseppe, Pisani Giuseppe, Tedeschi Eugenio, Troves Leone, Vignale geom. Giuseppe, Zanotti dott. Alberto, ZANOTTI FERRARIO VIRGINIA.
- PADOVA.** — Benocchio Innocente, Benetazzo ing. Eugenio, Corradini Silvio, De Antonio Carlo, Fontanarosa Ferruccio, Rossi Pianelli Vitt., Saloni Arturo, Stella Ettore, Vallicelli dott. Alfredo.
- Belluno.** — Benacchio Marco, Businaro Giuseppe, Candiani Andrea, Galli Riccardo, Rinaldi cav. Francesco, Baggero Rinaldi, Visentini Vittorio.
- Este.** — Accordini Benigno, Galante Luigi, Galante Luigi, fu Ferdinando, Longo dott. Gaetano, Mammo Giacomo, Sambo Luigi.
- Osio Padovano.** — Fabris Pietro.
- Verona.** — Biasolo Massimiliano.
- Fior di Sacco.** — Fiano Luigi.
- PALERMO.** — De Stefani Michele, Lenti ing. Baldo, Pintacudi Tomaso.
- PARMA.** — Comand. 2. Regg. Granatieri, Ferrari Gino, Scipioni Fiorenzo, Varoli Piazza Cesare.
- 1. Secondo Parmense.** — Gregori Antonio.
- PAVIA.** — Cantù Ettore, De Bernardi Augusto, Mortarotto Giovanni.
- Robbio.** — Longhi Pietro.
- Sevico.** — Vecchi G. M.
- Clavegna.** — Paronzi G. B.
- Simiana.** — Mascherpa Francesco.
- Stradella.** — Rossi Italo, Roselli dott. Ercole.
- PIUGIA.** — Mignini Luigi, Pratesi Leonardo.
- San.** — Baruzzi Luigi.
- Sarni.** — Battistelli dott. Luigi.
- Sora.** — Ciamprelli Cesare, Piselli Carlo, Sini Pietro.
- PESARO - Urbino.** — Benvenuti Gino.
- PIACENZA.** — Fogliata Luigi, Omorama Edoardo, Vaccari Orfeo, Zanetti Ulisse.
- PISA - Pontedera.** — Ferretti Vittorio.
- PORTO MAURIZIO - Bordighera.** — Biancheri Eugenio, Riccardi conte Filiberto, Riello Ampelio.
- S. Remo.** — Albrecht Simon, Bariola Augusto, DE RITIBOR Contessa MARIA, Martenucci Luigi, Meiffret Giuseppe, Muller Paolo, Soli Ugo, VIEDERBERGER ADELE.
- RAVENNA - Castelbolognese.** — Nevi dott. Giacomo. Luco. — Cricca Pier Felice.
- REGGIO CALABRIA - Boralino.** Mileto Eugenio.
- REGGIO EMILIA.** — Corti Bonaventura, Giovannini Arto, Messa Mario, Panizzi avv. Fran., Reggiani Ivone.
- Castelcarano.** — Casolari Achille.
- Guastalla.** — Ghisolfi dott. Napoleone.
- ROMA.** — Bertoni Cesare, Bianchi Raniero, Cirilli Domenico, Cortese cav. Gius. De Lucia Giuseppe, DI SASSO Duch. RUFFO, Frigerio Giovanni, Ilughist Carlo, Lupi Emilio, Monti rag. Cesare, OXENHAM ALICE TYDE, Parisotti cav. Oreste, Pihler Umberto, Ramoni Cesare, Ribot Amodeo, RUFFO Principessa ELISA, FUFFO Principessa OLGA, Sagnotti Amodeo, Sambucetti Attilio, Santaroli Giuseppe, Val-torta Alessandro.
- Torracina.** — Capponi Angelo, D'Enrico Eugenio.
- ROVIGO - Costa di Rovigo.** — Giovannoni Vittorio.
- Lendinara.** — Hueypfel Arnold.
- SASSARI - Ozieri.** — Gramola nob. ing. Carlo.
- SIENA.** — Ponsicchi Angelo.
- SONDRIO.** — Bertoli Luigi, Bonfadini Carlo, Carbonera Giacinto, Chamard Enrico, Chiodi Francesco, Cornelli Ettore, Fritschli Emilio, Galli Ettore, Manfredi Ettore, Masotti Gius. Ottini Leopoldo, Pircher Abramo, Ser-tori prof. Umb. Tavelli Polinto, Wilhelm Giorgio.
- TORINO.** — Aicardi Alberto, Allemanno Felice, Audiberti Aless., Barberis Gius., Bernachon Aless., Bert Achille Bolla barone Lucio, Borghesio Mario, Borgiagli Antonio, Borgna dott. Domenico, Calza Benedetto Gius., Cavallo Carlo, Ceriana Mayneri dottor Michele Cerutti Guido, Cornetti avv. Carlo, De Bernardi Ludov., Di S. Marzano conte Britannia Sigray, Druetti avv. Vincenzo, Ferretti Alfredo, Franco ing. Giovanni, Frazy rag. Onorato, Gatti cav. Luigi, Gatti Pippo, Grignani Augusto, Hirschhorn Marco, Kluzer Gius., Langieri Luigi, Levy Emilio, Lombardo Cosimo, Maguani Felice, Olivero Dafne, Olivetti Gino, Peghini Silvio, Reluffi Giovanni, Rosa di S. Marco conte Vinc., Scala Giovanni, Segu dott. Marco, Sereno Gabriele, S. A. R. il Duca d'Aosta, S. A. R. il Duca di Genova, Spinardi Giuseppe, Torchio Luisa, Ulrich Vincenzo.
- Russoleno.** — BOULANGER MARIE, Bertone dott. G. B., Mattalia Giovannina.
- Caluso.** — Bianco avv. Severino.
- Chirasso.** — Scaglia dott. Giuseppe.
- Ircio.** — Ambrosotti dott. Ugo.
- S. Giorgio Can.** — Datta Giuseppe.
- Torre Pellice.** — Longo prof. Edoardo.
- TRAPANI - Mazara Vallo.** — Favara Scurto avv. Vito.
- TREVISO.** — Levacher avv. Italo.
- Saligo.** — Boschieri dott. Francesco.
- S. Vito d'Asolo.** — Benetti Antonino, Campostella Antonino.
- Volpago.** — Borella Giosafatte.
- UDINE.** — Citta Ernesto, RUBINI CACITTI TERE-SINA, Sartogo avv. Ottavio, Tonini Romolo.
- Cividale.** — Marzuttini Carlo, Sgiarovallo Luigi
- Costano.** — Fabris Giovanni.
- Fanna.** — Cassini dott. Italo.
- Fludiano.** — Sbrizzi Mario.
- Maniago.** — Bortoluzzi Luigi.
- Pordenone.** — Francescon Luigi.
- Spilimbergo.** — De Prato Gustavo.
- VENEZIA.** — Arcolin Vincenzo, Battisti Carlo, Battisti G. B., Briccio Angelo, Catterini ing. Romolo, Dalla Venezia Carlo, Fletcher Horace, Malanga Gius., Mazzaro Pietro, Pela Umberto, Porta Francesco, Viola Filippo.
- Cavarzese.** — Fiori Luca.
- Chioggia.** — Galimberti Vittorio.
- VERONA.** — Ambrosio Francesco, Angelini d'Engelberg Giov., Contini Adolfo, Girelli ing. Fausto, Louzi Ettore, Marini Alfredo, Pavesi Antonio, Recchia Albino.
- Caldiero Ver.** — Da Prato Arturo.
- Isola della Scala.** — Carraroli Luigi, Ferrarini Cesare, Fezzi Giacomo, Rossi avv. Eriberto, Vecchiotti Luigi.
- Legnago.** — Magnocavallo Arturo.

Sambonifacio. — Mazzotto Luigi, Leone, Olivieri rag. Leono.
VICENZA. — Bovolacqua Attilio, Di Thiene conte Michele, Morini Luigi, Pioveno conte Andrea, Sacco conte Nicolò Zamboni Attilio.
Bussano. — Azzalini Ernesto, Baggio Costantino, Bertoucello Francesco, Bolla Silvio, Colbacelmi Gio., Mercante Cecilio, Sancini Gaetano.
Camisano Vie. — Amizolo dott. Attilio.
Chiappano di Carrè. — Altieri ing. Vittorio.
Cogolla. — Gilson Matteo.
Marano. Vie. — Rossi Sebastiano.
Marostica. — Cecchetto Angelo, Rocchigero Matteo.
Piavene. — Crutzen Giovanni, Sega dott. Antonio, Tomasi Carlo.
Recoaro. — Dal Lago Leono.
Rocchette Piacene. — Ceresà Luigi, Donà Enrico, Gavasso Giuseppe, Gubbies Prospero, Miconi dott. Mariano, Molinaro dott. Ettore, Regiuto Domenico, Rossi Carlo, Rossi Roberto, Tazzoli Vittorio.
Rosà. — Dolfin Boldù conte Leonardo, Dolfin Boldù conte Luigi, Dolfin Boldù conte Carlo.
Schio. — Mauri Renzo.
Valdagno. — Balestrini Pietro, Bocchese Emilio, Calari dott. Carlo, Crosara Francesco, Crosara Paolo, De Gobbi Clemente, Grigni Clinio, Marzotto Gaetano, Marzotto Gaetano, Marzotto V. E., Massognani Desio, Nozzerò Eliseo, Panoiera Silvio, Ponzà Gio., Ravizza dott. Adalgiso, Sella Luigi, Visonà Attilio.
Valli Signari. — Fistarol Luigi.
AMERICA - S. Diego California. — Arcadipano Adolfo.
S. Francisco California. — Heehl Helen.
AUSTRIA - Alti. — Chiovato Romeo.
Borgo Valsucina. — De Strobel Giorgio, Sette ing. dott. Marco, Tschurtschenthaler dott. Antonio.
Cormons. — Gall Pietro.
Creto. — Cis Raffaele.
Campolongo. — Verturini Giovanni.
Darzo. — Beltrami Pietro.
Dorno. — Cattaneo Arcangelo.
Fiera di Primiero. — Lühart Carlo, Tavernaro Antonio.
Fiume. — Hozhevar conte I.
Fogginno. — Coscio Virgilio.
Gorizia. — Bader dott. Giovanni, Bigatto Eugenio, Bollaffio Oscarre, Castelliz Giovanni, Castelliz Giuseppe, Piva Corrado.
Innsbruck. — Blansa dott. Giuseppe, De Walpach Artur Gregori Carlo, Greil Alfred, Hillebrand prof. Francesco, Schlumprecht Antonio.
Lavis. — Lorenzi Roberto.
Male. — Slucea Silvio.
Mori. — Calari Ameno, Dalla Bona Oscarre, Rizzardi Amedeo, Vittori dott. Virginio, Zanotti Riccardo.
Pergine. — Gasperini Duilio, Rizzi Giulio.
Piccadomonte. — Avanzini Basilio.
Pirano. — Ballis Antonio.
Podgora. — Hauser Albarto.

Riva. — Alberti Giovanni, Berti Luigi, Merli Luigi, Piccini Abramo, Seidl Thilda.
Rovereto. — CANDELPERGHIER PIA, Eppler Carlo, Sider Ferdinando.
Torbole. — Turazza Girolamo.
Turano. — Bruni Fatelli, Panizza Roberto.
Varone. — Benoni Battista, Pinoider Domenico.
VIENNA. — Schmidt Max.
Schwechat presso Vienna. — Schusler dott. Ferdinando.
Trento. — Anzolini Rodolfo, Grillo Guido, Tomasi Adolfo.
Triclate. — Berquier Eugenio, Busaldi Giuseppe, Bohme Edoardo, Cattai Antonio, Costantini Carlo, Covacich Giuseppe, Cuzzi Eugenio, De Castro Marcello, De Mottoni Signora NUCI, De Polo Giovanni, De Veglia Vincenzo, JELLERSITZ LINDA, Finizio Giorgio, Finozzi Giovanni, Foresti Dante, Giacomelli Giovanni, Langemantel Alessandro, Langemantel Giovanni, Lazzara Giuseppe, Levis Ernesto, Liebmann Roberto, Locher Ruggero, Lusy Marino, Meyer Grego Aldo, Mestran Attilio, Pittella Carlo, Pregazz Carlo, Protti Giuseppe, Renner Carlo, SCHNEIDER GIUSEPPINA, Schneider Ferdinando, SEGRE PAOLA, Spadol dott. Giovanni, Stabile Antonio Valmarin Riccardo, Walaeh Giuseppe.
BUTE - Istria. — Fumis Emilio.
PARENZO - Istria. — Romano Antonio.
FRANCIA - Monaco Princip. — Quieri Francois, Suffren Raymond.
GERMANIA - Crefeld. — Corimedo Alberto.
Hamburgo. — Drallo Julius.
Karlsruhe. — Lucchini Piero.
Schönminzsch. — Hagenmeyer Fritz.
Wiesbaden. — Schiemann W.
SVEZIA - Helsingborg. — Tretovo Major A.
SVIZZERA - Bellinzona. — De Salvadori Guido.
Chiasso. — Beretta Vittorio.
Ginevra. — Hornbacher Roger.
Locarno. — Ambrosoli Enrico, Bianchetti Aldo.
Magadino. — Gallina Modesto, Rollino Enrico, Talmone Enrico.
Murillo. — Krieger D.
Vina Hamburgo. — Mainini Carlo.
AFRICA (Colonia Eritrea) - Asmara. — Comini Alessandro, Barotti Enrico, Comini Ulisse, Fasoli Angelo, Galluzzi Umberto, Menghetti Alfredo, Pacchiotti Carlo, Zantona Virgilio.

Soci effettivi iscritti a tutto il 15 marzo 1900.	N.	17710
» » del 15 marzo al 15 aprile 1900.	»	716
	N.	18415
Morti - irrimediabili - dopannati dal 1 Ott. 1899.	»	453
	N.	17960
Soci Vitalizi	»	119
Totale al 15 Aprile 1900.	N.	18079

Stab Lito-Tip G. ANNIATI, Vicolo Rovello, 2

Gerente: COLOMBO TRANQUILLO



MAISON TALBOT

Gomme piene e pneumatiche per vetture ed automobili.

MILANO - Foro Bonaparte, 46

CARLO NAEF Via A. Manzoni, 31 - MILANO

Macchine, Utensili ed Accessori per la lavorazione dei metalli e del legno, per la meccanica, fonderia, luttiniera, gasista, idraulico, fabbro, elettricista, ecc., ecc.

Specialità Macchine Americane

MAGAZZINI BEN FORNITI



RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — Abbonamento annuo per non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2,—

SOMMARIO: — Deliberazione del Consiglio — Sezione Strade — Consolato — Sezione Legale (Giudicati - Importantissimo) — Assicurazione contro gli infortuni ciclistici — L'illustrazione fotografica dell'Italia — L'Inno del T. — Sezione Conforti — L'Annuario 1900 del Touring — La giornata di un Turista — Caselle di riparazione — I Convegni di Verona, Este, Roma, Sondrio ed Alessandria — Per i ciclisti esteri che vengono in Italia — Attività Sezionali — Aforismi di un Turista (II) — Comunicazioni tra i Soci — Doni ai Soci benemeriti del Touring — Varietà — Biblioteca — Arte e fotografia (VII) — Piccola Posta — Elenco dei Candidati — Pubblicazioni del Touring.

Deliberazioni del Consiglio

Seduta del 9 Maggio 1900.

PRESENTI: RIVA A. - GUASTI - ARDENONI - BARUTTA - BERTARELLI - GAVAZZI - GORLA - MARCELLI - MORO - PARSONI - VANZETTI, *Constglieri* - TURRINI, *Sindaco*
SCUSATE: JOHNSON - FAVARI - AGRATI - OLIVIERI - RIVA R. - SOFFREDI

Concorso strade.

Si prende atto della relazione della commissione aggiudicatrice dei premi alla miglior memoria presentata per la manutenzione strade e si vota un plauso alla Commissione stessa per la grande cura e diligenza con cui ha fatto come al gravoso compito affidatole.

Per la tassa ciclistica

Si prende pure atto che la commissione nominata per lo studio delle riforme da proporsi alla vigente legge sui ciclisti si è regolarmente costituita e che essa si è aggregata nuovi membri scelti fra le persone che hanno particolare competenza in materia. — La commissione è così composta: Presidente ing. A. Riva, Segretario ing. P. Garzanti; membri: Avv. C. Agrati, A. G. Bianchi, Avv. C. Branca, Avv. D. Guarnaschelli, Avv. F. Guasti, Prof. Avv. G. Porro, Avv. Valdata, Ing. C. Vanzetti.

La commissione ha già iniziato i propri lavori; si è occupato dei Touring esteri affigliati alle leggi vigenti nei rispettivi stati; ha invitato tutti i capi consoli, consoli e consulenti legali del T. a comunicare le proprie vedute sull'argomento, e confida di potere prossimamente presentare un lavoro concreto.

Lega internazionale del Touring.

L'Unione Velocipedica de France presso cui ha sede l'amministrazione della L. I. A. T. per il corrente anno, vuole alle società confederate se intendono ammettere nella Lega stessa la Ceska Ustrednj Jedinora Velocipedistu di Praga — della cui organizzazione — forza numerica — influenza — modo di esplicazione ecc. dà i più esatti particolari.

Il Consiglio esprime voto favorevole.

Gita a Turate.

Ne desiderio di raccogliere e conservare le migliori fotografie eseguite in occasione della riuscitissima gita (6 maggio) a Turate, si indice d'accordo con l'Unione Cooperativa, un concorso fra i professionisti e dilettanti fotografici che vi presero parte, invitandoli ad inviare entro il 15 Maggio corr. alla Unione Cooperativa i propri lavori che verranno esposti nella sala d'asaggi.

Per le migliori fotografie vengono assegnate una medaglia grande d'argento offerta dal Touring, due medaglie

d'argento offerte dalla Agenzia Chiari di G. Sommariva e C.; due medaglie d'argento offerte dal cav. Ignazio Lozza e cinque medaglie di bronzo.

La Giuria viene composta dei Signori: M. Garzanti; professionista; Rag. F. Puricelli e Cav. Lozza, dilettanti; dott. P. Favari e Prof. O. Brentari.

Si vota un plauso alla Ditta Lazzaroni e C. di Saronno, la quale volle gentilmente ospitare nel suo grandioso stabilimento per la fabbrica di biscotti i 600 ciclisti che parteciparono alla gita; un ringraziamento vivissimo alla Unione Cooperativa che colla sua mirabile organizzazione ha reso possibile lo splendido esito della gita; ed un ringraziamento pure alla Direzione della Ferrovia Nord che ha procurato di agevolare nel miglior modo la festa.

Seduta del 23 Maggio 1900.

PRESENTI: ARDENONI - BARUTTA - BERTARELLI - BINAGHI - GUASTI - MARCELLI - MORO - PARSONI, *Constglieri* - SOFFREDI, *Sindaco*.

SCUSATE: JOHNSON - RIVA A. - AGRATI - GAVAZZI - VANZETTI - RIVA R. - TURRINI.

BERTARELLI dà comunicazione al Consiglio dell'esito della votazione sulla proposta modificazione allo Statuto sociale — sull'approvazione del bilancio — e sulla nomina dei nuovi consiglieri.

Dal verbale, 16 maggio 1900, dei sindaci, i quali, presieduti dall'Avv. Mira, presidente dell'ultima assemblea, fecero lo spoglio delle schede, risulta che le schede spedito furono N. 17.406; quelle necessarie per la validità della votazione (art. 96 dello statuto) un decimo, o quindi 1740.

Le schede giunte ammontano a 2050 delle quali vennero ritenute valide 1929, nulle, perchè firmate, 121.

Dalle prime 1929 risulta approvata la modificazione dello statuto con voti 1813. Approvato il Bilancio con voti 1918. Rieletti i consiglieri uscenti: Agrati avv. Cesare voti 1911, Bertarelli Luigi Vittorio 1924, Binaghi Cav. Uff. Giacomo 1917, Olivieri Guido 1918, Parsoni Rag. Stanislao 1920, Riva Ing. Cav. Alberto 1920, ed i sindaci: Riva Rag. Romeo voti 1924, Soffredi Rag. Attilio 1924, Turrini Rag. Gino 1922.

Dallo spoglio delle 121 schede dichiarate nulle, perchè firmate, risulta che di esse 117 approvarono le modificazioni statutarie, 121 il Bilancio, 121 rielesero tutti i consiglieri e sindaci uscenti.

Lo statuto nuovo venne adunque approvato effettivamente da 1960 su 2050 votanti ed i contrari ad esso risultarono soli 90.

Cariche sociali.

A termini dello statuto si procede alla ripartizione delle singole mansioni per l'anno 1900, come segue:

JOHNSON CAV. UFF. FEDERICO, *Direttore Generale* - RIVA ING. CAV. ALBERTO, *Vice Drett.* - GUASTI AVV. CAV. FEDERICO, *Segretario* - ARDENONI RAG. ARATO, *Vice Segretario* - AGRATI AVV. CESARE, *Capo Sezione Legale* - BARUTTA MAGG. CAV. ALESSANDRO, *Tesoriere* - BERTARELLI LUIGI VITTORIO, *C. S. Strade* - BINAQHI CAV. UFF. GIACOMO, *C. S. Teonica* - BIRDA ING. ACHILLE, *Segr. Sez. Strade* - FAVARI DOTT. PIERO *C. S. Medica* - GAVAZZI ING. PIERO, *C. Console Generale*, - GORLA ORESTE, *C. Console G. Agg.* - MARELLI C. A., *C. S. Comfort* - MORO RAG. PIERO, *C. S. Contabile* - OLIVIERI DOTT. GUIDO, *Bibliotecario* - PARDONI RAG. STANISLAO, *C. S. Mortimento* - VANZETTI ING. CAV. CARLO, *C. S. Meccanica*.

Annuario 1900.

BERTARELLI presenta l'annuario 1900 la cui stampa — in 23000 esemplari — si è ultimata di questi giorni. Ha parole di vivo encomio pel compilatore Guido Olivieri, il quale dedicò a questa pubblicazione 6 mesi di intelligente, indefesso lavoro, migliorandola sensibilmente. Il nuovo annuario torna anche di lode al collega Marelli che dettò nei precedenti annuari l'ordinamento generale della pubblicazione, predisponendo gran parte di quel materiale che rese ora possibile le notevoli migliorie introdotte. Propone un plauso a Marelli e ad Olivieri alla cui attività e competenza i soci dovranno un volume che tornerà loro di grande, indiscutibile utilità.

Il consiglio unanime approva.

Convegni.

Il Consiglio prende atto delle comunicazioni del Capo Console Agg. Gorla, sull'esito splendido dei Convegni di Verona ed Este. Vota un plauso speciale ai Consolati di quelle città per la grande attività spiegata anche in queste occasioni.

Prende atto del rinvio ai 22, 23, 24 Giugno, del Convengo di Roma, del rinvio del Convengo di Legnano al 29 giugno, del rinvio del Convengo di Pavia al 15 Luglio.

Touring Esteri.

Il T. C. di Monaco (Deutscher Touring Club Muenchen) ha nominato quale suo Delegato presso il nostro Touring il sig. ing. Piero Gavazzi.

Il Dansk Cycle Ring di Copenhagen, ha nominato a suo Delegato presso il nostro T. l'Avv. Cesare Agrati.

Il sig. L. Thaysen, segretario Generale di quella Società ha accettato di essere nostro Delegato per la Danimarca.

Il Consiglio ne prende atto.

Consolato.

Si approvano le promozioni a capo console e le nomine Consolari, proposte dal Capo Console Generale agg. sig. O. Gorla.

Soci Benemeriti.

Si proclamano *Soci benemeriti* per aver procurato al T. oltre 10 soci dal gennaio 1900, i signori:

Bonetti Riccardo, Cremona - Borghi Umberto, Ferrara - Borzoni dott. Silvio C. di Varone - Brandini Lorenzo, Firenze - Cacciari Emilio, Ferrara - Capei Gaspare C. C. di Firenze - Grescini Emilio, Padova - Degli Albizzi Giulio Firenze - Fardella rag. Vincenzo, Milano - Feletti Giuseppe, Torino - Francolini Cirino C. di Firenze - Gullinelli Umberto C. di Ferrara - Jellersitz dott. Renato C. C. di Trieste - Mantegazza Achille, Roma - Marzani Umberto, Mori - Monticelli Lorenzo, Torino - Negroni Ce-

sare, Bologna - Parapini Giovanni C. di Intra - Pepi avv. Guido C. di Firenze - Piazza prof. Giuseppe C. di Sondrio - Plinio Pirazzi Maffioli C. di Piedimulera - Quattrini Alberto, Livorno - Rappia Alfredo C. di Andorno - Ricci Ettore, Livorno - Rodari Ferrante C. di Luino - Sandoni Carlo C. di Bologna - Stacchini cav. Carlo, Roma - Vecchio prof. Achille C. di Pavia - Zanella Adriano C. di Valdarno.

I soci benemeriti sono così ad oggi in numero di 60.

Ad essi verrà prossimamente inviata la medaglia espressamente conata.

Soci vitalizi.

Si ammettono a soci vitalizi i signori:

Canossi Attilio di Bergamo, tenente 89 fanteria - Castiglioni Oreste, Branca Dino, Ferrario Francesco, Lucardi Vincenzo, Queirazza Franc. Roberto di Milano.

I soci vitalizi ammontano così a 126.

Il Segretario

AVV. FEDERICO GUASTI

SEZIONE STRADE

GUIDA DELLE GRANDI COMUNICAZIONI. — Questa Guida ha subito un notevole ritardo per molteplici ragioni, e soltanto ora è in regolare corso di stampa. Il lavoro si è andato mano mano ingrandendo e facendosi più grave. Vi sono molte strade per le quali, per diversi motivi, occorre un mio sopralluogo personale e ciò è causa di perditempo.

E neppure posso dire di fare l'opera completa! Restano ancora deficienti delle illustrazioni parziali, che solo col tempo si potranno da me, o mercò l'aiuto dei soci, correggere o completare.

Una breve campagna di esame feci ultimamente in Sardegna, percorrendovi a bicicletta circa 1200 chilometri. Per la Sardegna appunto mi occorrerebbe ancora una diecina di giorni di sopralluogo soprattutto nel nord, per completare l'esame di strade non ancora descritte nelle pubbliche Carte dell'I. G. M. Ma ormai non è più da pensarvi e le correzioni relative saranno per una prossima edizione.

Per il Trentino termino ora una seconda breve campagna la quale, troncata per il tempo pessimo, lascia scoperta ancora alcune strade importanti, che però spero di far in tempo a visitare prima che si ultimi la stampa. Le strade trentine sono dal nostro punto di vista ciclistico — per il quale tanta importanza hanno le altimetrie — affatto imperfettamente conosciute, malgrado tante e belle Guide turistiche che su di esse furono pubblicate e vanno pubblicandosi. È noto che le carte al 25000 austriache (d'altronde imperfette poichè non hanno che curve di livello di 100 in 100 metri) sono assolutamente invisibili, e custodite con altrettanta gelosia quanto le mogli del sultano. Tutti i lavori sono dunque pubblicati colla scorta insufficiente e infida del 75000: insufficiente perchè i dati altimetrici vi sono rarissimi; infida, perchè non si capisce sempre — anzi di rado — a qual punto tali dati si riferiscono, comechè si prende talvolta per altimetria di una strada, quella di un punto prossimo ad essa, ma centinaia di metri più alto o più basso. Di conseguenza le Guide del Trentino, quanto alle altimetrie, falliscono tutte allo scopo, più o meno, secondo le strade di cui parlano. Un buon passo verso uno stato di cose più progredito lo ha fatto il Wogweiser für Radfabrer di Innsbruck, che dà un profilo buono di alcune vallate principali.

Per le strade da me aggiunte, ho dovuto fare il percorso correlandolo ad ogni chilometro con una osservazione barometrica rapportata a punti fissi di note e sicura altimetria, e corretta secondo lo stato atmosferico del momento in cui l'osservazione fu fatta. Sono in questo modo circa quattrocento le notazioni altimetriche corrette, prese con un ottimo aneroida a compensazione, le quali mi hanno permesso la costruzione di profili che se non saranno di una esattezza assoluta, basteranno però ai bisogni dei turisti.

Il lavoro della Guida corre adesso spedito anche per la stampa. Questa si fa su galvanici (anziché su stereotipi, per aver una maggiore nitidezza d'impressione) nello stabilimento C. Rebeschini o C. il quale si è assunto di fare un lavoro tipograficamente ineccepibile. I galvanici sono presi su caratteri fusi espressamente. La carta è della Cartiera Italiana di Romagnano Sesia, gli zinchi dei profili (ben 1400) sono della Ditta Alfieri e Lacroix di Milano, quelli delle piantine delle città (ben 256) della Unione Zinco-grafi pure di Milano, la legatura, della Ditta Natale Brusca di Milano. E così non solo è un lavoro tutto italiano, ma fatto per così dire in famiglia poichè tutti questi fornitori sono soci vitalizi del Touring.

AI CONSOLI DELLA SARDEGNA E DEL TREN-TINO. — Debbo una parola di scusa ai Consoli in generale, ma in special modo a tutti quelli della Sardegna e del Trentino, che ben di rado trovo il quarto d'ora di poter visitare, come sarebbe stato mio dovere, nei miei sopralluoghi. Essi debbono usarmi venia, per questo che può sembrar loro scortesia (e lo è davvero poichè quando mi vedono mi fanno accoglienze così ospitali da confondermi!) la quale ha un motivo ragionevole: io vado d'ordinario sulla strada per misurazioni e verifiche le quali necessitano tutta la mia attenzione, tutto il mio tempo e tutta la mia libertà. Spesso l'impiegare un'ora in una visita — e le visite sarebbero molte da fare e non sempre di un'ora — mi fa perdere una coincidenza di treno, o una luce di tramonto alla quale avrei potuto leggere una certa distanza su di un segnavia — vale a dire forse una mezza giornata. E quando qualcuno gentilmente mi accompagna un tratto di via o mi viene incontro, la naturale distrazione di un'amichevole discorrere, non è sempre utile al buon risultato delle mie notazioni.

Debbono dunque perdonare se non mi faccio vedere che quando ne ho bisogno. Alla mia soddisfazione personale di fare la loro conoscenza e di trascorrere piacevolmente qualche ora con loro, debbono concedermi di passar sopra, nell'interesse generale dei soci.

CONCORSO PER LA ILLUSTRAZIONE TURISTICA DELLE LINEE DI GRANDE COMUNICAZIONE. Ricordo ai soci questo importante Concorso per il quale sono assegnate cinque medaglie d'oro, venti d'argento e un numero illimitato di medaglie di bronzo. Nel numero precedente della Rivista trovasi un esempio di illustrazione di una delle linee (la Firenze-Viterbo-Roma) e le norme di concorso. Queste sono alla portata di tutti i soci, tanto più se questi si metteranno in collaborazione tra amici. C'è grande aspettazione, tra i soci per l'onore di una medaglia così onorifica, e nella Direzione per la sicurezza di fare opera utile e degna.

Qualche monografietta comincia già ad arrivare. Ottima tra altre, quella del socio Nazzareno Bellincampi della linea 157 Roma-Subiaco-Frosinone. Per comodo d'amministrazione dirigere le monografiette in busta speciale al Touring Club Italiano, Sezione Strade, Concorso illustrazioni strade.

CARTA DELL'ITALIA MERIDIONALE. — L'I. G. M. ha consegnato le prime 10000 copie e, probabilmente a quest'ora anche le rimanenti 15000 saranno ultimate di stampare. I soci riceveranno questa carta nel mese prossimo. E' riuscita splendidamente. E così il T. continua con regolare sicurezza nel suo programma. I soci ricordano la pubblicazione della carta del Veneto, la prima della serie? Parve un ardimento che dovesse rimanere isolato, esempio di munificenza di un Donatore che non avrebbe avuto seguito. Invece il seguito venne colla forza stessa del Touring. L'esempio è una spinta spesso irresistibile: è proprio vero che chi bene comincia è a metà dell'opera. Oggi si vede già prossima la fine di questa serie di carte al 500000 poichè non mancano più che Sicilia e Sardegna. E poi?

Conoci: siete 18000; procurate ciascuno un nuovo socio vitalizio od annuale, e vedrete cosa ci riserva l'avvenire! Date la forza morale e finanziaria al vostro Consiglio ed esso non fallirà alle vostre speranze.

CONCORSO MEMORIA SULLA MANUTENZIONE STRADALE. — Il Cav. ing. Chioldi, segretario della Commissione per i premi, ha rassegnata la sua Relazione interessantissima. Per mancanza di spazio la mandiamo al prossimo numero, raccomandandone fin d'ora ai soci l'attenta lettura. E' un documento importante, e spero che frutterà.

L. V. BERTARELLI.

CONSOLATO

22.º ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Capo Consoli.

Teramo, (res. Giulianova) Acquaviva d'Aragona c. Andrea Lombardi Domenico.

Consoli.

Alcamo	Guarrasi Vincenzo
Bagolino	Fioretti Giov. Battista
Battaglia	Giordani Geom. Bruno
Borgo S. Donnino	Balabio Aldo
Russolengo	Segattini Vittorio
Caravaggio	Calderoni D.r Augusto
Cavezzo	Benatti Nino
Chioggia	Baldo Cap. Giuseppe
Ghemme	Nicolini Luigi
Grosseto	Bartoli prof. Alfo
Iglesias	Martinazzo Lodovico
Livorno	Razzini ten. Paride
Lonigo	Facchi Arturo
Massa	Erculiani ten. Alessandro
Moncalieri	Piccolo Giovanni
Napoli	Bazzanti ten. Enrico
	Manfredi Angelo
	Rosati Cesare
Novara	Garelli dott. Edgardo
Novi Ligure	Rahagliati Alfredo
Ortona a m.	Terra Tommaso
Ponte Caffaro	Zanetti avv. Gian Luca
Rossano Calabro	Bossolo avv. Paolo
Rovigo	Sgarzi conte Giovanni
	Giolo avv. Gino
S. Giovanni Valdarno	Sequi ing. Ubaldo
Treviso	Raffaello Giov. Mario
Valmadrera	Bellinzona dott. Eugenio
Venaria Reale	Salvi dott. Adolfo

ESTERO.

Cavalese Frangelin Vittorio
Felsberg (Obersteiger) Crida Ugo

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

CATANZARO. — Avv. Vincenzo Supino.

FIRENZE. — Avv. Giocchino Squarzin¹, Via S. Egidio, 8.

ROMA. — Avv. Giorgio Caruso, Corso N. 255.

Giudicati turistici.

Per i piccoli ciclisti.

Il Consiglio di Stato francese ha ritenuto che deve tassare anche un piccolo bicicletto che serve di trastullo ai bimbi.
Questa giurisprudenza è però estremamente contrastata e ostacolata a ragione.

Per gli inquilini ciclisti.

Il tribunale della Senna ha ritenuto che il locatore che per patto considerato nell'investitura d'affitto autorizza l'inquilino a depositare la sua bicicletta in una rimessa comune ad altri inquilini o mediante il pagamento di un contributo annuo stipula un vero contratto di deposito retribuito e che quindi il proprietario è responsabile del furto della macchina salvo che provi il caso di forza maggiore.

Ancora per gli inquilini.

Il giudice di pace del 11° mandamento di Parigi ha ritenuto pure responsabile il proprietario della casa che autorizza il deposito gratuito della macchina in una rimessa di cui la sola chiave è tenuta dal portiere del caseggiato del furto avvenuto.

Per gli albergatori affigliati

Il tribunale della Senna ha ritenuto responsabile il proprietario di un *restaurant* fornito di rimessa per le biciclette, del furto della macchina che un avventore aveva dato a deposito. Dalla sentenza appare come sia importante per la prova del deposito almeno la *marchetta numerata* del deposito.

Il fanale in tempo di notte.

La Cassazione Suprema di Roma con sua sentenza 29 marzo 1900 (V. Giustizia Penale 1900 pag. 506) ha statuito che l'art. 2 del Regolamento sui velocipedi prescrivendo che ogni velocipede deve essere provveduto per tutta la durata dell'illuminazione pubblica, ed in ogni caso in tempo di notte di un fanale acceso ha inteso evidentemente di stabilire dapprima un criterio più concreto e meno discutibile quale è quello dipendente dal fatto legale della pubblica illuminazione, e quindi un criterio più generale e complementare quello della notte nell'ipotesi che non esista o non funzioni detta illuminazione. Epperò per incorrere in contravvenzione basta semplicemente che si sia montato su bicicletta sprovvista del prescritto fanale in tempo di notte non valendo addurre a propria discolta che a quell'ora non fossero ancora accesi i fanali della pubblica illuminazione.

Illuminati dunque o ciclista!

Importantissimo.

La Direzione del T. si è preoccupata giustamente delle incalcolabili, delle torture e delle enormità che la legge o regolamento sulla tassa e circolazione dei velocipedi, anziché derimere quasi fomentano coll' intricato sistema di *targhetta* o coll' imprecisato e equivoco norme e divieti di circolazione.

Colla Direzione del T. se ne è preoccupato anche il Ministero competente il che vuol dire che il male nuoce agli uni e all'altro per quanto gli interessi parrebbero alquanto in opposizione.

Preoccupatissimi entrambi stanno occupandosi per porvi un rimedio con opportune modificazioni e addirittura con un nuovo intero progetto.

Mi saranno quindi assai utili e graditi i suggerimenti e le proposte che i soci di buona volontà mi volessero inviare proposte pratiche e complete, per un nuovo *semplice sistema* di contrassegnare la macchina, che risponda alla comodità del ciclista, al controllo del governo, e possibilmente a quello reciproco di governo e municipio per la ripartizione della tassa. Così attenderei proposte *pensate* per il regolamento di circolazione, e le attenderei avanti il 20 giugno.

Non dubito che parecchi, molti anzi, Consoci comprenderanno l'importanza dello studio, il vantaggio immenso di una progredita legislazione ciclistica e che vorranno contribuire.

Posta legale.

Sig. PEPINO - REGGIO EMILIA. — Delle sue osservazioni sulla prorogabilità del termine per l'applicazione del contrassegno ne diedi comunicazione alla commissione appositamente costituita dal T. per la riforma della nostra legge ciclistica. Se avesse altre osservazioni al riguardo me le comunicò, che ogni consiglio ci può tornare di grande utilità.

Sig. TASSATI - CONSOLE di VIGEVANO. — Non so cosa intenda dire con « *bolletta di consegna* ». Essa non è un documento considerato dalla legge ciclistica. Se i due suoi amici circolavano per provare un tandem da loro già acquistato e non denunciato la contravvenzione è legale.

Sig. BASTONCINI - LUGO. — Se è esatto quanto afferma che il contrassegno si rompe nel riparare la macchina e che ella ebbe subito ad avvertirne l'ufficio competente che glielo riapplicò, ma che poi detto ufficio pentitosi, lo ebbe a dichiarare in contravvenzione, detta contravvenzione è ingiusta e illegale.

Se col reclamo avanzato all'Intendenza di Finanza non ottenesse la restituzione del deposito, attenda pure il giudizio Pretoriale. Al pretore provi i fatti narratomi e questi non mancherà di far giustizia del giudizio fiscale. Mi tenga informato dell'esito del reclamo per gli eventuali opportuni provvedimenti.

Sig. ROLANDO GADDA - CONSOLE di ALBA. — Se le banchine corrono lungo viali fronteggiati da case, sono ritenute dalla concorde giurisprudenza marciapiedi dell'abitato anche per la parte suburbana della città. In tal caso quindi il divieto del sindaco è legale.

Se dette banchine corressero lungo viali non fronteggiati da case abitate, il divieto sarebbe illegale, non essendo detti viali di parchi o giardini pubblici. Ricorra allora nel mese della emanazione del divieto al Prefetto della sua provincia. La preavviso che il municipio cercherà di assimilare la destinazione di pubblico passeggio di detti viali a viali di parchi e pubblici giardini e ottenere così la conferma del divieto.

Sig. DALL'ARMI - MILANO. — L'ignoranza della legge non toglie la contravvenzione. Avendo quindi circolato per un tratto di pubblico giardino la contravvenzione è legale.

Sig. GUELFÌ - MILANO. — Se ella fu posto in contravvenzione quando il termine per il cambio del contrassegno era scaduto in Milano, la contravvenzione per lei iscritta a Milano è legale. Le proteste del T. e relativo ordine ministeriale riguardavano coloro che iscritti in Comune in cui il termine non era scaduto essendo di passaggio in Milano venivano qui posti in contravvenzione eran queste ingiuste contravvenzioni che riguardava l'ordine ministeriale non la sua che è giustissima.

Sig. Prof. MORETTI - CASALE MONFERRATO. — Ella può farsi cancellare dai ruoli di un dato comune e farsi iscrivere in uno diverso, purchè avvisi il Comune in cui era iscritto in tempo utile. Se non potesse recarsi in detto comune scriva con lettera raccomandata.

Sig. MASON - PARMA. — In via assoluta dato la nostra legge e la relativa giurisprudenza della cassazione non si può determinare a priori se chi è trovato colla bicicletta

completa in spalla ma fornita di contrassegno possa cadere in contravvenzione. In massima se detto trasporto non è fatto per poi circolare colla bicicletta non dovrebbero applicarsi la multa giacchè la tassa colpisce solo la bicicletta che si vuol far circolare.

È questione quindi che va decisa secondo la differente circostanza di fatto. Ella non me lo precisa ed io nulla posso determinarle al riguardo.

Sig. TOMMASI CRUDELI - MILANO. — Se ella intende acquistare ed usare una nuova bicicletta dove pagare una nuova tassa. Il trasporto della targhetta dalla vecchia macchina per quanto ella lo ritenga come *nulla di più giusto e di più semplice* non è concesso dalla legge attuale.

Sig. GANGI - CONSOLE di FOSSOMBRONE. — Ella avrebbe dovuto innanzi tutto dichiararci se il suo amico è anche socio del T. giacchè la consulenza legale è per i soci e non per gli amici loro. — Se detto suo amico, conduceva a mano la macchina da sua casa al meccanico per la riparazione e con questa macchina non circolava la contravvenzione e ingiusta giacchè la tassa colpisce quelle sole biciclette usate per circolare sull'area pubblica e non già tutte le biciclette che si possono possedere e usare privatamente nei propri possedimenti; e non siano cioè destinate alla circolazione nelle aree pubbliche.

Sig. CONSOLE di CASALPUSTERLENGO. — La legge dichiara che i velocipedi montati da agenti di basso servizio delle amministrazioni pubbliche muniti d'un segno distintivo sono esenti dal pagamento della tassa. Ora non credo che gli uscieri di Pretura si vogliono ritenere agenti di basso servizio e non so di quale distintivo siano muniti. Perciò ritengo che anche gli uscieri debbano pagare la tassa.

I Municipi provvisti di tenaglie sono tenuti in qualunque epoca dell'anno alla bollatura.

Sig. GUILLOT - TORINO. — L'agente verificatore lo ha ingannato nel farle credere che si possa trasportare la targhetta dalla bicicletta vecchia alla nuova. La legge impone tante targhetta quante biciclette si son fatte circolare. Ella quindi se vuol usare una nuova bicicletta dovrà pagare una nuova tassa di L. 10.

Sig. UMBERTO DEI - MILANO. — Il T. promette assai... meno di ciò che da. Questo glielo possono assicurare tutti i consoci e non son pochi. Ella forse, è il primo e probabilmente resterà l'unico a lamentare il contrario. Le facilitazioni doganali — che sussistono realmente — non vennero annunciate ai soci che quando si erano ottenute. Non potrebbe quindi perciò ritardare il pagamento della quota dovuta. Né buona ragione si è il fatto di essersi associato quando era minorenni, perchè altri garanti per lei, ad ogni modo lei per poco ancora minorenni dovrebbe già essere in grado di poter garantire per se stesso il pagamento della nuova associazione che ella liberamente e volontariamente ha contratta. Così almeno ritengo e spero sia più per la sua dignità, che per il pregiudizio che altrimenti deriverebbe al T. per il suo inganno. Il T. nostro procederebbe generosamente e trionfalmente *quand même!*

Sig. ABBATECOLA - FIRENZE. — Le hanno rubato la targhetta pur troppo dovrà pagare altre dieci lire. Il nostro governo è meno cavaliere, col ciclisti che non lo sia quello francese. Per quante dichiarazioni possa fare e per quante assicurazioni possa dare che la tassa la ebbe a pagare, e che la targhetta le venne rubata, nulla! Si deve pagare nuovamente la tassa, a meno che ottenga... dal ladro la restituzione della targhetta.

Potrebbe forse meglio rivolgersi verso la ferrovia sostenendo la manomissione della merce consegnata — la bicicletta — ma le sarà difficile se non impossibile la prova di fatto.

Sig. CROISIER - FIRENZE. — Al fattorino venne nel circolare e rubata la targhetta e posto in contravvenzione per la mancata targhetta. Ecco, la multa le potrà essere levata dal Pretore qualora dimostri che la mancanza fu causata dal fatto patito poco prima. Ma la nuova targhetta non le

verrà applicata senza spese ma bensì mediante un secondo versamento di lire 10.

Sig. PELOSO GASPARI - CONSOLE di LAVISANA. — Grazie del suo interessamento. Pur troppo nulla possiamo fare in via legale per impedire che dei non soci abbiano a portare abusivamente il nostro distintivo. Se può provare tale abuso ci indichi il colpevole che pubblicheremo il suo nome. Faremo così nota la indelicatezza di lui.

Sig. MANZONI - CONSOLE di LECCO. — Ebbi il suo ricorso a nome anche di molti consoci. Tomo però dell'accoglimento. La nostra barbara legge concede alla burocrazia comunale di essere più barbara coi ciclisti obbligandoli a strade impraticabili quasi che i ciclisti non fossero persone come gli altri pedoni, e che più degli altri pedoni pagano una tassa appunto per le strade. Ma che vuole? al misoneseismo burocratico non basta sempre la ragione, necessita del tempo, e siccome al contrario di noi poco o punto l'apprezza ne necessita di molto.

Bongré malgré diamo quindi tempo al tempo al suo municipio.

Il capo sez. legale
AVV. CESARE AGRATI.

Assicurazione contro gli infortuni ciclistici

Il Touring ha concluso un contratto colla Società Anonima Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni in Milano (Piazza Cordusio, 2) per offrire ai soci una assicurazione contro gli Infortuni Ciclistici che fosse seria, economica, rispondente ai bisogni del ciclista viaggiante. Quella che essa offre qui sotto, rappresenta anzitutto un fatto nuovo nel campo delle Assicurazioni: non esistendo finora contratti in alcuni paesi esclusivamente riservati alle biciclette. E rappresenta anche un trionfo del nostro Touring in quanto che *prima così hanno di fronte a rischi così frequenti con un mezzo di locomozione ad equilibrio instabilissimo pareva — a priori — impossibile ottenere. Possiamo certamente affermare che senza la garanzia d'un organismo solido e serio qual è il sodalizio nostro, l'idea sarebbe ancora ben lontana dalla sua traduzione nel fatto concreto qui sotto riassunto.*

Norme.

1. Le assicurazioni dei soci del Touring Club possono essere fatte per le seguenti combinazioni ed ai premi seguenti:

a) per il solo caso di inabilità temporanea e per un'indennità giornaliera fino a Lirecinque **Premio annuo L. 5,35.**

b) per il caso di invalidità permanente con un capitale assicurato di L. 5000, e per il caso di inabilità temporanea con un'indennità giornaliera fino a L. 5 **Premio annuo L. 8.**

c) per il caso di morte con un capitale assicurato di L. 5000;

per il caso di invalidità permanente con un capitale assicurato di L. 5000;

e per il caso di inabilità temporanea con un'indennità giornaliera fino a L. 5, **Premio annuo L. 8,85.**

d) per la stessa assicurazione come a c) più le conseguenze della responsabilità civile verso i terzi per danni alle persone col massimo di L. 5000. **Premio annuo Lire 14,40.**

e) per l'assicurazione della sola responsabilità civile per danni a terze persone col massimo di L. 5000. **Premio annuo L. 8.**

2. Ogni socio del Touring che voglia assicurarsi per qualsiasi delle combinazioni segnate deve inviare la domanda specificando la combinazione scelta (nonchè l'importo rispettivo), alla Direzione Generale del Touring.

3. L'assicurazione ha effetto dal giorno successivo alla emissione della polizza da parte della Società Assicuratrice: dura un anno preciso dalla emissione della polizza stessa. La Direzione Generale del T. C. I. cura con sollecitudine, ma senza propria responsabilità, la trasmissione del premio alla Società Assicuratrice e ritira la conseguente ricevuta per ogni occorrenza o contestazione.

4. Il socio assicurato deve avvisare la Società Anonima Italiana di Assicurazione contro gli infortuni (Milano, Piazza Cordusio, N. 2.), appena avvenuto l'infortunio, e deve — preferibilmente — per la constatazione del modo

sino servirsì dei medici fiduciari del Touring a lui vicini, i quali furono per identiche, eventuali mansioni appositamente nominati.

5. Il socio assicurato, vittima di infortunio ciclistico, nulla ha a rifondere al medico del Touring nella sua circoscrizione di dimora o della località ove è avvenuto l'infortunio; e ciò per la prima visita di urgenza. Le consecutive visite sono a carico del socio che le richiede, o della Società Assicuratrice quando questa gliene desse speciale incarico.

6. Il socio assicurato deve prestarsi al necessario, logico controllo per parte della Società Assicuratrice la quale naturalmente ha sempre diritto di conoscere l'esistenza, l'entità, la continuità, la durata delle lesioni ciclistiche denunciate.

7. Il socio assicurato deve accettare le decisioni del Giuri arbitrale, il quale deve decidere su ogni contestazione, e che sarà composto di un membro nominato dal socio stesso, di un membro nominato dalla Società Assicuratrice, e di un terzo eletto dai due Giurati ora accennati.

8. Il socio assicurato si obbliga a considerare il Contratto di Assicurazione come un contratto di previdenza con tutti gli obblighi morali che da questa alta concezione del vivere sociale scaturiscono, senza responsabilità del T.

Avvertenza importante

Oltre il nome, cognome, professione, domicilio, numero della tessera, è necessario aggiungere l'età, nella domanda d'assicurazione a noi diretta.

DOTT. FAVARI
Capo Sezione Medica

L'Illustrazione Fotografica dell'Italia

La proposta viene dalla Società Fotografica Italiana con sede in Firenze.

Essa ha per ora ristretto il proprio programma ai *Tipi, usi e costumi* del popolo italiano. Ma è una restrizione per modo di dire, giacchè se v'è un popolo ad usi e costumi svariatissimi, questo è il nostro: il quale anche oggi in certe regioni vivo, si veste, si sposa, ecc. ecc. senza che la civiltà livellatrice ed uniformista sia arrivata a lui, mutandolo in un essere della giacca di fustagno o capello a cencio. La Società fotografica di Firenze dà in forma succinta le norme del concorso aperto a tutti i dilettanti.

Si debbono illustrare colla fotografia le persone o le cose, o delle persone le manifestazioni individuali e collettive.

PER LE INDIVIDUALI: i tipi, i costumi, gli atteggiamenti, le espressioni ecc.

PER LE COLLETTIVE: tutto quanto riguarda la vita familiare o sociale. E quindi le cerimonie religiose, civili, le arti, le industrie ecc.

PER L'AMBIENTE: le abitazioni ritratte all'esterno ed all'interno, le botteghe, i mobili, o tutto quanto può avere interesse per lumeggiare particolari abitudini, o mezzi di attività.

PER I TIPI: raccomandasi di fotografarli di faccia o di profilo. Quando non si tratti di cose inanimate, è preferibile l'istantanea ottenuta di sorpresa ad evitare nei soggetti ogni atteggiamento intenzionale.

S'intonde che parlando di industrie, macchine, mobili ecc. ecc. si ritiene escluso quanto di uniforme la civiltà moderna ha introdotto nelle varie regioni. Mentre importa quanto ha un carattere schiettamente locale, o rimonta ai tempi passati.

..

Per rendere più facile il compito a quanti vorranno concorrere alla raccolta, la Società F. I. lascia completa libertà nel formato, raccomandando però in modo particolare l'8 per 8 come quello che meglio si presta alle proiezioni.

Essa raccomanda l'aggiunta di quelle modificazioni di tempo e di luogo che sono indispensabili a dare all'oggetto illustrato il suo vero carattere. Tutte queste notizie potranno aver posto in appositi moduli i quali saranno inviati a chi ne farà richiesta.

Questo programma ha in sé molto di buono. Lanciato da una Società potente ed attiva qual'è la fiorentina, esso tra i membri di questa o dalle aderenti società congeneri, troverà un esercito già organizzato di collaboratori.

Per parte nostra appoggeremo e favoriremo caldamente l'iniziativa, la quale non è indirizzata solo ad illustrare

il momento caratteristico del nostro paese, ma a rammentare alla memoria ciò che è destinato a sparire in tempo non lontano, per l'azione livellatrice dell'industria trionfante.

Dott. Ciclo.

L'inno del T.

Ecco la relazione della Giuria chiamata ad esaminare i lavori e ad assegnare i premi:

« I sottoscritti, chiamati a comporre la commissione giudicatrice nel concorso per un « Inno al Touring » — con corso bandito nel num. 10 del giornale « La Domenica del Corriere » — presentano le seguenti conclusioni:

I. Presso atto del programma, per il quale si chiedeva un componimento poetico breve — di carattere popolare — illustrativo degli scopi del Touring — adatto ad essere musicato e cantato nei viaggi o nei convegni del sodalizio — dopo maturo esame dei 310 lavori presentati al concorso, giudicano che nessuno dei medesimi risponde al programma.

II. Codesti componimenti presentano, per la maggior parte, gravi mende di forma o di concetto. Alcuni, dopo un lieve accenno al tema si sviano in divagazioni prolisse: altri, anzichè inneggiare al ciclismo « touristico » (manifestazione mirabile di sane energie) cantano, con ritmi dimezzati e con immagini viste, l'elogio ormai ritrito della bicicletta.

III. Quei pochissimi che offrono qualche pregio di fattura non sono immuni, neppur essi, di pecche: mancano di slancio o di chiarezza, o di concisione o di sentimento ritmico, qualità, queste, indispensabili ad un inno il quale pur rifuggendo dalla volgarità, aspira a diventare popolare.

Perciò all'unanimità — i sottoscritti opinano non debba conferire alcun premio.

ARRIGO BOITO - AVV. C. AGRATI - A. G. BIANCHI
- A. CENTELLI e dott. P. FAVARI, relatore.

La prima prova è dunque fallita, ma non fallirà, speriamo, la seconda, tanto è vero che pieva di fiducia la « Domenica del Corriere » riapre il concorso, invitando tutti i lettori del giornale, ed estensivamente quanti poeti in Italia a prendervi parte. Ad evitare però perdite di tempo o sciupio di carta ha stabilito alcune norme alle quali i concorrenti dovranno attenersi strettamente.

Innanzitutto la poesia non dovrà essere composta che d'una trentina di versi circa: otto strofette al più, o quartine, od in proporzione se ottave o sestine. Dovrà prestarsi facilmente a venire musicata, e quindi è necessario che taluni versi, e specialmente quelli finali delle strofe, sieno tronchi per esigenze appunto della musica. Dovrà alla lettura apparire piana, scorrevole: avere, cioè spiccati i caratteri dell'inno destinato alla maggiore popolarità. Poi i concorrenti terranno a mente che il Touring non è un'associazione di soli ciclisti, ma favorisce l'automobilismo, l'automobilismo e in generale tutti gli esercizi sportivi a scopo di svago, di ricreazione, di viaggio piacevole ed istruttivo.

Un'ultima avvertenza: non si terrà conto delle correzioni od aggiunte che ci pervenissero dopo ricevuto il componimento. La poesia deve nascere pronta e spontanea a così dire, e quindi non abbisognare di interminabili modificazioni come è avvenuto nel primo concorso.

I premi rimangono quelli di prima: — tre premi di valore complessivo di 700 lire: una bicicletta smontabile brevetto Sapia, costruita apposta, ed una grande medaglia d'oro — un freno Carloni, modello speciale, ed una grande medaglia d'oro — e terzo premio una sola medaglia piccola d'oro. Le medaglie, di conio speciale e del valore intrinseco di 100 lire cadauna, sono offerte dal Touring Club al suo Direttore generale.

I manoscritti dovranno pervenire (o firmati od accompagnati da busta chiusa recante il nome del concorrente) non più tardi del 30 giugno p. v., alla Direzione del « Domenica del Corriere » (Via Pietro Verri, 14).

SEZIONE COMFORT

ALBERGHI e RISTORANTI che si affiliarono al T. C. I. dal 20 Aprile al 20 Maggio 1900

LOCALITÀ		Denominazione dell'Albergo	Sconti per O/O	Prezzo notte della Camera	Ritiness. a. aut./sem.	Pensione a. aut./sem.	Cam. ob. p. a. l. or.	OSSERVAZIONI
Comune	Provincia							
Badia Polesine	Rovigo	Birraria Caffè Seini *	10	L. 1 50	si	si	si	presso il Sig. Cavazza
Bevegno	Brescia	Brentana	10	> 1 25	si	si	si	" " Coppi Filippo
Brescia	Brescia	Ristorante Rebecchino *	10	> 1 25	si	si	si	" " Correnti
Briga Novarese	Novara	Trattoria S. Carlo	10	—	—	—	—	" " Cosco Lucio
Carrara	Massa Cur.	Roma	10	> 1 50	si	si	—	" la trattoria
Catanzaro	Catanzaro	Centrale	10	> 2 50	—	si	—	" la farmacia Luciani *
Carmenate	Como	Trattoria Marchetti *	10	> 1 —	si	si	—	" il Sig. De Nardo Franc.
Certaldo	Firenze	Stazione	10	> 1 —	si	si	si	" la dit. Palermo Luigi *
Candino	Trento	Agnello d'Oro	10	> 1 10	si	—	—	
Cosciano	Udine	Fontana *	10	> 1 —	—	si	—	
Cosenza	Cosenza	Vetero	15	> 1 25	—	—	—	
Croto	Trento	Croce d'oro	10	> 1 10	si	—	—	
Cumiana	Torino	Cavallo Bianco	10	> 1 —	—	—	—	
Denno	Trento	Cattani	10	> 1 —	si	si	si	" l'albergo
Fagagna	Udine	Caffè nuovo *	10	—	si	si	—	" la Farmacia Sandri
Gerenzano	Milano	Leoni	10	> 1 —	si	si	—	" l'albergo *
Lomazzo	Como	Ristorante Lomazzo *	10	> 1 50	si	—	si	
Lomazzo	"	S. Giovanni *	10	> 1 50	si	—	si	
Lonigo	Vicenza	Rosa d'Oro *	10	> 1 —	si	si	—	" la farmacia Pomello
Lugano	C. Ticino	de la Ville	10	> 2 —	si	si	—	
Malenco	Novara	Trattoria Sorgente	10	> 1 50	—	—	—	
Malgrate	Como	Promessi Sposi	10	> 1 —	si	si	si	" l'albergo
Manerbio	Brescia	Gambero orizzontale	10	> 1 90	si	si	si	" la farmacia
Milano	Milano	Agnello et du Dôme	10	> 2 50	si	si	—	
id.	id.	Ristor. Dogana C. Como, 9	10	> 1 —	si	si	si	" Tavazza Augusto
id.	id.	Ristorante Formentone	10	> 1 25	—	si	—	
id.	id.	Rist. Eser. Via M. P'ngano	10	> 1 —	—	si	si	
Montebelluna	Treviso	Birrateria Serena	10	> 1 —	si	si	si	" la farm. dell'Ospitale
Capitaletto	Brescia	della Piazza *	10	> 1 50	si	si	—	
Capizio S. Giovanni	Novara	Selce *	20	> 1 50	si	—	—	
Poggibonai	Stena	La Speranza	10	—	si	si	si	
Pogno	Novara	Cremonina già del Commerc.	10	> 0 80	—	—	—	
Pordanono	Udine	Stella d'Oro *	10	> 1 —	si	si	—	" Antonio Polese
Poachiavo	Scizzera	Milano	10	> 1 50	—	—	—	
Rocade	Treviso	Ravanello *	10	> 1 —	si	si	si	" Menon Carlo
Rossano	Cosenza	Vittoria *	20	> 1 25	si	si	—	" la farmacia C. Rizzo
Rovereto	Trento	Caffè Mercato *	10	—	si	si	—	" Martino Mayer
Saluzza	Cuneo	Corona Grossa	20	> 1 50	si	si	si	" la drogheria Savio
S. Felice J Panaro	Modena	Posta	10	> 1 25	si	si	—	" la dit. A. Giberti *
S. Gimignano	Stena	Leon Bianco	10	—	si	si	—	" l'albergo *
S. Pellegrino	Bergamo	Terine e Milano *	10	> 2 —	si	—	si	
S. Pietro Berbenno	Sondrio	Osteria S. Pietro	10	> 0 80	si	—	si	
Sansepolcro	Arezzo	Florentino *	10	> 1 20	si	si	—	" l'albergo
Sondrio	Sondrio	Caffè Nazionale	10	—	—	—	—	
id.	id.	Pensa	10	> 1 50	si	si	si	" farmacia e drogheria
id.	id.	Agnello	15	> 1 —	si	—	—	
Spezia	Genova	Ristorante Genova *	10	—	si	si	si	" Cambio prop. *
Stradella	Paria	Caffè F. Cavallotti *	10	—	si	—	si	
Tavernelle Val di Posa	Firenze	l'Appennino	10	—	si	si	si	" Rinaldi Cesare *
Treccate	Novara	Caffè Pasticceria Quaglia *	10	—	si	—	—	
Tuonno	Trento	Bruni	20	> 1 —	si	si	si	" l'albergo
Vado	Bologna	Caffè Ristorante Fanti	10	> 1 —	si	si	—	" Nanni Giuseppe *
Valmontone	Roma	Trattoria Unione	10	> 1 25	si	si	si	
Varzo	Novara	Spagna	10	> 1 50	si	si	si	
Vercelli	Novara	Tre Re *	10	> 2 —	si	si	—	" Cambio prop
Vicenza	Vicenza	Selvatico Risorto	10	> 1 —	si	si	si	" la farmacia Valeri *
Vogogna	Novara	Corona *	15	> 1 —	—	—	—	" Cambio prop.

(*) Questi alberghi sono già affigliati da tempo, si ripetono per cambio di proprietario e di condizioni.

Rettifica. — Spoleto. Benzina dal Sig. Fiorani a L. 1,50 al Kilo e non al litro, come si annunciò nel Numero 1.

Il Capo Sezione Comfort
MARELLI A. C.

L'ANNUARIO 1900 del Touring

Sono uscite le prime copie, e presto i soci lo riceveranno. Suamo aggiungendovi un fascicolo di aggiunte e correzioni sopravvenute durante la stampa del volume, che metterà l'Annuario al corrente collo stato delle cose fino agli ultimi giorni. Perciò abbiamo fatto una specie di seconda inchiesta presso i segretari comunali, mandando loro le bozze riguardanti la loro località, perchè vi facessero le eventuali correzioni. Un buon numero di segretari corrispose gentilmente. Intanto questo lavoro ha ritardato ancora un poco la pubblicazione, ma i soci troveranno che valeva la pena di pazientare un po' di più pur d'averne un vademecum che sia il più possibile al corrente colle notizie ed esente da

errori. Nel far uso dell'Annuario i soci faranno bene, dopo aver cercato la località su cui desiderano aver notizie, a guardar sempre anche in fine al volume, per vedere se vi si trova qualche aggiunta o correzione.

Il numero delle pagine fu portato a 260 (101 più dell'anno scorso) senza contare le pagine delle aggiunte e correzioni; le località Italiane citate nell'Annuario a 380 circa (di cui più di 300 appartengono ai paesi italiani oltre i confini politici). Le indicazioni date per le varie località sommano a circa 20.000.

Ma il T. non deve arrestarsi qui. L'Annuario del T. deve progredire ancora se i futuri compilatori troveranno lena e aiuti sufficienti. Fra questi aiuti però - non lo dimentichino i soci - bisognerà sempre mettere anche quelli provenienti da essi stessi.

GUIDO OLIVIERI.

La giornata di un turista

Alghero.

Alghero è una cittadina spagnuola trapiantata in Italia, e perchè sia spagnuola è breve il dire: nel 1354 re Pietro il Cerimonioso la stringeva d'un asedio incruento ma che non finiva mai. Per concludere la lunga partita d'armi, as-



CAPO CACCIA.

sediate ed assediati andarono d'accordo che questi sgombrassero la città e quelli l'occupassero liberamente. Perciò il catalano è il dialetto algherese. E colà sono anche tutti cavalieri. Infatti nel 1344 Carlo V sbarcò in pompa magna per visitare la colonia. Gli furono fatte feste meritate: la soldatesca che lo accompagnava cominciò per riconoscenza a saccheggiare il ponte di sbarco togliendone le ricche stoffe, ciò che divertì assai l'imperatore. Poi, mentre questi alloggiava nel Palazzo Ferrera, continuò ad ammazzare e mangiarsi il bestiame del mercato e a commettere scandali d'ogni sorta. Ma gli algheresi erano, pare, contenti ugualmente, e neppure si offesero troppo, quando i capitani ebbero se potevano spogliare anche gli addobbi del palazzo stesso ov'era ospitato Carlo V. Questi però sentiva d'essere un po' debitore di quella buona popolazione, e quindi in uno slancio di generosità, si affacciò ad una finestra che dà sulla piazza — è l'ultima, quella ogivale, ora murata — e al popolo tripudiante, largi, senza badare a spese, un imperiale: *todos caballeros*, che è rimasto storico ed accettato con serietà.

In mare.

Tuttavia mi parvero un po' dimentichi della fierezza catalana quei due marinai cui mi rivolsi una sera del mese scorso, appena giunto col bicicletto in Alghero, per noleggiare un'imbarcazione, con cui recarmi il mattino dopo alla Grotta di Nettuno. Le angherie e i soprusi di cui fui vittima, hanno una parentela stretta coi giuochetti napoletani dei vetturini, dei barcaiuoli e delle guide. In un paio d'ora ebbi concluso ciò che era affare di cinque minuti, e me ne andai a letto colla tema, ingiustificata però, che durante la notte avesse a maturare qualche altro imbroglio.

All'alba scesi a mare. Cinque solidi marinai mi aspettavano presso la Teresita, un vecchio gozzo di cinque tonnellate, ormeggiato presso la Torre di Montalbano. Imbarcammo in un canotto, che fu legato a rimorchio. Il piccolo equipaggio silenzioso ebbe presto salpato l'ancorotto e orientato il navicello. Fu sbrogliato il fiocco, issata la vela: una lieve brezza di terra distese le tele, e prendemmo con buona velocità la dirittura di Capo Caccia.

Faceva quasi freddo: il mare aveva bagliori metallici

d'acciaie, il cielo limpidissimo già privo di stelle e non ancor roseggiante, pareva ghiacciato; la brezza accapponava la pelle. Io ero avvolto in pelli di capra; i marinai in piedi nella stiva ingombra di reti, immobili, emergevano col busto di sopra i bordi, avvolti nel fumo delle pipe. Alghero andava perdendosi nella bruma, mentre a oriente le montagne della Nurra cominciavano a orlarsi delle luci fiammeggianti del sole vicino.

La prua tagliava le onde brevi, lanciando spruzzaglie saline: il vento freceva spingendoci velocissimi: il pesante canotto a rimorchio danzava al pari di un fucello, attrapando la scotta a sbalzi, come un pulcino che avesse capriccio di staccarsi dalla cavezza.

Sulla coperta stavano in un ceato largo e basso dei pesci strani presi nella notte, alcuni ancor vivi e boccheggianti, misti a stelle di mare, a frutti, a molluschi schifosi e cascanti. Un polipo — una piovra — stendeva i suoi otto tentacoli colle innumeri ventose, vuote come castoni privi della pietra. Erano braccia inerti e spaventose, lunghe sessanta centimetri, radianti da un sacco sfacido, ove i due vitrei grandi occhi senza sguardo parevano ipnotizzarmi; un'anguilla lucida si aggrovigliava ancora palpitante in mezzo a quella pasta senza colore. C'era un meraviglioso pesce piatto, brillante di iridescenze violette, turchine e cupe, dorate: come vestito di penne di pavone. C'erano dei pesci rossi come gamberi cotti, coll'enorme bocca spalancata, dalla faccia stupida e cattiva, il dorso irato di spine acutissime, poi ancora dei calamari, dei ricci, dei litodomi, tutta una ricchezza malacologica che ignoravo.

Il sole intanto si era levato radioso e come per incanto era apparsa al largo una ventina di barche coralline distribuite in gruppo sulla secca sottomarina, che è all'ovest di Capo Caccia, a pochi chilometri, bianchissime le vele brillanti, cullantesi ormeggiate sulle striscianti reti, con cui staccano il prezioso polipaio abissale.



LAGO NELLA GROTTA DI NETTUNO. (1)

Uno stormo di gabbiani oziava poco lontano sulle acque. Teneva certo un mezzo chilometro in lungo e in largo. Dovevano essere migliaia. Si adagiavano sulle onde poi a un tratto levavano a volo roteando, tutti orientati a un modo. Nel volgere petto e ali candide al sole scintillavano tutti bianchissimi come fiocchi di neve, come blocchi di immacolato cotone: poi volgendo le spalle, di colpo eran tanti puntini cinerei, azzurrognoli...

Capo Caccia.

Capo Caccia è l'estrema punta di un promontorio a quindici chilometri da Alghero, e si sporge in mare formando il corno più occidentale della Sardegna. È l'ultima e più alta propaggine di una grandiosa scogliera calcarea, e in parte basaltica: là mi portava rapidamente il vento di terra, che continuava sempre a soffiare in favore.



Ormai le roccie gigantesche erano vicine, ormai l'imponenza di quel paesaggio ciclopico mi invadeva. La roccia, simile a Gibilterra, emerge diritta come il filo a piombo, dalle acque marine. Il muraglione si drizza per 180 metri, ed è coronato da un bianco faro. — Come si arriva lassù? E come debbono viverci i fanalieri? Dalle finestre della torre si potreb-

COLONNE NELLA GROTTA DI NETTUNO (1) bo far un salto in mare. Un filo bianco di spuma orla il piede del gran bastione: nei colatoi che rigano le roccie, il filo sale un po': è il candore della risacca che monta.

Ormai l'immane torrione sta sul nostro capo, ne rasentiamo il piede, lo doppiamo e stiamo per giungere, con mare ottimo, a quella grotta che di rado è accessibile, perchè il mare stesso sembra difenderla gelosamente.

È un momento di trepidazione. Le vele vengono ammainate, coi remi navighiamo tra gli scogli cercando l'entrata nascosta. Che terribile paesaggio! I muraglioni di duecento metri cadono a picco nel mare oleoso, squarci profondi come ferite li tagliano d'alto in basso, spaccature orizzontali corrono al traverso come cigli di stradetto, bordate da file nere di anitre di mare dal lungo collo immobile, sporgente. Di tratto in tratto una volata silenziosa fugge al largo, testa avanti, zampe indietro, con aspetto sgraziato. Degli antri paurosi si aprono all'alto nel sasso: contorcimenti bizzarri creano dei voltoni scuri, delle buche profonde, delle spelonche desolate. E non un filo verde, non una goccia d'acqua sui massi riarsi, non un cenno di vita tranne quegli uccelli marini, dall'aria sbi-gottita e sciocca, che sembrano aver cercato in quegli anfratti un rifugio momentaneo.

La Grotta di Nettuno.

Presto troviamo la grotta. Ah la grandiosa entrata! Non è senza emozione che dal canotto, col quale approdiamo, abbranco le asperità del calcare rosso dall'onde e mi sollevo sulla roccia. Salgo qualche metro, ed eccomi su di una banchina larga 20 metri, alta una decina nel mezzo, posta sotto una gran volta, che forma come il vestibolo della grotta.

Sormonto questa diga, mi affaccio all'interno speco.

No, non lo dimenticherò più questo momento: l'ho messo nei miei ricordi come Pesto, come Agrigento e il Partenone, come l'Jonio e il Tirreno da Tiriolo, come il Bosforo e le Piramidi, e Adelsberg e il cratere dell'Etna, come Castrogiovanni e Taormina.

La meravigliosa scena è una fantasia di Doré o di Giulio Verne, e immagine che oltrepassa l'immaginazione più fervida: è l'inverosimile tra'otto in realtà. Di grotto ne

vidi molte e famose, ma di genera ben diverso. Questa è una gran caverna che si snarrieggia nella profondità, con pochi dettagli, ma grandiosi e netti, come una scena dipinta, larga una ottantina di metri, alta più di trenta, con poche colonne maestre di cinque o sei metri di diametro, che scendono fino a terra. Un lago si stende sul fondo e da questo emergono stalagmiti grandiose, isolotti strani di roccie acute, taglienti, fratturate a spigoli vivi, in contrasto con le molli curve delle concrezioni. Il lago riceve la luce dal gran boccacone, e la riflette nelle lontane cupe volte, dove la luce penetra scialba e misteriosa. E le acque sue son così limpide e immobili, che riflettono le immense colonne dalla radice ai capitelli, raddoppiando nella riflessione le profondità dell'abisso, trasformando le linee in modo, che da strane diventano fantastiche. A cento metri dalla bocca, una parete, illuminata da quello specchio, è coperta di vegetazione: singolare luogo dove, in tutto un litorale, si son rifugiate le piante: ma quelle piante non appaiono verdi: pel gioco della luce rimandata dall'acqua, esse sono di un azzurro cupreo intenso!

E nelle profondità più lontane biancheggiano ipdecime come fantasmi, grandi piramidi regolari, velari penduli, montagne tondeggianti; d'ogni intorno si aprono specchi oscuri dove le acque riflettono ponombre tonui: finestroni d'altre caverne laterali spiano dai fianchi. Il silenzio sepulcrale è fatto ancor più solenne dal frangersi del mare di fuori contro la banchina, che par lontano...

La natura però, là dentro, ha una voce sommessata ma potente: è il ritmo monotono di qualche raro atleideio che dice nella sua briviloquenza: vivo, lavoro!

Nelle viscere della terra.

Ed ora si tratta di traversare il lago.

Prendiamo colle corde dal mare il canotto robusto, che pesa tre quintali e lo issiamo sul muro della scogliera, per farlo passare all'interno. Non siamo in troppi alla faticosa bisogna. Presentiamo la prua verso il laghetto, dove c'è un salto di un metro e mezzo, diamo l'aire e lanciamo l'imbarcazione. È un varo fuor delle regole, ma riesce.

Ora ci addentriamo. Ad un svolta siamo nell'oscurità completa, fuccio accendo delle candele ben migliori delle torcie tradizionali che sogliono dare soltanto fumo, to-



UNO "ZEMINO ALLA MARINARA"

ne, fiato mozzo, dolor di capo e oscurità. La navigazione non è facile. Il fondo in alcuni luoghi è a molti metri, in altri gli scogli affiorano. Bisogna girare, scendere, per alleggerire la barca, sollevarla per passare delle barriere.

Si gira in mezzo a doi colonnati, bisogna tornar indietro perchè non si trova un buco da passare. Il tenebroso labirinto è bizzarro, inesplorato, pieno di sorprese, disordinato, muto. Il capo si curva ad evitare pinnacoli puntuti sospesi a peduncoli sottili; i remi urtando sproni pellucidi di stalagmiti, ne traggono suoni dolci, brevi, che muoiono sulle acque senza destare alcuna eco.

E intanto la scena muta, diventa più ampia, le proporzioni assurgono alla maestà di un gran tempio; ciò che è più incredibile e fantastico diventa vero. Le colonne talvolta non poggiano su piedestalli ma si sprondono in buche; dei precipizi spaccano il cuore di roccie compatte, i tufi formano delle spugne enormi a grandi alveoli irti di piccole stalatti; in essi si potrebbe entrare o circolare, come acari in un formaggio.

A spalle d'uomo approdo su di una spiaggia sabbiosa,



LA FORADADA.

piena di conchiglietto, portatevi certo dal mare in tempesta. Imprendiamo a salire attraverso un cammino stretto, viscido, dove bisogna rampicare carponi, at-toreggiandosi.

Sbuco in una cameretta più grande tutta brillante di lamelle cristallizzate, poi più su in un ambiente più vasto, in un dedalo di colonne, un chiostro gotico di architetto impazzito, che non ri-

cordò di allineare i piedritti nè di impostar gli archi.

Giro silenzioso in un continuo viaggio di scoperte, oppresso dall'impreveduto, stretto dall'ansietà dello stupore, quasi scorato di non poter abbracciare tutto con sensi più multipli, più comprensivi dei nostri. La poca luce di cui dispongo contribuisce a quell'impressione di annichilimento. Appunto perchè si vede meno si immagina di più. Adelberg che è inondato di luce elettrica, mi piace assai meno. Tutto si vede colà, e dunque cosa rimane a scoprire? Come analisi, è certo più completa: ma là manca, perchè o'è troppa luce, il coefficiente del lavoro mentale, il prodotto di ciò che vede l'occhio per ciò che lo spirito scruta di quei misteri, cioè la sintesi intellettuale più bella.

La immensa grotta gira a spirale e monta così a un pianoro da cui si domina da una trentina di metri il lago sottostante, vagamente illuminato, nella lontananza, dai riflessi che vengono dalla bocca. Mai dimenticherò quel panorama sotterraneo dove proporzioni, luce e tenebre, stranezza di fenomeni naturali, singolarità di forme e di colori, difficoltà di giungervi, si uniscono per farne uno spettacolo straordinario.

Due ore dopo esservi entrato, uscivo dalla grotta, con quel senso di liberazione che l'uomo, fatto per il sole, prova sempre, sboccardo dalle viscere della terra, all'aria aperta.

La fauna pelagica.

Nel gozzo intanto uno dei marinai, di un cesto di pesci e di polipi aveva fatto uno zimino alla marinara, zuppa — uso la *bouillabaisse* maraglinese — in cui gli algheresi hanno una maestria rara. Coi pesci si fanno bollire peperoni, aglio, cipolle, pepe, rosmarino, pan biscotto, ed altre diavolerie, e si scodella il tutto sopra un galleggiante di sughero da reti. Poi si mangia... coraggiosamente. Debbo dire che del resto lo zimino, dove attingevamo colle mani i bocconi, era eccellente, e anche pittoresco: i pezzi dei tentacoli del polipo, colle loro ventose avevano tal quale l'aspetto di gengive di vecchia sdentate. E, per far passare l'impressione, non avevo che ad abbo-

care il hottiglione di *torbato*, che staccavano i marinai dai loro baffi un po' tabaccosi... Un chiodo scaccia l'altro.

Ma, mentre nella delizia del simposio, la barca oscilla dolcemente, sul mare limpidissimo, traversato fino in fondo dai raggi del sole alto, mi apparve un altro spettacolo, quanto diverso, ma non meno meraviglioso della grotta!

A miriadi innumerevoli l'acqua era disseminata di mol-luschi singolarissimi, dalle forme più stupefacenti. Erano specialmente etenofore, celenterati a forma di sferoide, di cilindro o di nastro, fatte di sostanza gelatinosa trasparente: alcune grosse come noci, altre come il pugno, altre il doppio, con otto spicchi o coste che percorrono il corpo da un polo all'altro a guisa di meridiani e portano piccolissime lamelle trasversali, munite di milioni di cigli vibratili. Al sole questi cigli vibratili, riflettendo la luce, disegnano otto linee brillantissime, iridescenti di luci scintillanti, colorate come nobile opale, che lanciano a gran distanza sprazzi rossi, aranciati, verdi, celesti, quasi orecchini di deità marine.

Queste etenofore sono libere o isolate oppure unite a due o in lunghi rosari scintillanti, che si muovono adagio adagio. Meduse azzurre, o bianche con orlo rosso, trasparentissime, dalle lunghe appendici tentacolari tenuissime e contrattili, ora steso, ora ritratte o aggrovigliate sotto l'ombrello, vanno lievemente dondolando a migliaia. Dei lunghi serpenti diafani come vetro, con un palmo di muso quasi invisibile, che è un sacco per galleggiare, e debbono essere della sifonofora, si insinuano, movendo a spirale, in mezzo a quelle colonie di singolari celenterati. Un marinaio allunga la mano e ne solleva adagio adagio fuor dall'acqua uno lungo un metro: i due pezzi ricadono di qua e di là; in mano gli resta un centinaio di elementi — si direbbe di vertebre se non si trattasse di un mollusco — di cui quella colonia è composta.

Io non ho occhi sufficienti per questa sorprendente fauna pelagica. Cosa sono mai i tre o quattro tubi di cristallo dove nell'acquario di Napoli si conservano alcuni campioni di questi animali, che destano la meraviglia mai cessante di una folla di sorpresi, e dinanzi ai quali io rimasi tante volte in contemplazione?

Qui sono in quantità innumerevoli! La memoria corre alle confuse nozioni che ricorda: le colonie, l'ermafroditismo e la dioicità dei tipi, la scissiparità di certe specie, la gemmazione di altre, il

polimorfismo soprattutto, pel quale da uno stesso individuo si generano due, tre, fino a sette tipi di individui diversi, di cui alcuni forniti di organi di presa e di bocca, mentre altri ne sono privi e servono alla riproduzione della specie, altri sono preposti alla locomozione, altri curano la difesa della colonia od hanno diversi compiti!

E questi celenterati che al sole brillano come pietre preziose, sono fosforescenti. Di notte questo mare, quand'è



SCOGLIO BASALTICO NELLA CALA DELL'INFERNO.

lievemente mosso, dev'essere di latte, e lungo le roccie il fuoco deve salire nelle crepe, lingue di fiamma bluastro debbono lambire i greti oscuri, i corpi di questi esseri misteriosi portati dei flutti sulle asperità delle rive, debbono restarvi accesi, immobili occhi della notte aperti sull'inscrutabile...

La Cala dell'Inferno - La Foradada.

Ma lasciamo anche questa magnificenza: poniamo ancor mano ai remi per costeggiare la muraglia delle roccie. Il litorale forma un semicerchio di un miglio di diametro detto la Cala dell'Inferno, chiuso da un'isola, così che pare un anfiteatro. Il mare vi è immobile, serrato dentro gli altissimi bastioni a picco di duecento metri, rosicci, desolati, senza una sola via d'uscita, senza un colatoio dove un ardito alpinista possa tentare una scalata, senza un punto verde. Quella barriera nega ogni passaggio, al mare come all'uomo; è calva, bruciata, liscia: è un cimitero d'acqua e di sassi. Un solo mare vidi così immobile cinto di muri così dritti e nudi: il Mar Morto, là dove la tradizione ha sepolto la Pentapoli.

L'isola che chiude quel golfo è la Foradada, inospite scoglio di lava e basalto, lungo un chilometro. Rasentavamo l'isola, silenziosi, nell'impressione triste di quella desolazione. Si udiva solo il batter cadenzato dei remi, il cigolare delle scalmiere, qualche strido di falco. Poi mi colpì un ronzio, che presto divenne più forte, poi si fece un mugolare di tuono lontano.

— E' la Foradada che parla, mi disse un marinaio.

Allora, avanzando, il rumore divenne romboid temporale, un colpo di remo, un mezzo giro di timone ed ecco la meraviglia: un tunnel immenso largo 20 metri, alto trenta, lungo ottanta, traversa tutta l'isola. L'acqua passa attraverso la galleria nera, e di là si apre verso l'infinito mare, brillante al sole azzurro, ondulato. E' il mare libero, che butta nella galleria le ondate che vengono dal largo. Ampie e regolari di fuori, ingolfandosi nell'androne si attorcigliano contro le pareti, lo flagellano con un fracasso che l'eco centuplica. L'arco del monte incornicia un segmento profondo di cielo fulgente, un piano di lapisazzuli che porta in quell'istante proprio nel mezzo una tartana dalla bianca vela.

Se Nettuno, al largo, non fosse corrucciato, si potrebbe entrare in barca nella Foradada, ma in quel momento c'era da farsi fracassare. Ah l'antro singolare, ignorato dai più e pure tanto degno di visita, dove le volte, più alte di un tempio, odono sempre il salmo rabbioso delle acque in impotente battaglia e lo inviano da un lato all'oceano infinito eternamente vivo, dall'altro alla morta cala dell'Inferno! Quali parole possono descrivere i contrasti di luce e di anima tra quei due mari, e il mistero di quelle viscere tormentate, tra le due barchette, una nel sole, al l'ormeggio, in mezzo al mare, dove strappa pazientemente il corallo alla secca, l'altra dormente nel tetto quadro dell'angiporto che mi sta alle spalle?

La Grotta dei Palombi.

Ora dal gozzo scendo nel canotto e tento di approdare poco più lontano nell'isola col più agile dei marinai. Non è facile abbrancare le punte taglienti di tormalina nelle trachiti e, sollevandosi con le dita e la punta dei piedi, montare i primi dieci metri di quella parete a picco. Una caduta sarebbe fatale. Ma poi troviamo appigli migliori, e cinquanta metri sul pelo delle acque siamo all'imbocco della *Grotta dei Palombi*. E' interessante perchè è piena di guano. Un terriccio giallo copre il suolo e soppellisce da epoca immemorabile le poche concrezioni. Un odore penetrante tra l'aromatico e il puzzolento colpisce subito le nari. Ci interniamo per centocinquanta metri e siamo arrestati da uno scolo di acque dolci.

Si ode un pispiagliare sommesso e ci accorgiamo allora che ad ogni sporgenza di roccia, sopra o sotto secondo il modo — a quella profondità, cioè nell'oscurità più perfetta. — c'è un palmipede, una specie di gabbiano, che cova un grosso uovo. I poveri uccelli si lasciano prendere colle mani piuttosto che abbandonare l'uovo, ma attenzione al rostro e alle unghie!

Compiuta la visita ridiscendiamo ad imbarcare. Ho le mani insanguinate, ma non importa: sono contento della spedizione.

Regata.

Ma intanto il tempo accenna a cambiare. Il vento ha fatto un salto e soffia verso terra. Le barche coralline, hanno raccolto le reti e si sono tutte voltate per appoggiare ad Alghero a riparo. Rasentando Capo Caccia si sentono i prodromi di un temporale: arrivano le prime raffiche. Ora la base del gran muraglione è tutta bianca: onde, basse ancora ma rapide, sfuggono intorno alle roccie come una corrente furiosa. Il fiocco e la vela cedono al vento e la barca fila rapidissime: due ondate a ventaglio si aprono dinanzi al tagliamare. Siamo in mezzo alle coralline che tutte insieme navigano di conserva. E' una splendida regata, di venti chilometri: venticinque imbarcazioni sono intorno a noi tutte curve a un modo sull'onde, correnti quasi di pari passo secondo le bonaccie o le raffiche: da ogni parte arrivano spruzzaglio salate; gli equipaggi silenziosi sono appollaiati sulle mure, per far contrappeso. Quando una ventata par troppo violenta, si vedono i nostromi con un colpo di barra metter le vele più in filo al vento, per rialzare gli alberi.

Io mi appassionavo. Le onde fuggivano di fianco alla chiglia, con un gorgogliare rapido, una scia spumeggiante restava dietro di noi tosto scomposta dal vento. Il canotto a rimorchio faceva sbalzi di bestia impaurita, aveva imbarcato molt'acqua, ma non osavamo avvicinarcelo per paura d'un urto. Capo Caccia si faceva piccolo e lontano. Alghero emergeva dalle onde, bianco, orientale. Prima vennero su i campanili, poi le casette bianche, poi le basse torri spagnuole bigie.

Ormai la città era vicina, la corsa stava per finire, ma il vento ci aveva portato in deriva a un mezzo chilometro sotto la bocca del porto. La tartana di testa, a un tratto virò di bordo per fare una bordata, poi la seconda e la terza e le altre, poi la prima tornò a virare tornando indietro per la seconda bordata.

Allora fu la confusione delle lingue: l'incrocio delle rotte divenne vertiginoso: chi andava da una parte e chi dall'altra in un apparente disordine, in una ridda che a me, marinaio d'acqua dolce, metteva spavento e entusiasmo a un tempo. Una barca che ci corre in fianco vira su di noi; pare che voglia trapassarci colla sua asta di fiocco, ma prima che abbia tagliato la nostra scia noi siamo cinquanta metri più avanti. A nostra volta viriamo e sembriamo correre all'arrembaggio di un'altra tartana. Fu uno splendore quel *chassez-croisez!*

Quell'entrata in Alghero dopo dodici ore di assenza così sature di emozioni, fu il coronamento magnifico di una giornata completa.

Ah se gl'italiani sapessero quanto bene fa al corpo e all'animo una giornata di turismo come questa!...

LUGI VITTORIO BERTARELLI.

(1) Può interessare i fotografi dilettanti il sapere che queste due incisioni sono prese da mio *istantaneo* fatte con *lampi* al magnesio della Ditta Succ. Ganzini, Via Solferino, 29, Milano, i quali sostituiscono con grande economia e comodità la *posa* al magnesio. Nella fotografia del lago, l'ultima colonna a destra distava dalla macchina circa 60 metri, e, s'intende, era nell'oscurità perfetta!

Cassette da riparazione

Le cassette di riparazione vennero istituite a vantaggio di quei soci che, colti da qualche disgrazia ciclistica in località isolate, sprovvisti di riparatori e privi di facili mezzi di comunicazione, si troverebbero in serio imbarazzo senza il providenziale aiuto delle medesime. Rammento ciò perchè più volte mi spiacevo rispondere con un rifiuto a richieste che mi vennero fatte per centri popolosi, aventi più di un meccanico e con comodità di ferrovia o di battelli a vapore. Io rammento ancora per evitare una inutile corrispondenza.

Il Cancelliere
A. RAG. ARDENCHI

Un perfetto turista

I.º è socio del Touring.

II.º lavora per esserne socio *benemerito* procurando 10 neofiti.

I Convegni di Verona ed Este

La serie annuale dei Convegni del T. C. I. indetti nel 1900, si è brillantemente inaugurata nel mese di Maggio col Convegno «Internazionale» di Verona del 13.14, e con quello «Interregionale» di Este del 20.21.

Da ogni parte del Veneto, da Provincia lontane, dall'Estero, numerosissimi intervennero, Ciclisti, Automobilisti — a Verona in più di 550 — ad Este in più di 350 — accolti dalle Autorità locali con grandi manifestazioni di simpatie, e con «Vermouth d'onore» offerti nelle sale Municipali.

L'affratellamento, generale, festoso, cordiale, senza distinzione d'età, nè di classi sociali, affermò sempre più la forza della nostra Associazione, la simpatia da essa acquistata, non senza portare largo ed efficace contributo di propaganda.

Con nota alta e patriottica, quale sempre s'accompagna nei Convegni del Touring, s'ispirarono felici, e numerosi brindisi nei Banchetti, che seguirono coll'intervento delle Autorità.

Il Comm. Guglielmi, Sindaco di Verona, ed il Cav. Tono Sindaco d'Este, inneggiarono con calde parole al Touring ed ai Convenuti «nuovi pionieri del movimento italiano».

Il Prefetto della Provincia di Padova mandava ad Este un telegrafico saluto.

Il D. G. aggiunto ing. Riva, coi colleghi Gorla ed ing. Vanzetti — in rappresentanza del Consiglio — rilevava a Verona, l'importanza di quel Convegno, per la prima volta indetto ufficialmente con carattere «internazionale», traendo dall'intervento delle numerose Società rappresentate, lieto auspicio di universale fratellanza turistica, avvenire; — ad Este rilevava come la recente modificazione statutaria nella denominazione, ridotta a T. C. I., apriva al programma turistico, largo campo di maggiori attività, e ciò senza menomare la particolare preminenza al turismo ciclistico, radicato nell'animo di tutti, voluta dallo Statuto, non intendendo il Touring sostituirsi a nessuna delle Società specializzate in altri rami dello sport.

L'organizzazione dei Convegni, splendida per Cortei, Corso di fiori, Escursioni ciclo-automobilistiche, luminarie, ecc. ecc., meritò grandi lodi ai benemeriti Comitati, presieduti dai Corpi Consolari locali, che nell'interesse dell'associazione si assoggettarono a non lievi sacrifici e fatiche.

Ad Este, il Banchetto tenuto nel Giardino della Contessa Albrizzi, gentilmente concesso dalla osimia gentildonna, venne con appassionata cura, preparato e servito dai membri del Comitato, presieduto del C. C. Ortole, ammirevole esempio d'attività per tutto prevedere e provvedere.

La Direzione Generale augurando risultati così splendidi ai futuri Convegni, rinnova l'espressione della maggiore sua soddisfazione e riconoscenza, già tributata dalla sua Rappresentanza, alle cittadinanze di Verona e d'Este, alle Autorità, agli egregi signori che furono così larghi di cortesia ai Convenuti, ai Comitati, e Corpi Consolari locali; e manda un saluto ed un ringraziamento vivissimo alle Società estere che onorarono i Convegni del loro intervento.

Convegno di Roma

Passeggiata Firenze-Roma.

Il Convegno Nazionale di Roma fu, in causa delle elezioni, portato al 22-23-24 del corrente Giugno. Il geniale programma si svolgerà secondo la speciale pubblicazione fattane (chiederla al T. Sede Centrale, che ne fa spedizione gratis e al Consolato di Roma). Il 22 vi sarà l'arrivo delle Carovane, il 23 la Grande passeggiata archeologica e artistica e il banchetto, il 24 l'escursione ai Colli Laziali.

Per conseguenza la Passeggiata Firenze-Roma (programma a richiesta dalla Sede Centrale e dal Consolato di Firenze), avrà luogo nei giorni 21 e 22 per la I categoria e nei giorni 19, 20, 21, 22 per la seconda. Affrettare le iscrizioni tanto a Roma che a Firenze e a Milano.

Convegno di Sondrio.

LA SEZIONE DI SONDRIO ha stabilito di promuovere dei divertimenti sportivi a scopo di propaganda. E ciò nel ventesimo anniversario della Società locale di ginnastica e scherma. Ecco l'interessante programma:

29 Giugno. — Marcia di resistenza Colico Sondrio — ricevimento rappresentanze — inaugurazione del vessillo della Sezione del T. — corso di fiori.

30 Giugno. — Gita in Engadina per Poschiavo con ritorno per Chiavenna.

La serietà e valore del Console prof. Piazza ci è arra di lusinghiero successo.

Convegno di Alessandria

14 Giugno 1900

Dalle ore 7 alle 8 - Arrivo ed incontro delle Carovane. Ore 9½ - Sfilata dei Ciclisti.

» 9½ - Vermouth d'onore offerto dal Circolo Velocipedisti Alessandrino.

» 10 - Gita a Marengo (treno speciale offerto dalla Sezione del T. C. I.), visita allo storico Castello ed all'Ossario.

» 1½ - Ritorno in Città.

» 12½ - Banchetto. Quota L. 4.

» 15½ - Conferenza al Teatro Municipale a cura della Società di Storia della Provincia di Alessandria tenuta dal chiarissimo Prof. Bertolini della Università di Bologna.

» 17 - Corso Ciclistico al Velodromo di Porta Savona del C. V. A.

Alla sera ricevimento nella sala del Touring Club Alessandrino.

Le carovane che annunzieranno l'ora dell'arrivo saranno incontrate alle porte della Città.

Saranno tutte condotte al V. C. A. che pone a loro disposizione i suoi locali e provvede il necessario per la toilette e la custodia delle macchine.

Il C. V. A. accorda il ribasso del 50 per cento (Tribuna A) sull'entrata alle Corse.

Per i ciclisti Esteri che vengono in Italia.

Il nostro segretario Avv. F. Guasti, nell'occasione di una sua recente gita a Roma, interessò personalmente il Comendator Gioachino Busca, direttore generale delle Gabelle perchè venisse consentito ai soci del T. esteri l'importazione temporanea delle rispettive macchine in esenzione da ogni formalità di dogana.

A Milano i nostri colleghi Bertarelli e Gavazzi conferirono poi in argomento coll'on. Ministro Carmine.

Possiamo assicurare che le pratiche fatte non rimarranno infruttuose. All'aprirsi del Parlamento, si ha sicuro affidamento che vorrà presentato un progetto di legge autorizzante il Governo ad accordare ai Touring esteri le agevolazioni doganali che i rispettivi Stati accordano ai soci del T. Italiano.

Per ogni cosa concernente la RIVISTA MENSILE, scrivere alla Redazione della medesima.

ATTIVITÀ SEZIONALI

SEZIONE DI BOLOGNA. — Continua la pubblicazione del suo bollettino animatore delle energie che desidererebbero posare talvolta. Ha curato la raccolta delle schede per le votazioni del Bilancio, e del Consiglio dandoci quindi la soddisfazione di vedere i soci di Bologna partecipare in gran numero all'importante atto di sovranità elettorale turistica. Segnaliamo l'operosità della valorosa sezione, e del degno consolato.

..

Era sentito vivissimo il bisogno di una residenza sociale ed ora finalmente, mercè l'appoggio cortese dei soci, questa residenza è stata aperta in Via D'Azeglio N. 19, piano terreno.

La residenza che ha carattere di ufficio sociale è stata stabilita in società con il Circolo Automobilistico Emiliano, che prende tanto sviluppo e che al Touring Club è cordialmente unito.

I soci sono pregati di recarsi all'ufficio della Sezione per reclami, informazioni ecc., e questo ufficio rimarrà aperto ogni sera dalle ore 20 alle 22.

SEZIONE DI CATANZARO. — Sotto la direzione dell'attivo console dott. Sale ha iniziato un lavoro di propaganda tra i ciclisti maturi, ed un lavoro d'istruzione tra quelli ancor vergini di fronte alla macchina: ciò a mezzo di infaticabili istruttori nelle persone dei signori Sinopoli Giuseppe e Paonessa Domenico.

SEZIONE ISOLA DEI LIRI. — 1. Gita Pontecorvo, tempo pessimo pioggia durante tutta l'andata.

2. Gita Campobasso con incontro a Morcone colla squadra Napoletana.

3. Trisulti, Isola-Alatri-Collepardo, da qui a piedi per la mulattiera a Trisulti. Gita un po' faticosa per le molte lunghe e forti salite e per la pessima mulattiera, però compensata ad uora dallo splendido panorama che si gode lungo tutto il percorso, dalla bellissima posizione dell'Abbazia e dalla larga cordiale ospitalità offertaci dai Monaci di quella superba Abbazia.

4. Gita Cassino, Isola-Cassino-Mignano, incontro con i soci della sezione di Napoli, guidati dal loro egregio C. C. sig. dott. Luigi Arano, ritorno a Cassino, e a visitare la storica e ricchissima Abbazia.

5. Avezzano, percorso Isola-Cicittella Valle Roveta-Avezzano-Fucino.

6. Gita Formia, percorso Isola-Pontecorvo-Experica-Frate d'Ausonia-Formia, ritorno per la stessa strada.

SEZIONE DI LODI. — Ha per capo console il socio Formenti, veramente infaticabile. Col tempaccio dei primi di maggio ha iniziato, il ciclo delle gite, portando a Vaprio e Trezzo una numerosa schiera di consoci: il 25 maggio ha portato alla Certosa di Pavia, festeggiatissimi dalla sezione di Pavia, che guidata dal console prof. Di Vecchio fece munificamente gli onori di casa.

SEZIONE DI PAVIA. — Continua nel lavoro di preparazione pel convegno che avrà luogo il giorno 14 Giugno, e che riuscirà brillante per l'eccellente opera di organizzazione e propaganda della nostra sezione.

SEZIONE DI PIACENZA. — Indetta pel 24 Maggio la gita *ciclo-alpina Piacenza Felletta*, raccolto scelto numero di aderenti, che portarono là, dove una volta sorgeva l'antica colonia romana il grido di «Viva il Touring Club

Italiano.» Al banchetto, tenutosi nel ritorno a Carpaneto, fu brindato al grande avvenire turistico italiano, mandando un sentito telegramma al Direttore generale della grande associazione.

Guidava la geniale comitiva il capo console conte Douglas Scotti.

SEZIONE DI PIOMBINO. — Ha compiuto il 29 aprile la sua prima gita. Vi parteciparono buon numero di soci fra i quali il Comandante del distaccamento qui di stanza.

Meta della gita era Vignale Ritorito dove i gitanti ebbero festose, cordiali accoglienze. Nella sala di questa filarmonica gentilmente concessa Sciaurino aveva preparato una succulenta refezione alla quale fu fatto veramente onore da parte dei ciclisti che batterono il record dell'appetito.

Del buon esito va data lode meritata al sig. Badanelli, Console della locale sezione del T. C. I.

SEZIONE ROCCHETTE PIOVENE. — Su 24 ciclisti in paese è riuscita ad affigliarne 20 al Touring: il nostro console Chiaratti deve essere contento al par di noi.

SEZIONE DI ROMA. — Ha compiuto la prima delle interessanti gite fissate per la stagione. Meta Fiano-Romano con ricevimento, inaugurazione d'una lapide a Dante.

Di questa sezione dobbiamo segnalare un importante lavoro. Nientemeno che l'*Annuario locale* elegantissimo e ricco di notizie importanti. Dopo l'elenco del consolato romano e dei soci della sezione, abbiamo una bella relazione del capo Console dep. Brunialti — il resoconto finanziario del 1899 — I rapporti della sezione legale, medica, tecnica, confort, nonché una relazione sportiva sulle gite dell'anno scorso e quelle inserite in programma pel 1900. Non abbiamo parole adeguate per una così seria, continua, progressiva, intraprendente attività, utilissima al sodalizio nostro!

SEZIONE DI TERNI E RIETI. — Hanno fatto un convegno intersezionale a Rieti, contribuendo a diffondere l'idea turistica in quei luoghi che ricordano la famosa gita Milano-Roma.

Aforismi d'un Turista

II.

LA VELOCITÀ. — Chi si mette in un viaggio alquanto lungo, deve tener presente che non è ad cercarsi la velocità per singoli tratti di percorso, ma una buona velocità media. Il *passo costante, uniforme*, ecco ciò che tanti trascurano, per abbandonarsi a velocità iniziali sproporzionate alle proprie costanze ed al cammino: velocità che richiedono poi frequenti alti, perdita di tempo, spreco inutile di forze.

LE SALITE. — Scriviamo per i ciclisti di forza media. I grandi pedali sono capaci di superare qualsiasi pendio: sono i titani della bicicletta, poi quali le ordinarie norme della fisiologia vanno elevate alla ennesima potenza.

Il turista di forza media deve avere un grande rispetto per le lunghe ed erte salite. Ci si arriva più presto colla macchina a mano, senza perdere per il resto della strada quella forza di riserva che ogni pedalante deve tener sempre disponibile. Le salite facili, i docili colli cantati da Carducci van presi adagio. Sono belle signore nel cui cuore non si penetra d'un tratto, ma colla dolcezza associata alla costanza. Conosco una brava persona, una colonna del T., che suole attaccare le salite con impeto, al grido di: Savoia. Forse a ricordo del tempo in cui carinava alla testa del suo battaglione. Solamente — dopo dieci minuti — il furor bellico svapora, ed il mio amico si trova a piedi con la lingua fuor della chiostra dei denti.

GLI ALBERGHI. — Si può mangiare su un prato all'ombra d'una siepe fiorita. Ma via! è più piacevole metter

le gambe sotto la tavola. Con questa convinzione il T. ha affittato numerosi alberghi, e trattorie che fanno uno sconto discreto. Lo scopo non è stato tanto di avere un ribasso forte, quanto di avere un'accoglienza ed un trattamento d'amici.

Questo non s'è potuto ottenere completamente finora, ma si avrà di sicuro tra breve se i soci preferiranno nei viaggi l'albergo del T.

Come volete che un albergatore ci abbia in conto, se non lo stimoliamo nel suo punto delicato ch'è l'interesse? Ch'egli veda di frequente dei turisti consoci, ch'egli si senta preferito, e l'affliggiamento al T. sarà cercato, l'accoglienza si farà ospitale, i prezzi ribasseranno in proporzioni convenienti!

Questa convenienza di preferire le trattorie affittate, deve essere generale. Chi può spendere molto, potrà far senza dello sconto; ma avrà giovato al socialismo interessando la stirpe degli albergatori al T. Giacchè bisogna prender la gente come è: da un ostiero non possiamo aspettarci certo che sieno riconosciute ed apprezzate le idealità del T.

LE VECCHIE CARCASSE. — La maggior parte dei diaastri in viaggio sono dovuti alla dolce ma pericolosa mania di attaccarsi ad una vecchia macchina, e di crederla sempre buona perchè non si è ancora sfasciata tra le gambe, perchè ha traversato mille peripezie, subito dei gran colpi per molti anni. Conosco persone che viaggiano con macchine, le quali, nulla conservano — all'infuori del telaio — di quanto apparteneva alla bicicletta primitiva.

Ora, delle riparazioni per quanto ben fatte, non possono ritornare all'acciaio dei tubi la pristina resistenza; e delle ruote nuove adattate ad un vecchio telaio, faranno un buon servizio come nuove, ma non impediranno alla testa della forella di rompersi un brutto giorno.

Dopo la comparsa dei pneumatici le macchine durano certo di più. Tuttavia non credo prudente far subire ad un telaio più di 25 mila chilometri; e 20 mila chilometri mi paiono un lavoro ben sufficiente per la testa d'una forella.

Io lascio qui in disparte le altre parti della macchina perchè la loro usura salta all'occhio del turista esperto ed attento.

Se insisto, è solo in riguardo al concetto generale che si ha d'una macchina; pel quale, la si crede eterna nell'oscurità (quadro e forella). Mentre è proprio l'opposto. Gli urti, signori miei, le cadute, sono per le macchine qualcosa come un colpo d'accidente per l'uomo. Si va, si corre, ma c'è sempre il pericolo imminente sul capo.

In conclusione. Esitate una vecchietta per le macchine. Riconoscerla è utile. Misconoscerla è trovarsi per terra con qualche dente o braccio rotto, quando non sia la testa.

(Continua)

dott. Farari.

Comunicazioni tra i Soci (*)

RISPOSTE. — Sul miglior freno — sul freno al cerchione — su manuali di freni ciclistici — sui parafranghi leggeri — sui depositi benzina — sulla proprietà delle fotografie.

ALLA DOMANDA N. 1. — A cerchioni di legno non può essere, senza danno del cerchione stesso, applicata la scarpa di un freno.

Rug. A. Soffredi

ALLA DOMANDA N. 2. — Il socio che cerca un freno stabile che non agisca sulle gomme lo troverà all'emporio ciclistico di Perugia (Piazza V. Emanuele): è a fascia, ed agisce nel mezzo della ruota posteriore: poco estetico, pesante ma efficace.

Dott. G. Tassinari (Genova).

Il miglior freno per lunghe discese, di applicazione stabile e temporanea, è senza dubbio il freno Carloni. Gran numero di soci del Touring lo impiegano da tempo con grande loro soddisfazione, ed io stesso che da due anni lo uso nelle mie frequenti e lunghe escursioni, ne sono sempre più entusiasta. Ho visto all'Esposizione di Parigi, in questi

giorni, nella bella mostra della Carloni's Brake Company, un freno Carloni modello 1900 applicato al cerchio.

Per lunghe discese però io ritengo preferibile il freno alla gomma, e tanto più che questo, già dal Touring stesso chiamato « *impareggiabile* » (Vedi Rivista del p. settembre 1899) ha il pregio (dovuto, io credo, alla razionale sua costruzione, forma della scarpa e qualità del materiale) di non usare menomamente le gomme: pregio ormai da tutti riconosciuto.

Rug. A. Soffredi.

Possedendo il brevetto d'un freno a morsa, il quale non funziona né sulla gomma né sul cerchione ma bensì su d'un nastro metallico applicato lateralmente ai nipples, credo corrisponderebbe alle domande del Sig. W. Mackenzie di Torino, non danneggiando i cerchioni anche se di legno.

Battaini (Milano, Loreto 22)

Si possono avere indicazioni per un buon freno ad applicazione stabile — per lunghe discese — che non lavori sulle gomme, presso gli agenti della Bicicletta americana « Light » Genova, di cui trovasi l'elenco in una inserzione precedente il testo di questo numero della Rivista. Trattasi di una novità appena giunta e che rappresenta il migliore perfezionamento del Coaster Brake.

Corioli (Genova).

ALLA DOMANDA N. 3. — Non conosciamo un manuale speciale sui freni da bicicletta: ci sono tante memorie quanti gli inventori.

Dott. Cielo

ALLA DOMANDA N. 4. — Un parafranghi pratico e comodissimo lo può avere dalla Ditta A. Fusi, Milano (Piazza Castello). E' in tela gommata robusto, pesa gr. 350, e può stare in un taschino. Io lo adopero da più di un anno.

Zatta Luigi.

Prenda una striscia di tela gommata larga cent. 7, lunga quanto la lunghezza totale dei due lati inferiori del telaio (cioè dall'angolo che forma il telaio con lo sterzo al gruppo centrale e dal gruppo centrale al reggisella).

Fissi, ripiegando la tela, con un po' di soluzione alle due estremità della tela, due bacchettine di ferro grosse attacchi un capo della striscia allo sterzo con un anello ad uncino (punto d'angolo del telaio con lo sterzo), faccia passare la tela al disotto del gruppo, e l'altra estremità la fissi con anello ai reggisella. Prenda un'altra striscia di tela lunga cent. 35 e larga quanto l'altra: fissi ai due lati longitudinali della striscia delle bacchettine di ferro in modo che sopravvanzino da un lato di una quindicina di centimetri, ripieghi queste bacchettine ad angolo retto al punto che sopravvanzino dalla striscia: le due estremità le ripieghi ad anello: metta questi anelli ai due lati del foro attraverso cui passa la vite reggisella: faccia passare la vite e stringa il dado che manterrà una delle bacchette mentre la testa della vite manterrà l'altra. Le bacchette manterranno rigida la tela gommata.

Così avrà parafranghi leggerissimi, senza rumore, di piccola spesa e montabili e smontabili in un minuto. Se desidera posso inviarle un campione.

Roberto Sarlo, Console di Napoli.

ALLA DOMANDA N. 5. — Il T. ha ufficato i droghieri, negozianti, postai dei principali luoghi d'Italia per invitarli a tenersi provisti di benzina per automobili. L'Annuario del 1900 reca le indicazioni opportune. E' cosa da lasciare all'industria privata, incoraggiandola colla pubblicità nell'Annuario, come facciamo noi. Spetta agli automobilisti il profittarne, usando delle nostre utili pubblicazioni.

Dott. Cielo

ALLA DOMANDA N. 6. — L'Italia, come la Francia e tutte le nazioni civili, non è stata l'ultima ad ammettere che la fotografia è un'arte, un prodotto dell'ingegno, e le nostre leggi non hanno mai pensato di umiliare i signori fotografi.

Nel testo unico delle leggi sui diritti d'autore approvato con R. D. 19 Settembre 1882 N. 1012 e nel relativo Regolamento dello stesso giorno N. 1013, sono contenute tutte le norme per tutelare le opere dell'ingegno non solo letterarie, ma pure quelle per es. litografiche e fotografiche. Tutti i buoni fotografi sanno perfettamente che con poche lire possono richiedere ed ottenere dal Ministero di Agricoltura Ind. e Commercio, presentando istanza a mezzo della Prefettura o Sottoprefettura la riserva del diritto d'autore sulle rispettive loro opere.

Che desidera di più il sig. Nico Barbieri?

Arr. P. E. Voehn Strambio,
Consigliere di Prefettura.

(*) E' una tribuna aperta ai soci per domande, quesiti, questioni d'ordine personale o generale. Brevità, chiarezza, ecco quanto vogliamo da chi domanda e da chi risponde.

ALLA DOMANDA N. 7. — La via più ciclabile fra Bologna e Pistoia è quella di Collina, benchè quella di Pracchia sia più pittoresca. Passato Porretta di un km., al Ponte Venturini si scorge la tabella del T. C. I. sopra un palo telegrafico. La strada per Collina è quella che mena a sinistra; è quasi tutta ciclabile fino a Collina. Alla osteria della Collina fermarsi per mangiare le ottime trote di Stefano Signorini. Al Ponte Venturini siete su terreno oramai storico: fu lì presso che il giovane Marconi fece la scoperta del telegrafo senza fili.

Firenze, Socio N. 1448-1453.

La strada migliore dai Bagni della Porretta a Pistoia è senza dubbio quella della Collina, giacchè dalle Pestre a Pistoia è una discesa pericolosissima.

N. 21100.

ALLA DOMANDA N. 7. — Per il ciclista è preferibile la strada da Pracchia perchè le pendenze sono molto dolci e salvo pochi metri può essere percorsa tutta in macchina, mentre non è così della strada che passa per la Collina.

Console *Guattierotti Mariti*

Domande nuove.

DOMANDA N. 8. — Crede pratica l'applicazione del motore «Carcano» a una bicicletta Humber modello 1899? Un tale lavoro risulterebbe solido e pratico?

Si avrebbe così un insieme sul quale poter contare?

Avrebbe forse qualche cosa di meglio da consigliarmi?

Premetto che sarei dispostissimo recarmi a Milano per vedere qualche cosa di questo genere se possibile.

Fabio Gibelli (Genova, Corso Magenta, 63 A).

DOMANDA N. 9. — Da chi potrei acquistare un manubrio «girevole» tipo Cleveland?

DOMANDA N. 10. — Dove si vendono carte Geografiche del Tirolo italiano o tedesco della scala 1: 75000?

Zattu Luigi.

DOMANDA N. 11. — Saprebbe qualche consocio indicarmi un mezzo spicco, ma efficace di pulitura della cassetta, diverso dalla lunga e noiosa operazione del bagno nel petrolio o della bollitura in acqua cui sia stata aggiunta della soda?

Dott. Biancotti.

DONI ai SOCI BENEMERITI del TOURING

1. — Una **MEDAGLIA DI BENEMERENZA** offerta dal Touring a chi avrà procurato dopo il 1. gennaio 1900 N. 10 soci annuali o 5 vitalizi.

2. — Un **BIGLIETTO DEL VALORE** di L. 325 per un viaggio gratis con soggiorno o vitto per 3 giorni a Parigi offerto dal Socio Sommariva (Giuseppe gerente dell' Agenzia Chiari di Milano, Galleria V. E. (Estrazione in luglio fra coloro che avranno presentato 10 soci dal 1. gennaio al giugno 1900).

3. — **Abbonamento gratuito a tutto il 1900 al giornale *La Gazzetta dello Sport***, a favore di chi avrà presentato 8 nuovi soci dal 1. maggio. Il giornale è di grande formato, trisettimanale, e si occupa di ciclismo, automobilismo, scherma, ippica, ginnastica, canottaggio, nuoto, alpinismo, caccia, tiri, giuochi sportivi, ecc. (Costa L. 6 annue).

4. — **Abbonamento gratuito a tutto il 1900 all'ORARIO GENERALE DELLE STRADE FERRATE**, ricco ed accurato periodico mensile, molto utile ai turisti, edito dal Socio vitalizio E. Botticella di Milano (via A. Manzoni, 39) a favore di chi presenta un nuovo socio vitalizio. (Abbonamento annuo L. 5).

5. — Una **BICICLETTA CICLO ALPINA O STAR WHEEL** del valore di L. 300 offerta dal socio M. Türkheimer, Milano. (Estrazione in novembre fra coloro che dal Marzo all'ottobre 1900 avranno presentato 10 soci.)

6. **N. 6 CUSTODIE AUTOMATICHE PER BICICLETTE** del valore di L. 40 ciascuna, offerte dalla Società Italiana per la custodia automatica delle Biciclette (Foro Bonaparte, 60, Milano) da estrarsi a sorte fra i Consoli del Touring che dal maggio al dicembre 1900 avranno procurato nuovi soci vitalizi. (Ogni socio vitalizio procurato, dà diritto di concorrere con una probabilità all'estrazione).

7. — Il socio vitalizio Ing. Carlo Carloni, ben noto nel mondo ciclistico italiano ed estero per il suo freno ad albero flessibile, vincitore del Concorso freni dell'ultima esposizione ciclistica di Lione, e premiato con medaglia d'Oro dal Reale Istituto Lombardo, per favorire l'incremento nel numero dei soci vitalizi del T. mette a disposizione

8. **FRENI CARLONI DELLA SPLENDIDA MODELLO 1900**, di cui 3 da estrarsi a sorte fra i Consoli che avranno procurato al Touring 5 soci vitalizi entro il 1900 a partire da maggio 1900, e tre da estrarsi a sorte fra

i primi 25 soci vitalizi che si iscriveranno dal giugno 1900 in avanti.

8. — La Direzione del *Corriere dello Sport* (La Bicicletta) giornale turistico bisettimanale che ha sempre ed efficacemente favorito l'incremento del T. manderà gratuitamente il giornale a tutto dicembre ai primi 10 Consoli che dopo il 1. Giugno si saranno iscritti soci vitalizi (abbonamento annuo L. 5).

L'iscrizione al T. gratuita!

9. — Il Freno Carloni 1900 costa L. 20 ed è in vendita presso tutti i negozianti di biciclette e presso Bender o Martiny, Milano, concessionari per l'Italia della *Carloni's Brake Company*. Questa Ditta, nel desiderio di favorire il T. C. I., istituzione che ha cooperato efficacemente allo sviluppo del ciclismo in Italia e quindi al commercio dei freni, ha deliberato di inscrivere soci del Touring — pagandone la relativa quota annua in L. 6. — tutti coloro che, avendo i necessari requisiti per l'ammissione, faranno acquisto del freno Carloni in Luglio o Agosto presso la Filiale di Milano, Via Dante, 4, di fronte alla Sede del T.

Opuscolo propaganda.

Luigi V. Bertarelli ha provveduto alla compilazione dell'opuscolo propaganda illustrante gli scopi e l'attività del T., opuscolo deliberato dal Consiglio. Esso venne tirato a 100.000 copie e si sta distribuendo ai ciclisti e turisti d'Italia non soci. L'ingente spesa è stata in parte sostenuta dal socio vitalizio Ettore Botticella in compenso del diritto che gli si è concesso di inserire nell'opuscolo poche pagine di pubblicità. Il T. è grato al consocio della nuova prova di interessamento da lui data al nostro sodalizio.

Varietà

Novità Automobilistiche. (All'esposizione di Pasqua a Londra)

— Il motore per biciclo continuo, come ora presumibile, ad occupare una parte insignificante.

La sostituzione dell'elettricità all'accensione, dei fanali è un perfezionamento grande: quello della sicurezza avanti tutto.

Un bicicletto a motore che si sta lanciando è il bicicletto a motore Werner, costruito a Parigi. Ha la forcella anteriore rafforzata e posta sul davanti, sopportata dalla forcella e dallo sterzo, un motore a raffreddamento d'aria. La puleggia grande è applicata al cerchione della ruota anteriore — altra più piccola è annessa al motore — e fra queste e quella corre una cinghia che trasmette la forza.

La Cassa e batteria del motorino sono collocate fra il telaio e compresi in modo da non disturbare il movimento delle gambe del ciclista. — Si fa agire il motore nella maniera ordinaria, una volta in moto i pedali del bicicletto possono servire tanto per il riposo dei piedi come per aiutare il motore nei momenti di bisogno. Peso totale del bicicletto e motore 30 chilogrammi.

Il futuro riguardo ai motori per bicicli appare tuttora incerto e non è perciò alcuna sorpresa il trovare delle continue novità in questi tipi di macchine.

Il posto che le vetturette stanno per prendere in futuro, è chiaramente indicato dallo straordinario numero di tali veicoli in confronto della precedente esposizione di primavera. — Esse provengono specialmente dalla manifattura francese e sono provviste comunemente da motori a raffreddamento d'acqua. Queste specie di motori appaiono a qualcuno complicati e quindi effimeri.

Parecchie vetture con motore elettrico figurano a questa esposizione; gli intelligenti ne avrebbero riportato impressione favorevole.

Le vetture mosse a vapore, camminano quietamente come quelle elettriche e sono di maneggio pronto; ma generalmente questa qualità non è tale da eliminare taluni difetti come quello del frequente ricambio dell'acqua — neutre ogni veicolo dovrebbe portare una provvista per almeno 100 miglia di percorso. — Daltronde per convertire l'acqua in vapore, maggior quantità di petrolio è richiesto di quanto occorrerebbe con un motore a petrolio; cosicchè il minor costo non si risolve in una maggior economia.

Tutte queste critiche, parranno eccessive; ma non è male il farle per una giovane industria come questa: si faciliterà così la fabbricazione del meno imperfetto automobile. Ciò che si aspetta ancora.

Dott. CICLO.

Musica Ciclistica.

Il nostro socio vitalizio Cav. Dott. Corrado Boccacini di Cuneo, ha dedicato « ai valorosi compagni ciclisti » un suo volume di 20 pagine di musica intitolata *Birota Victus* (bicicletta vittoriosa), movimento di valzer in stile libero. Ne sono editori Borriero e Zumino di Via Po, 2, Torino. Ringraziamenti vivi.

Gita a Turate.

Diamo un cenno, in forma telegrafica, della riuscitissima gita alla Casa dei Veterani di Turate indetta dal T. in unione ad altre 14 associazioni Milanesi. 1500 intervenuti di cui 600 in bicicletta. Splendido il ricevimento fatto ai ciclisti dalla Ditta Lazzaroni al suo stabilimento di Saronno, rinomato per le specialità in dolci ormai proverbiali. — Fantastica la collezione *en plein air*, sui prati del Parco della Casa dei veterani coi famosi cestelli forniti dall'Unione Cooperativa. Riuscitissimo il numero unico *Touring-Turate*, pubblicato per l'occasione dalla « Gazzetta dello Sport » e redatto da Ottone Brentari e Diana. — Parlarono applauditissimi da un balcone del cortile d'onore il Comm. Candiani, presidente della Casa e l'Ing. Vanzetti pel T.

Nel prossimo numero pubblicheremo un cenno più dettagliato dell'importante avvenimento turistico, con le illustrazioni fotografiche premiate al concorso da noi indetto.

Una lettera aperta del console Jourdan.

Mio Egregio e caro Presidente Johnson,

Siamo alla vigilia del più grande avvenimento ciclistico che mai abbia avuto luogo. — La Gita Nazionale a Parigi la quale ha raccolto già un imponente numero di aderenti.

Onore al *Touring Italiano* che, varcato le Alpi, con animoso viaggio porterà il saluto affettuoso dei ciclisti italiani ai compagni francesi nella gloriosa loro Capitale!

Facciamo che il nostro numero diventi legione, che altri numerosi aderiscano alla forte impresa! facciamo appello alla solidarietà, al patriottismo dei soci del *Touring*, onde altri molti si iscrivano alla Gita. Diamo questa dimostrazione di unione fra noi e di affetto ai nostri vicini. Già i nostri fratelli hanno saputo all'Esposizione far brillare il raggio della gloria sulla fronte dell'Italia ed il Palazzo Italiano fu giudicato una meraviglia fra le meraviglie. Andiamo a sentire l'eco delle acclamazioni dirette all'Italia e facciamo che si rinnovino e si accrescano.

Numerosi e compatti muoviamo a Parigi, andiamoci sotto la vostra Guida, egregio Presidente!

Propongo che quelli fra i nostri compagni che non avranno la ventura di poter venire a Parigi ci accompagnino fino alla frontiera; e là sulla vetta delle Alpi riuniti a fraterno banchetto acclameremo all'unione dei ciclisti italiani, e prima di varcare il confine riceveremo un saluto dai compagni che sarà il talismano per il nostro viaggio.

A. JOURDAN.
Console a Torino.

Biblioteca

PUBBLICAZIONI RICEVUTE.

ANNUARIO della *Sestione romana del T. C. C. I.* — Anno I. 1900, pp. 53.

In questa recente pubblicazione, che fa onore al Consolato romano del T. e ne attesta la seria e vitale attività, troviamo la storia delle successive trasformazioni del Consolato romano; l'elenco, lunghissimo, dei soci iscritti alla Sezione dall'origine al 31 dicembre 99; la relazione generale del Caposostolo on. Brunialti; il resoconto finanziario dell'esercizio 1899, del rag. Trasatti; la relazione della Sezione legale, fatta dall'avv. Schupfer; quella della Sezione medica, dal Dott. Quattro-Ciocchi; l'elenco delle cassette da riparazione esistenti nella regione laziale; l'elenco degli alberghi e trattorie del T. in Roma, la *relazione sportiva*, contenente le succinte relazioni della grandi gite ciclistiche nazionali, (Milano-Roma, Roma-Milano, Roma-Torino) e delle gite della Sezione romana del 1899 e il programma delle gite per il 1900; infine l'elenco delle pubblicazioni del T. in vendita presso la Sezione.

Notevolissima anche la bella, nitidissima veste tipografica.

Svenska Turistforeningen. ARSKRIFT FOR 1900. (Annuario 1900). 422 pp. corredate da molte bellissime illustrazioni dei paesaggi svedesi, prezzo 4 corone.

Algemeene Nederlandsche Wielrijders-Bond. HANDBOEK (Annuario) 1900. — 286 pp.

AM GARDASEE. *Skizzen und Charakterbilder.* — Riva, G. Georgi, 1900, pp. 106.

PARIGI E I SUOI DINTORNI. — Guida del viaggiatore di L. F. Bolallo. — Milano, Troves 1900. — 420 pp., 52 incisioni e due piante di Parigi e dell'Esposizione, L. 1, -.

La guida è fatta sul solito pannello delle note *Guide Treres*, preceduta da indicazioni pratiche sulle varie vie per andarci dall'Italia, le spese e il modo di limitarle, un cenno sulla storia e l'economia di Parigi, un elenco di parole e frasi francesi utili e loro traduzione e pronuncia, indicazioni pratiche sulle vetture e altri mezzi di trasporto, le stazioni, gli alberghi, i caffè, la posta e il telegrafo, le hotteghe principali, i divertimenti, ecc. ed è seguita da un'appendice in 10 pag. sull'Esposizione Universale.

UN PO' D'EUROPA IN BICICLETTA, di A. Boeri. — Per zzi. — Fascicolo I, maggio 1900, L. 0,50. Presso l'A., Parma, Via S. Silvestro, 3.

ANNUARIO DELLA FOTOGRAFIA e delle sue applicazioni, del Dott. G. Santoponte. — Roma, 1900, pp. VIII-140, con incisioni e tavole, L. 1,25.

Questo Annuario, che è al suo 11° anno di vita, contiene il riassunto classificato di tutti i progressi compiuti nell'annata scorsa dell'arte fotografica. È così diviso: Parte I: *Le operazioni fotografiche* (Formole e maniera d'operare introdotte e modificate durante il 1899); II: *Il materiale fotografico* (Novità e perfezionamenti del 1899); III: *Le applicazioni*; IV: *Esposizioni, Concorsi, Congressi del 1899*; V: *Bibliografia del 1899*; VI: *Brevetti d'invenzione attinenti alla fotografia rilasciati durante il 1899*; VII: *Necrologio del 1899*. Segue un'appendice dedicata agli *ingrandimenti fotografici*.

L'autore-editore (Roma, Via Calabria, 12) accorda ai soci del T. il 20% di sconto sul prezzo. I Soci che desiderano avere una o più copie del volume devono quindi mandare all'autore per cartolina-vaglia l'importo di L. 1, - per ogni copia desiderata, coll'indicazione del loro domicilio e del numero che porta la loro tessera.

LE BELLEZZE DELLA SVIZZERA. *Descrizione del paesaggio e sue cause geologiche*, di Sir John Lubbock. Versione ital. sulla III ed. inglese del Dott. L. Scotti, con prefazione del Prof. T. Taramelli. — Milano, Hoepli, 1900, pp. XI-433, 151 incisioni e una carta della Svizzera, L. 6, -.

Faccio cenno volentieri di questo volume dell'eminente scienziato inglese (che non è soltanto un uomo politico, un gran finanziere e un celebre paleontologo, ma — come dimostra qui — anche un geniale cultore della geologia), perchè esso si rivolge specialmente agli alpinisti e — con quella forma plana e semplice e familiare che è una specialità dei volgarizzatori inglesi della scienza — li prepara a saper trarre dal cospetto delle bellezze naturali delle montagne svizzere quei godimenti intellettuali che chi è digiuno dei principi della geologia non può sospettare e che rivelano invece agli altri un mondo di più, che apre la mente e accresce interesse alle escursioni.

Si tratta dunque di un libro di volgarizzazione della scienza, per quanto di volgarizzazione elevata, diretta a un pubblico colto e capace di sollecitare la mente a una fatica per un scopo intellettuale. Avrà il voluto effetto sul pubblico dei nostri alpinisti? Il prof. Taramelli, nella sua prefazione, pensa che l'alpinismo in Italia non ha apportato ancora quel contributo alla geologia che si r-promettevano i suoi promotori i quali, per lo più anche tra noi, erano geologi. Io credo che non convenga farsi illusioni sui frutti che lo sviluppo di uno sport può apportare a una scienza, implicando questa credenza il pregiudizio che le inclinazioni e le attitudini naturali degli uomini possano cambiare sotto un impulso qualsiasi. Mentre colui che non sortì da natura l'inclinazione e le attitudini a lavorar proficuamente per la scienza, nessuno sport nè nessun libro lo renderà nè volentieri nè atto a farlo. Quei tali fra gli alpinisti che hanno stoffa di cultori della geologia, e vi possono portare contributi, lo sarebbero stati e l'avrebbero fatto anche se l'alpinismo non fosse nato.

Io accolgo perciò volentieri il bel libro del Lubbock come un'opera che viene a facilitare il formarsi d'una cultura geologica a quei pochi non geologi, che in Italia avranno una tale tendenza e capacità.

LE MACCHINE PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE. — *Sgombro del fango e della polvere*, dell'ing. Emilio Gola. — Estratto dal periodico *Le strade*, anno III, n. 4, pp. 8.

L'EUROPE ILLUSTRÉE. — N. 9. *Baden en suisse.* — 11. *Nyon et ses environs.* — 12. *Constante et ses environs.* — 13. *Thuisis.* — 14. *Lucerne.* — 15. *Florence.* — 16, 16 a. *La Gruyère.* — 17 e 18. *Milan.* — Zurigo, Orell Fossli, Fr. 0,50 per ogni numero.

Arte e Fotografia

VII

Come abbiamo promesso daremo poche formule, decisi di non ritornare più sull'argomento. — Noi consigliamo i professionisti a provarle, certi che ne rimarranno soddisfatti.

Sviluppo. — Preferiamo i coniugati ai celibi. Ottima è la miscela di idrochinone-metolo, colla quale si ottengono negativi rigorosi ricchi di mezzetinte e dettagli.

Acqua comune	c. c.	1000
Solfito soda anidro	gr.	50
Carbonato di soda	"	100
Bromuro potassio	"	15
Idrochinone	"	12
Metolo	"	15

Diluire per dose con altrettanta acqua. Si conserva a lungo ed inalterato.

Fissaggio — Non sali di ignota provenienza, si usi una soluzione di iposolfito al 30 per 100. La si rinnovi sovente; costa tanto poco!

Indurimento della pellicola: — Ottimo, per rendersi possibile l'indurimento della pellicola, affinché non si alteri a temperature elevate (eccessivo calore estivo) è un bagno di allume al 5 per 100.

Asciugamento rapido delle lastre. — Si immergono nell'alcool per 3 o 4 minuti, lasciandole asciugare lontano dalla polvere. Si possono anche immergere per pochi minuti in una soluzione di formalina al 5 per 100, asciugando la lastra davanti al fuoco senza tema che la pellicola si scorra.

Rinforzo di negativi. — Si immerga il negativo dopo sviluppato e lavato in una soluzione contenente:

Acqua	c. c.	100
Bicloruro di mercurio	gr.	2
Cloruro di sodio	"	5

dove imbianca. Si lava e lo si immerge in una soluzione di ammoniacca al 10 per 100 dove annerisce. L'operazione si può ripetere.

Indebolimento di negativi. — Si preparino le due soluzioni seguenti:

A) Acqua	c. c.	100
Iposolfito di soda	gr.	10
B) Acqua	c. c.	100
Prussiato rosso	gr.	2

Al momento d'uso si mescolano volumi eguali delle due soluzioni immergendovi il negativo fino a che ha raggiunta l'intensità giusta.

Ottima pure è la soluzione di persolfato di ammoniacca al 5 per 100 dove il negativo indebolisce.

Mattolina per ritocco. — La più semplice delle vernici da ritocco è l'essenza di trementina, che si applica col polpastrello del dito.

Bagno unico. — Si prepari la soluzione seguente:

	Toni caldi (rosari bruni)	Toni freddi (nero violetto)
Iposolfito	250	250
Cloruro di sodio	40	40
Acetato di piombo crist.	3	9
Acqua	750	750

In una bottiglia di colore scuro (bleu o giallo) si faccia sciogliere 1 grammo di Cloruro d'oro bruno in 100 d'acqua distillata, sei o sette ore prima di farne il bagno si prepara unendo ad ogni 100 c. c. di A; 6 c. c. di soluzione di cloruro d'oro.

Carta alla gelatina bromuro — Sera sempre meglio lo sviluppo colla formola data dal fabbricatore. Il bagno idrochinone-metolo di cui abbiamo dato la formola più sopra diluito con un quarto d'acqua è ottimo.

Acqua	c. c.	100
Amido	gr.	8
Formol	c. c.	1

Sciogliere l'amido a freddo, riscaldare agitando continuamente fino ad abolizione; ritirare dal fuoco, passarla attraverso una muscolina, lasciare raffreddare aggiungendovi il formol.

Vernice anti-alo. — Per evitare gli aloni, specialmente per le fotografie di interni dove vi siano finestre illuminate si spalma il rovescio della lastra con olio minerale un po' denso (di quello che serve come lubrificante per le macchine) applicandovi un pozzo di carta nera, di quella che serve per avvolgere la lastra. La glicerina può sostituire con vantaggio l'olio minerale. Dopo lo sviluppo la glicerina si può lavare con un po' di ovatta imbevuta d'alcool.

Macchie — Macchie di Pirgallolo e macchie di inchiostro, si tolgono con acido ossalico ed acqua; macchie d'argento alle mani con ipoclorito di calce ed ammoniacca allungata; macchie di grasso, di vernice, di colore, con benzina; macchie di mosche sulle fotografie con sapone sciolto in acqua...

Piccola Posta

Sig. Ten. U. A. - FIRENZE. — Manca l'intercane, arte... arte.

Sig. I. C. - MILANO. — Formola errata, leggasi sopra. *Sig. Dott. U. B.* - ? — La casa Lumiere di Lione vende ottime lastre per radiografia. Cappelli no.

Sig. M. E. T. - BOLOGNA. — Migliore è la carta al bromuro che può svilupparsi all'annol come desidera.

Sig. R. D. - ROMA. — Preferisca il Goerz.

Sig. Arr. N. V. - GENOVA. — Molto artistica, eviti le banalità, buona illuminazione, ottimo viraggio.

SOCIO NICO BARBIERI

PICCOLA POSTA

Capitano Ferruggini. — Le placche che consiglia impiegherebbero una spesa enorme, non ne basterebbero 500 mila in tutta Italia. E ciò per apprendere ai conduttori di veicoli l'articolo II del regolamento ciclistico! Tutta questa gente non è affetta da ignoranza ma da misoneismo, contro il quale solo il tempo e la civiltà può combattere. Ossequi distinti!

Alberto Quattrini. - LIVORNO. — Consigliabile il manubrio ad altezza media, non da corsa, senza curva.

Socio n. 24579. - NAPOLI. — L'elenco dei soci fatto largo ed occuperebbe tutta la rivista. Chi desidera un indirizzo preciso di socio può chiederlo alla Direzione con cartoline risposte. Del resto vedremo di contentarla Saluti.

Dott. Sabet. - LUCCA. — Il calcolo della velocità oraria ha già occupato parecchi numeri della Rivista. Siamo spiacenti non poter introdurre il suo articolo, perché occorre variare il periodico. Se no, chi lo legge? Scuse e grazie.

Egidio Riva. - CARATE. — L'inconveniente ch'ella segnala si deve a guasti avvenuti nel viale per intemperie. Il rifornimento di terra in breve ha ricostituito un buon viale ciclabile. Sicuro che il primo che arriva a terreno non sodo, manda sagrati! Pazienza e saluti.

Ruffatto F. - MALE. — Non si accettano marche estere, per difficoltà di tradurle in spiceroli qui.

Socio 17824-8821. - TRIESTE. — L'esercizio ciclistico le sarà utilissimo. L'accompagni però con bagni termali anche se non sente più dolori.

Socio E. S. - TRIESTE. — Come funziona il meccanismo degli apparecchi per automatici per la custodia-biciclette? Si spinge fra gli aloni dell'apparecchio una ruota della bicicletta. — Si introduce una moneta da 10 cent. e levando un copercchio la ruota resta presa nel cerchione o tenaglia sottostante — Si asporta allora una chiave e quando si ritorna introducendo la chiave e girandola a destra si libera la bicicletta e la chiave resta presa, senza poterla tirar fuori prima che altra bicicletta venga introdotta nell'apparecchio. — Ogni apparecchio ha una chiave differente e non contrafacibile.

Socio Carazzani. - SARZANO. — La Rivista è un giornale vario, ma non teorico. Qualche cosa daremo di quanto chiede. Ci sono perciò giornali a posta Saluti.

Socio Alberghetti. - THEVISO. — Un fanale a luce elettrica prodotta dalle macchine è ancora un pio desiderio. Verrà a suo tempo.

Dott. CICLO.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Aprile al 15 Maggio 1900

SOCI VITALIZI. (*)

Bergamo — Canossi Attilio — *tenente 89^a Fanteria* — **Milano** — Branca Dino — Castiglioni Oreste — Luccardi Vincenzo — Meregalli Carlo — Queirazza Francesco Roberto
Olgiate Molgora — Conti Carlo.

SOCI EFFETTIVI. (**)

ALESSANDRIA. — Borsalino Desiderio, BORSALINO BELLANA LUGIA, Borsalino G. B., Norese avv. Pier Luigi, Poggio Silvio.
Casale. — Caccini ing. Virgilio.
Vicini. — Torello Pasquale.
Neri. — Corte Geom. Luigi, Gingardi Armando Zanoletti Agostino.
ANCONA. — Osimo. — Giardinieri Augusto.
AQUILA. — Nursia Sirio.
AREZZO. — Monteverchi. — Fabbrini Ernesto.
BELLUNO. — Longarone. — Fagarazzi Umberto, Pozza rag. Giovanni.
S. Vito di Cadore. — Bovio Laurora Vito.
Saspirolo. — Bacchetti Gaspare.
BERGAMO. — Ghirardi Pietro, Panzotti Riccardo, Savio Onofrio.
Caravaggio. — Calderoni D. Augusto.
Seriato. — Piccinelli Ercole.
Fresiglio. — Salvioni Edoardo.
BOLAGNA. — Ausano Anacleto, Bacigaluppo Dario, Brunelli cav. uff. Ugo, Brunetti Arturo, Calzoni ing. Adolfo, Gazzoni avv. Arturo, Gregorini Bingham Ugo, Levi Mario, Manservigi dott. Gino, Martignoli Roberto, Modenesi rag. Uberto, Pasenti Ferdinando, Poli Giuseppe, Raffanini Guido, Resta cap. Luigi, Roghi Dario, Ronchi ing. Aristide, Rossi conte Leone, Rossy Stanislao, Salini Giovanni, Stagni Ferruccio, Stanzani Ferruccio, Venturi Arnaldo.
BRESCIA. — Arnoldi Giovanni, Calini conte Achille, Cancarini Giuseppe, Cappelletti Emilio, Gerolli Camillo, Girelli Giuseppe, Martengo G. B., Savelli Giovanni.
Desenzano. — Blondelli Luigi, Grigolli dott. Giovita, Schena Angelo.
Garardo. — Haemmerer Edoardo.
CASERTA. — Castrocielo. — Turco Camillo.
Isola Liri. — Rosinger Augusto.
Sora. — Bartolomucci Ugo.
S. Maria. C. F. — Cappabianca Enrico.
CATANZARO. — Audisio Vittorio, Cirimole avv. Luigi, Gironda Veronda barone cav. uff. Alfonso, Menichini Luigi, Turco Alessandro, Vocasia Michele.
CHIETI. — Ortona a Mare. — Onofri Giuseppe.
COMO. — Capentieri Cesare, Clerici Romolo, Ronca Battista, Savonelli Giovanni.
Bassio. — Carololi Luigi.
Cerna. — Husy Giovanni.
Germagnano. — Ongetta Francesco.
Monteggio. — Bianchi Paolo.
Oggiono. — Beretta Celestino. La monica Alfredo.
Oggiono. — La Monica Alfredo.
Tradate. — Panzeri dott. Alfredo.
Favara. — Bernasconi Giorgio, Maj Cornelio, Maroni Bioroli Emilio, Regazzoni ing. Enrico, Vedani Arturo.
COSENZA. — Rossano. — Frugino Raffaele.
CREMONA. — Chiodelli avv. Gaetano, Rizzi rag. Luigi.
Crema. — Casati Marchese Carlo, Panzotti Riccardo.
Prasina. — Soldi Gianniero.
Sorcina. — Mascheroni Martina.
Stagno Lombardo. — Moretti Battista.
CUNEO. — Cherasco. — Prasca conte Amedeo.
Fossano. — ALLIAGA di RICALDONE contessa EMMA.
Melle. — Merlo geom. Luigi.
Vermante. — Casalegno Luigi.
FERRARA. — Calabresi Giuseppe, Casanova Ferruccio, Cavalieri com. Adolfo, CAVALIERI ARCHIVOLTI LUGIA, Fiorani avv. Ernesto, Grossi Arturo, Laurenti Giuseppe, Mayor comm. Scipione, Negrini Raffaele.
Copparo. — Savonuzzi Faio.
Rò ferr. — Benini Marco.
FIRENZE. — Benini Gino, Bertolini Giuseppe, Bianchi di Enrico, Boni Pietro, Bosco avv. dott. Camillo, Concerani Lambert, Del Fa Pilade, De Notter Viscardo, Figno Francesco, Guastalla dott. Ruggero, Guerrieri avv. Carlo, Mannucci Ettore, Milli dott. Ugo, Orsi

Giulio, Pistolesi Fusi Mario, Pegna Cesare, Pescetti Alessandro, Pestelli Edoardo, Sodini Dante, Staccinoli Alfredo, Tarani Eligio, Tonolli Achille, Vazelli dott. Nicola, Zandini Paolo.

Firsole. — Gentilini ing. cav. Camillo.

Pistoia. — Maroli Augusto.

Pontassieve. — Palagi Guglielmo.

FORLÌ. — Sarignano di Romagna. — Ceccon Antonio.

GENOVA. — Balbi di Robeco Gerolamo, Besio Emilio, Casanella Ido, Cleaver Charles, De Micheli Carlo, Gandolla Enrico, Galliano Angelo, Gherardi Enrico, Marriot Walker Herbert, Mazzuchelli Sante, Montagu Brovon, Perera comm. Angelo, Warey S. William.

Nervi. — Ferro Decimo G.

Sarzana. — Fenucci Gino, Fiori Giuseppe, De Lamotte Carlo, Giannella Aristide.

Savona. — Brin Riccardo, Bruno Giuseppe Caviglia Emanuele, Manesmi Renato.

Sestri Ponente. — Spinola marchese Enrico.

Spesio. — Aicardi G. B., Garamino Edoardo, Grassi Mario, Ester Grillo.

LUCCA. — Bruti Liberati Filippo, Custer ing. Giuseppe, Roncati Lorenzo.

Pietrasanta. — Ricci avv. Giulio, Sesti Enrico, Beonio avv. Gabriele.

LIVORNO. — CAVE BONDÌ MARGHERITA, Menicanti Giorgio, Orlandi Corradino.

MAGERATA. — Mazzini Annibale.

MANTOVA. — Clohereux Henry, Colomi Emanuele, De Cunia Teodoro, De Salvo Raffaele, Mondolfi Raffaele, Murano Sante, Miatto Nicola, Quaiotto dott. Luigi, Roncaglia prof. Giuseppe, Spadini Spartaco.

Castelbelforte. — Menini Francesco.

Goito. — Ciria Francesco.

MASSA CARRARA. — Carrara. — Giromella Andrea.

Massa. — Erculiani Alessandro.

MILANO. — Airoldi dott. cav. Prosp., Angeloni rag. Daniele, Anghileri Vittorio, Bellini cav. prof. Clitofonte, Beozzi Angelo, Bonardi Silvio, Brambilla Mario, Branca Dino, Brianza Romeo, Bron Vincenzo, Brocchi Giacinto, Brunello Giulio, Calabresi Edoardo, CANDIANI SETTIMIA, Carrera Armando, Castellini Spori, Cattaneo Antonio, Cattaneo Riccardo, Cavalli Lanfredi Ulrico, Cavestri Alfredo, Cerotti ing. Giulio, CLERICI MOTTA Marchesa GIUDITTA, Colombo Osvaldo, Consonni Luigi, Conti ing. Ettore, Crippa Antero Antonio, Crivelli Emilio G., Croci Alfredo, Crovato Giacomo, Dell'Orto Giov., De Marco Giov., De Micheli Umberto, De Strobel Arnaldo, Dellus dott. Ruggero, Donadoni Emilio, Donati Gius., Ferrari Gino, Firpi Attilio, Galbiati R., Greco Ulisse, Greppi Nob. Ales. — Ghiringhelli Claudio, Grignola Giov., Grosser Federico, LEINATI EMILIA, Levy Emilia, Lombardi Archinto, Luccardi Vincenzo, MAGGIOROTTI ADELE, Mascheroni L., Mazzocolin Gius., Micheloni Angelica, Minetti ing. Ugolino, Morzelli Giuseppe, Mosconi Giulio, Muzi Giuseppe, Norrito Giacomo, Pagano Emilio, Pavani Vittorio, Pedemonte Luigi, Pirelli Cippo Giov., Postalozza Annibale, Polli Rocco, Porro Giov., Porta Achille, Riva Gius., Ruol Bartolomeo, Rusconi Arturo, Salzer Riccardo, Sampietro Michele, Scandiano A., Schieppati dott. Carlo, Schiera Alfredo, Scuola Edmondo, Sironi rag. Giov. Soffiantini dott. Gius., Stefani Loreto, Tavazza Augusto, Tecchi Ugo, Trevisan Ferruccio, Trevisani Ernesto, Valtolina Pietro, Vimara Emerico, Zeni Arnaldo.

Borghetto Lodigiano. — Pagliarini dott. Luigi.

Busto A. Cornelli ing. Luigi, Pozzi Enrico, Pozzi Gino.

Cairate. — Luoni Ulisse.

Casalpuaterlengo. — Scioli Remo.

Castellanza. — Zucca Giovanni.

Legnanello. — Castiglioni Giovanni.

Legnano. — Carri Leopoldo, Maino Carlo, Morganti Eugenio, Tozi Luigi, Schacklin Giacomo.

(*) Art. 6 della Statuta: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di Lire CENTO per una volta tanto. — (**) Quota annua di L. 6. Tassa d'ingresso L. 2.

Lentate sul Secesio. — Colico Riccardo, Mambroni Paolo, Negrini Enrico, Terragni Domenico.

Lodi. — Bagni Ignazio, Comotti Francesco, Formenti Giulio, Gariboldi Genesario, Poma Edmondo, Terzaghi Angelo, Trovati Pietro.

Meda. — Galimberti Battista.

Monza. — Cambiagi Angelo, Campagnoli Eugenio, Casati Carlo, Giannini Alberto, Monni Livio, Pellegrini Leopoldo.

S. Donato Milanese. — Bozzi Carlo.

S. Stefano Ticino. — Olgiati Carlo.

Saronno. — Gianetti Antonio.

Sedriano. — Garavaglia Angelo.

Vigevano Predabissi. — Besozzi Giuseppe.

MODENA. — Briuni Guglielmo, Baccarani Solimei Gustavo, Saporiti Alessandro.

Carpi. — Benamati Carlo, Bonasi Riccardo, Gasparini Giovanni, Grillenzoni nob. Girolamo, Grillenzoni nob. Luigi, Malvasi rag. Lamberto, Molinari Giacomo, Soatti Ferdinando.

S. Felice sul Panaro. — Tosatti ing. Ettore.

NAPOLI. — Braun Rodolfo, Miraglia Egidio, Rae Carlo, Giacomo, Ronchetti Riccardo, Rossetti Alfonso.

NOVARA. — Grai Guido, Sgaravina rag. Achille, Vercelli Andrea.

Cannobbio. — Fummel Ottomar.

Chiavazzo. — Mosca Edgardo.

Cossato. — Lavino Giuseppe.

Gozzano. — Mazzotti Giuliano, Piscotta Luigi, Silvera rag. Luigi, Viglio Luigi.

Intra. — Imperatori Ernesto, Ravosonga Edoardo, SCAVINI IRENE.

Livorno Vercellese. — Ciocca Carlo.

Migliano. — Lepontre Georges.

Oggelbo. — Vallenzaeca dott. Giulio.

Pallanza. — Matthie Ermano.

S. Bernardino. — Gallotti Andrea.

Stresa. — Bruna Giovanni.

Vercelli. — Alzona Lorenzo, Borgogna avv. Alfredo, Ceridono Primo, Chia Felice, Crosio Angelo, Furno avv. Ettore, Levi Marco, Ranno avv. Bernardino, Raynero Luigi, Sala Convegno, uffic. 69. sant., Ugo Luigi, Vitale Carlo.

PADOVA. — De Andrea Italo, Diena Arturo, Grialdo Arturo, Maioli Arturo, Molini Augusto, Piccinelli Arturo, Pizzo Ten. Francesco, Romano avv. Giulio.

Battaglia. — Bonatti Vittorio, Cini Michelangelo, Ghiraldini Marcello, Minio Eugenio, Milani Antonio, Perrotti Guido, Sgaravatti Ulisse, Spada Giuseppe, Visentini Luigi.

Cittadella. — Bernardi Giovanni, Busatta Carlo, Segala Emilio.

Este. — Brocchin Carlo, Capodaglio ing. Ettore, Dal Mutto Umberto, Lazzarini Augusto, Morandi cav. Vincenzo, Pedrazzoli Americo, Polin Natale.

Fontana. — Visonà Oreste.

Montebelluna. — Salotto Romolo, Regazzoni Enrico.

PALERMO - Terrasini. — Zerilli Vito.

PARMA. — Boni Umberto, De Ferrari G. B., Magnani Gerolamo, Montagna Giuseppe, Romagnoli Giuseppe.

Antignano. — Brizzi Luigi.

PAVIA. — Cappella Guido, Curti rag. Gaetano, Meriggi Aureliano, Orlandi dott. Camillo, Robocchi Ambrogio.

Montebello. — Serena Antonio.

Mortara. — Gusmani Luigi.

Stradella. — Alberga Natale, Colombetti Luigi, Ferrero Giuseppe, Salvini Angelo.

Vigevano. — Ornati Guido.

Foghera. — Di Collobiano conte Filiberto.

PERUGIA - Aronne. — Montani Angelo.

Narni. — Grandi Igino.

Terni. — Dazzo Giuseppe, Lisciarelli Prospero, Mattei Romeo.

Bisti. — Napoleone Marino, Silvestri Edoardo.

Torre Orsina. — Plini Plinio.

PIACENZA. — Bardini Carlo, Ceruti Eugenio, Enrico dott. Ernesto, Gabrielli Wiseman conte R., Guatterri Raffaello, Prati Francesco, Vallani Aleide.

Battafreno. — Solenghi Placido.

Valera. — Ariani Rota Cesare.

Carpi. — Arali Luigi.

PISA. — Romizi Adolfo.

PORTO MAURIZIO. — Palma Adolfo.

Sarzana. — Asclepia Gandolfo, Bodrero Alessandro, Ceccherini Santi, Piola Caselli Renato, Sappia Onorato, Sardelli Amedeo.

Vallerasia. — Arnolfo Luigi.

REGGIO EMILIA. — Chiardo Giovanni Livi Carlo.

Campagnola. — Folloni tenente Antonio.

Reggiolo. — Raschi Luigi, Rinaldi Oddo, Veneri avv. Giulio.

ROMA. — Benedetti Giovanni, Brini dott. Paquale, Capacci Caio Mario, Caselli avv. Enrico, Castracane conte Urbano, Cocco Ortu Gius., Cuciniello cav. Michele, Fabrizi dott. Giov., Garibaldi Ernesto, Macchia dott. Ernesto, Marengo Leopoldo, Meloghi, Nicola, Novellis di Coarazze, Barone Alfonso Orlandini Enrico, Pincelli Augusto, Porreca Massangoli dott. Francesco, Reandra Giulio Cesare, Rosano Francesco, Schueeli R. Gustavo, Stacchini Zilda.

ROVIGO. — Vittorelli Vittorino.

Arqua Polinare. — Franco Carlo.

SIENA. — Alinari rag. Leopoldo, Barbaro Giuseppe, Berrilli Luigi, Brizzi Vittorio, Di S. Giorgio conte Ferdinando, Guggioli Paolo, Lotti Calvino, Mucci Alfredo, Mosso Giulio, Terrosi Francesco.

Massa di Siena. — Cosci dott. Cesare.

SONDRIO. — Boschieri avv. Giacomo, Bozzani Epaminonda, Bottero Agostino, Flematti Severo, Mazza Angelo, Hinrichsen Ferdinando, Mariscotti Luigi, Martini Luigi, Martini prof. Ferruccio, Menicoff Ulrico, tini prof. Ferruccio, Menicoff Ulrico, Morelli Ugo, Ponsa Angelo, Rossetti dott. Carlo Luigi, Tata Arrigo, Tomozzini Lorenzo.

S. Pietro Berbenno. — Polattino Cipriano.

Tirano. — Schiantarelli Battista.

TERAMO. — Giulinaro. — Acquaviva d'Aragona conte Andrea.

TORINO. — Allara Luigi, Allasia Giov., Balestra Luigi, Bianchi d'Espinea, Boldrini Carlo, Bongiovanni Arturo, Brunetta d'Esseau conte Eug. Busa Cesare, Cappa Antonio, Carpiugno Felice, Cerino Zegno Giacomo, Faccio Giorgio, Fava Annibale, Ferrazzini Giovanni, Gado Giuseppe, Gastaldetti Guido, Gerard avv. Alfredo, Ghitti Agostino, Ciompiocoli Ernesto, Gila Ferdinando, Mariani Attilio, Marocco Camillo, Martini G. Giacomo, Martinotti Ermeneg., Peyrot Enrico, Peale ing. Felice, Pianca Edoardo, Piccione Vittorio, Rho Filippo, Romana Mario, Trombetta Giov., Scrivano Roberto, Soverini Ernesto, Toesca Giuseppe, Vandetti avv. Oreste, Vercellone avv. Silvio, Voli avv. Gaspare.

Chivasso. — Cuttica di Cassino Emilio, Ferrara Stefano.

Collegno. — Bottero Edoardo.

Luserna S. Gior. — Prochet Enrico Eusto.

Monalieri. — Borio Cesare, Dardano Carlo Gino, Piccolo Giovanni, Pinzuti Vittorio.

Moncenisio. — De Bono Emilio.

Nichelino. — Chianale Francesco.

Venaria Reale. — Salvi dott. Adolfo, Sidoli Italo.

Villafranca Piem. — Vignolo Domenico.

TRAPANI. — Mazzara del Vallo. — Burgio Favara conte Giov., Burgio Favara cav. Vito, Burgio Spanò cav. Andrea, Burgio Spanò cav. Giovanni, Favara Macca-gnone cav. Onofrio, Favara Scuro cav. Giuseppe, Hopps Caracci Giacomo, Hopps Antonino, Macca-gnone Favara barone Onofrio.

Campobello Mazara. — Monti Rocco, Sansone cav. Dino.

UDINE. — Bolzico Secondo, Carocelli Alfredo, Muzzati Gerolamo, Politi Odorico.

Codroipo. — Lazzarini Sante.

Cardenon. — Galvani Gustavo.

Maniago. — Dell'Angelo G. B., Mauro Erminio.

VENEZIA. — Michielini Luciano, Novellis di Coarazze barone Carlo, Pozzo Pietro, Trevisan Gius.

Caravare. — Neri avv. Benedetto.

Mezz. — Bellinato Attilio.

VERONA. — Bianchi Felice, Carboni Pompeo, Castelli Alcardo, Conforti Vincenzo, Coma Ettore, Gonella G. B., Monaco Armido, Pallastrelli Dionigi, Pedrozzi Palmiro, Ricci di Capriata Giorgio, Romani Senatore, Romi Gino, Secco Giuseppe, Segala avv. Giulio, Valentini Emilio, Zanfretta Giacomo.

VICENZA. — Chinaglia Curzio, Cibele Francesco, Grandese Silvestri Renato, Larisch Federico, Porto G. B.

Motta di Costabissara. — Dona Francesco.

Rosà di Vicens. — Amabiglia Angelo.

Schio. — Lotter ing. Giovanni.

Torrebelvicino. — Niccolini Riccardo.

Valdagno. — Zorzi Giovanni.

AFRICA - Massua. — Brugger Ugo.

AMERICA. — Boston. — Richardson W. R.

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS ai Soci — Abbonamento annuo poi non Soci: ITALIA, L. 1,50 — ESTERO, L. 2, —

SOMMARIO: Deliberazioni del Consiglio — Sezione Comfort — Un comune modello — Sezione Strada — Conto — Sezione Legale (Giudicati - La « targhetta » e le ferrovie) — Promemoria relativo ad eventuali modifiche della legge 22 Luglio 1907 N. 38 sui velocipedi — L'Inno del T. — La questione degli alberghi — Convegno di Roma (Passaggio ciclo-automobilistico Firenze-Roma) — Convegno turistico di Sondrio — Un viaggio a Parigi per i Soci del T. — Touring a Marengo — Profili ciclistici (Carlo Magagnoli) — L'automobilismo al Consiglio Comunale di Milano — Attività legali — La riunione automobilistica di Padova — Comunicazioni tra i Soci — Nuove Pubblicazioni — Notabene per il 1901 — Elenco dei Candidati.

Deliberazioni del Consiglio

Seduta 6 Giugno 1900.

PRESENTI: JOHNSON - RIVA - GUASTI - ARDENGOHI - BERTARELLI - BINAOGHI - BARUTTA - FAVARI - GAVAZZI - GORLA - MARILLI - MORO - OLIVIERI - VANZETTI, *Consiglieri* - FUMI, *Stadeco*.

Rivista Mensile.

Il Consiglio constatando con soddisfazione che la Rivista presenta un continuo miglioramento, esprime il desiderio che la Rubrica « Comunicazioni tra i Soci », opportunamente introdotta sia disciplinata in modo da non servire ad interessi troppo particolari ed a gratuita reclame di prodotti.

Guida delle grandi comunicazioni.

BERTARELLI presenta lo schema di pubblicazione della Guida delle Grandi Comunicazioni ed avverte che la pubblicazione potrà essere pronta pel 31 Luglio malgrado la mole del lavoro, che comprende quattro grossi volumi nella descrizione di 30.000 chilometri di strade e 250 pianure di città.

Il Consiglio ratifica la spesa preventiva.

Per la tessera 1901.

Primo atto dei buoni risultati, dal punto di vista della regolarità e dell'economia, ottenuti col sistema seguito nel corrente anno, per rendere valida la tessera del 1899 con semplice applicazione di un talloncino col millesimo 1901, il Consiglio delibera di adottare eguale sistema per il prossimo esercizio.

Si riserva poi di studiare per il 1902 un nuovo tipo di tessera valevole per un biennio e di continuare le pratiche per ottenere dalle pubbliche Amministrazioni o in special modo dalle ferrovie o dalla Posta il riconoscimento legale della tessera.

Annuario 1901.

BERTARELLI svolge un programma che sarebbe conveniente seguire nella compilazione dell'Annuario per il 1901.

Dimostra l'importanza grande che tale pubblicazione ha assunto mercè le grandi migliorie introdotte e la disapprovazione del Capo Sezione Comfort, C. Marilli prima e del bibliotecario G. Olivieri d'accordo colla Direzione. Il tutto con cui esso fu accolto dai Soci comprova come esista ad un sentito bisogno e come torneranno gradite le ulteriori migliorie che vi si apportioneranno.

Credo opportuno che siano cominciati subito i lavori per il nuovo Annuario in modo da poterlo distribuire nei mesi successivi del 1901.

Il Consiglio convenendo in questi concetti si riserva di deliberare di conformità.

Per lo medaglie ai Soci benemeriti

Si determina che in occasione del Convegno di Roma abbiano a distribuirsi le medaglie ai Soci benemeriti del T.

Si conviene che ottenuta una prima medaglia i Soci potranno riceverne tante altre quante sono le decine dei nuovi soci effettivi da essi procurati al T.

Il Socio benemerito che possiede 5 medaglie restituendole al T. potrà averne in cambio una grande d'argento di primo grado.

Due grandi medaglie d'argento danno diritto ad una medaglia d'oro. Su proposta Vanzetti ad unanimità si delibera di assegnare la prima medaglia d'oro di benemerito al Direttore Generale Johnson.

Una medaglia d'oro viene pure deliberata al Console A. JOURDAN di Torino il quale dal 1 Gennaio 1900 ha procurato oltre 120 soci nuovi al Touring.

Seduta del 13 Giugno.

PRESENTI: JOHNSON - GUASTI - AGRATI - BARUTTA - BERTARELLI - BINAOGHI - FAVARI - GORLA - MORO.

Tassa ciclistica.

BERTARELLI comunica la memoria circa le modificazioni da apportarsi alla legge sulla tassa ciclistica (22 luglio '97) presentata al Ministero delle Finanze a mezzo del collega Ing. Vanzetti e del Capo Console On. Brunialti.

La memoria ispirata ai criteri provvisori in seno alla speciale commissione delegata dal T. a questo studio, dopo aver rilevato i grandi inconvenienti a cui ha dato luogo la legge attuale, propone che sia abolito il sistema delle denunce e dei ruoli, che sia sostituita la targhetta mobile alla fissa, che la vendita di questa sia affidata agli Uffici postali e iniziata col primo Ottobre dell'anno anteriore a quello in cui deve valere, ma con effetto immediato.

BERTARELLI aggiunge che la memoria presso il Ministero ebbe in massima favorevole accoglienza, che si spera quindi di poter presto dissipare i timori che furono sollevati di una diminuzione sul reddito della tassa dipendente dall'attuazione del sistema della targhetta mobile.

Congresso degli albergatori.

JOHNSON riferisce sul Congresso degli Albergatori indetto pel 14 corrente a Roma per discutervi tra l'altro della costituzione di una Società per l'incremento dell'industria dei Parastieri in Italia.

Il T. che da cinque anni costantemente dedica la sua opera per far conoscere l'Italia agli italiani ed agli stranieri, non può non prendere parte alla costituzione di questa Società e d'accordo coi colleghi della Direzione egli propone che il T. concorra colla quota di L. 1000 alla costituzione dell'accennato sodalizio.

Il Consiglio approva e delega l'On. Brunialti a rappresentare il T. al Congresso al quale è stato gentilmente invitato.

Tourings esteri.

Si prende atto del trattato di reciprocità intervenuto fra il T. C. Italiano e il T. Magiario.

Convegni.

Si delegano a rappresentare il Consiglio:

- 1) Al Convegno di Alessandria il Segretario Avv. Guasti ed il Socio prof. Ottono Brentari.
- 2) Al Convegno di Pavia: i Consiglieri Avv. C. Agrati, Magg. Cav. Barutta, Rag. Ardenghi.
- 3) Al Convegno di Roma i Consiglieri: Johnson, Guasti, Ardenghi, Bertarelli, Moro, ed i sindaci Riva Romeo e A. Turrini.
- 4) Al Convegno di Sondrio il Consigliere Sig. Gorla.
- 5) Al Convegno di Legnano il Dir. Gen. Johnson ed il Consigliere Cav. Mag. Barutta.

Soci vitalizi.

Si ammette a socio vitalizio il sig. Luigi Lazzaroni di Monza. I soci vitalizi ammontano così a 127.

Soci Benemeriti.

Si proclamano soci benemeriti, per aver procurato al T. oltre 10 nuovi aderenti, i signori:

- Vizzino Giuseppe, C. di Albenga - Valenzini Angelo, C. di Brescia - Tentolini ing. Eugenio, C. di Casalmaggiore - Sale dott. Ettore, C. di Catanzaro - Parigi dott. Francesco, C. di Chivasso - Serati Carlo, C. di Corbetta - Ortore Antonio C. C. di Este - Tedeschi Federico di Fiera di Primiero - Broggi Alfredo, C. di Firenze - Capei Francesco, C. di Firenze - De Barbieri Alfredo di Genova - Vendrame Dante, C. di Isola Liri Sup. - Moretti Umberto, C. di Lecco - Stefanoni Vittorio, C. di Lecco - Fuelli Vittorio, C. di Maniago - Trentin Antonio C. C. di Mantova - Sironi dott. Torquato di Milano - Piccolo G., C. di Moncalieri - Sartori Luigi, C. di Montagnana - Nesbitt L. di Piazzola sul Brenta, Morandi ing. Emilio, C. di Reggio Emilia - Finzi Aldo, di Roma - Maddalena Eugenio, C. C. di Rovereto - Scaramucci Alberto, C. di Santa Maria a Monte - Mauri G., C. di Schio - Uccelli Giovanni di Siena - Lambertenghi prof. Giacinto, C. di Sondrio - Bo cav. Giuseppe, C. di Soresina - Scotti prof. Luigi, C. di Stradella - Grosso Cesare, C. di Torino - Cremona Silvio, C. di Verona.

Il Segretario
AVV. F. GUASTI.

SEZIONE COMFORT

ALBERGHI e RISTORANTI che si affiliarono al T. C. I. dal 20 Maggio al 20 Giugno 1900

LOCALITÀ		Denominazione dell'Albergo	Sconto per 0/0	Prezzo notte della Camera	Lun-vea	Sab-dom	Esercizio autome	Cam. or	P. fotogr.	OSSERVAZIONI
Comune	Provincia									
Acqui	Alessandria	Roma	10	L. 1 25	si	si	no			
Arqua	Rovigo	Caffè F. Cavallotti	10	» 1 —	si	no	si			
id.	id.	Caffè Garibaldi	10	» 1 —	si	no	si			
Battaglia	Padova	Stabilimento Termia	10	» 3 —	si	si	si		» Grazzi Giardini Pompilio	
Bellano	Como	Trattoria della Peppa	10	» 90 —	si	si	no		» Fratelli Balbiani	
Branzi	Bergamo	Berera	10	» 1 50	—	—	—			
Carate Brianza	Milano	Grotte di Realdino	10	» 80 —	si	si	si			
Castano Primo	Milano	Duo Spade	10	» 90 —	si	si	si		» Veralli Carlo	
Castelfranco Emilia	Bologna	Caffè Grande	10	» —	si	si	no		» Morandi Benvenuto	
Cavezzo	Modena	Commercio	10	» 1 —	si	si	si		» Malanasi Crociano	
Coppomoretto	Novara	dello Alpi	10	» 1 50	—	—	—			
Cervia	Ravenna	S. Marco *	10	» 1 —	si	si	si			
Chioggia	Venezia	Luna	10	» 1 50	si	si	si		» Panalotti e Colombo	
Cirié	Torino	Corona Grossa *	10	» 1 —	no	si	no		» Castini Giuseppe	
Olson di Valmarino	Treviso	Alla Speranza	10	» 50 —	no	si	no		» Buffoni Farmacista	
Cologna Veneta	Verona	Italia	10	» 1 —	si	no	no			
Firenze	Firenze	Rist. Sport, Piazza S. Firenze	10	» —	no	si	no			
Gazzada	Como	Posta	10	» 1 —	si	si	si			
Garola Alta	Sondrio	Pizzo Tre Signori	5	» 1 —	si	si	si			
Groppello Cairoli	Pavia	Italia *	15	» 0 80	si	si	si		» Pavosi droghiere	
Iseo	Brescia	Caffè Cervi	10	» —	no	si	no		» la farmacia locale	
Legnanella	Milano	Legnanello	10	» 60 —	si	—	—			
Massa	Massa Car.	Il Giappone *	20	» 1 50	si	si	no		» Chiappe farmacista	
Moncalieri	Torino	Roma	10	» 2 —	si	si	no			
Moncalvo	Alessandria	Caffè Roma	10	» —	—	—	—			
Ortona a Mare	Chieti	Italia *	10	» 1 50	si	no	no			
Ossana	Milano	Caffè Tram	10	» —	no	no	no			
Recoaro	Vicenza	Cavallino	15	» —	si	si	no			
Sondrio	Sondrio	Caffè Teatro	10	» —	si	si	—			
Tirano	id.	Posta *	10	» 1 50	si	si	no		» Drogherie e farmacie	
Trevise	Treviso	Caffè Commercio	10	» —	no	no	no			

(*) Non accordano lo sconto che ai soli soci di passaggio e non a quelli residenti nel comune. Tirano. — L'Albergo d'Italia viene sostituito dall'Albergo della Posta.

Il Capo Sestione Comfort, MARELLI A. C.

Un Comune modello

E' quello di Mombaruzzo in provincia di Alessandria, il quale oltre alla concessione della posa in opera di cartelli indicatorii paese al principio della discesa verso

Bruno e verso Alice Bel Colle, ha assunto in proprio le spese d'impianto. Il benemerito sindaco cav. Doglio Francesco ha dato formali assicurazioni che curerà perchè la manutenzione stradale si mantenga ottima. Il T. segnala l'amministratore degno.

SEZIONE STRADE

RELAZIONE

della Commissione nominata dal Touring Club Italiano per la aggiudicazione dei premi nel Concorso per una memoria sulla Manutenzione Stradale.

Il Touring Club Italiano con lodevole iniziativa ebbe nel decorso anno 1899 ad indire un concorso per lo svolgimento del seguente tema:

«Esame critico dei principali sistemi vigenti per la manutenzione delle strade, esposizione del sistema che si dimostra più adatto ed attuabile per l'Italia (sia in generale sia limitatamente a date condizioni di viabilità) in base ai criteri della maggiore convenienza e della maggiore praticità; esposizione di tutte le norme che devono regolare la immediata applicabilità del sistema suggerito».

Il termine per la presentazione delle memorie, scadeva col 31 Ottobre e venne prorogato al 31 Dicembre 1899.

La Commissione aggiudicatrice dei Premii venne composta dai signori:

Ing. Felice Poggi, Capo della divisione II dell'Ufficio Tecnico Municipale, delegato dal Comune di Milano.

Ing. Enrico Parona, Ingegnere Capo Provinciale delegato dalla Provincia di Milano.

Ing. Giuseppe Chioldi, delegato dal Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano.

Ing. Massimo Tedeschi, Direttore della Rivista «Le Strade» di Torino, delegato dalla Commissione Permanente stradale del T.

Luigi Vittorio Bertarelli, Capo Sezione Strade del T. delegato dal Consiglio Direttivo del T.

Ing. Luciano Casalini, Capo Console del T., Vicenza.

Cav. Bernardino Balsari, Oleggio.

La Commissione ebbe a prescegliere a Presidente il sig. Luigi Vittorio Bertarelli ed a Segretario Relatore l'Ing. Giuseppe Chioldi.

La Commissione esprime anzitutto un voto di ringraziamento alla Direzione del Touring, che volle onorarla di tale compito delicato, e, conscia della importanza del tema e per la sua vastità e per le importanti soluzioni che vi si annettono, procurò di procedere nell'esame delle varie memorie, che a ciascuno dei componenti furono presentivamente trasmesse, colla massima imparzialità e con diligente studio comparativo. Essa è lieta di constatare che, malgrado le difficoltà dell'argomento, abbastanza numerose furono i concorrenti, e soprattutto che la maggior parte delle memorie sono svolte con tecnicità e con criteri assolutamente lodevoli. Tale risultato soddisfacente deve essere gradita prova di soddisfazione al Touring, che vede iniziato con questo concorso un nuovo campo di sviluppo alla propria attività, col dare forma pratica ai concetti e ai miglioramenti che sono indicati in alcune delle Memorie presentate.

Ed è bene osservare che fu opportuna la deliberazione del Touring di non limitare il tema del Concorso ad uno studio di interesse speciale e cioè all'adattamento delle strade o di porzione di esse per il percorso ciclistico. Il tema assurge a un concetto più elevato e cioè al generale risanamento delle strade e alla loro razionale manutenzione, ottenuta la quale, in modo lodevole, con vantaggio della viabilità, si potranno studiare i mezzi migliori per dare una sede opportuna o per ottenere un assetto speciale per porzione delle strade per il percorso dei moderni sistemi di motricità e trazione, cioè biciclette, automobili ecc.

I concorrenti furono 15 oltre il sig. Cav. Bernardino

Balsari, Membro della Commissione Aggudicatrice e fuori concorso, il quale anzi con lettera speciale invitava la Commissione a procedere alla lettura e all'esame della sua Memoria dopo pronunciato il verdetto sugli altri concorrenti.

I quindici concorrenti sono:

1. Il ciclista forzato.
2. Ing. S. De Vincentis.
3. Ing. Eugenio Ferrante.
4. Nemo propheta in patria.
5. Pro summa fide summus amor
6. Biadene Ing. Alfredo.
7. Ingegnere Felsineus.
8. La technique des routes.
9. Ferrari Ing. D.
10. Molto con poco.
11. Ajutati che ti ajuto.
12. Cielamino.
13. Beretta Ing. E.
14. Il Capo Cantoniere.
15. Idillio.

In un primo esame la Commissione ebbe a rilevare che talune memorie, quantunque pregevoli, non rispondevano o per lo sviluppo della tesi o per interpretazione della medesima, al concetto indicato nel Concorso e quindi dovette a suo malincuore escluderlo dalla votazione di premio.

Enumeriamo tra queste i Numeri:

1. *Ciclista forzato*, che non manca di alcune osservazioni pratiche, ma in cui la questione è trattata in modo vago ed indeterminato, da un punto di vista troppo generale senza essere risolta.

2. *De Vincentis Ing. S.*, che ha presentato un lavoro coscienzioso ma che data dal 1876 e destinato alla sola Regione di Bari. Non riproduce quindi le necessità odierne o i sistemi di manutenzione che il progresso e la maggior viabilità impongono, quantunque con felice accenno tratta e consiglia, sino da quell'epoca, la cilindatura a vapore ancora pochissimo nota in Italia.

5. *Pro summa fide summus amor*. Memoria, in talune parti apprezzabile e che rivela un buon tecnico pratico, ma nella quale riscontransi insufficienti i dettagli di esecuzione dei metodi proposti, o mancano conclusioni concrete.

8. *La technique des routes*. Lavoro non corrispondente alle richieste del Concorso.

9. *Ferrari Ing. P.* Altra memoria che si riferisce a sistemi di manutenzione del 1873 e nella quale manca quindi la praticità attuale; alcune buone nozioni si riscontrano in questo lavoro, compreso lo studio della sezione stradale parabolica più conveniente.

10. *Molto con poco*.

11. *Ajutati che ti ajuto*.

12. *Cielamino*.

15. *Idillio*.

Memorie queste che, quantunque apprezzabili in alcuni accenni, pure non potevano essere prese in considerazione per la inesatta od incompleta interpretazione del tema di concorso.

Rimanevano quindi in discussione sei memorie e cioè quelle contraddistinte ai N. 3. Ing. Eugenio Ferrante; N. 4. Nemo propheta in patria; N. 6. Biadene Ing. A.; N. 7. Ingegnere Felsineus; N. 13. Beretta Ing. E.; N. 14. Il capo Cantoniere.

Nell'esame di questi lavori presentati con ricco corredo di cognizioni e sviluppati con concetti razionali e soddisfacenti alla soluzione del tema di concorso, la Commissione ebbe a portare uno studio profondo e coscienzioso e le conclusioni sono incluse nei seguenti appunti:

N. 3. *Ing. Eugenio Ferrante*. La memoria presentata è interessante e copiosa sono le notizie sulle condizioni generali della viabilità in Italia, illustrate con diagrammi e tavole sinottiche. Degno di nota il suo riflesso per la applicazione del sistema del Cantoniere appaltatore, e dei diversi sistemi di manutenzione in uso. E' a notarsi forse deficiente il cenno sulla cilindratura stradale e si osserva che il problema della manutenzione stradale è sviluppato nel lato economico amministrativo, meglio che nel lato tecnico.

N. 4. *Nemo propheta in patria*. E' un buon lavoro, in alcune parti rivela profonda e pratica la conoscenza in materia dell'anonimo autore, che dimostra preferenza pel sistema del Cantoniere appaltatore, aggiungendo un Regolamento di manutenzione abbastanza completo ed indicativo. Concreta altresì l'Autore alcune direttive generali, se non nuove, pure sempre buone ed attendibili. Il lavoro però non può dirsi corrispondente al concetto del concorso.

N. 6. *Biadene Ing. A.*, presenta un vero trattato di manutenzione stradale redatto con cura e competenza; forse meno perfetta è la critica ai sistemi amministrativi, mentre buona è la parte che riflette il personale e gli studi sulla cilindratura e sull'impiego dei compressori. Le conclusioni sono sensate e pratiche.

N. 7. *Ingegnere Felcinus*. E' una esposizione fatta bene e chiara dei vari sistemi tecnici ed amministrativi, pur difettando una indicazione sulla attuazione immediata dei migliori sistemi. Molto buona e pratica la proposta di compilare un manualetto per gli stradini che indichi, con idee riassuntive ed espresse in forma facile, le migliori norme che devono seguire per il miglior servizio di manutenzione. E' una idea questa che non mancheremo di vedere presto attuata dal Touring.

N. 13. *Ing. Emilia Beretta*. Dopo un rapido cenno sulla costruzione delle strade, tratta della manutenzione dal punto di vista tecnico-amministrativo. La esposizione dei vari sistemi è dettata con cura e diligenza, quantunque si osservi che alcune proposte, mentre tornano suggeribili per la Provincia di Milano, non potrebbero egualmente suggerirsi per altre Provincie, e che anche i dati sulla cilindratura a vapore, sono limitati all'esperimento della Provincia di Milano. Il lavoro quindi pecca dal lato di essere troppo unilaterale.

N. 14. *Capo cantoniere*. E' una esposizione chiara ed ordinata, con frequenti citazioni e dati. Tanto il lato tecnico che l'amministrativo, per la manutenzione stradale, sono svolti in giusta misura e sono notevoli altresì le osservazioni e suggerimenti nelle sezioni stradali sulla cilindratura, sull'inaffiamento.

Procedendo nell'esame di queste memorie pregevoli e studiate, la Giuria si attenue specialmente a meglio considerare quelle memorie che, non solo fossero esaurienti in relazione al tema di concorso, ma che presentassero dati pratici e di probabile attuazione. Dopo lunga discussione alla unanimità di voti la Commissione ebbe ad assegnare il primo premio di L. 1000, a parità di merito all'ing. *Alfredo Biadene* e *Capo Cantoniere*, sotto il quale motto procedutosi alla apertura della scheda suggellata si ebbe a designare il nome del sig. Ing. Cav. Domenico Lo Gatto di Porto Maurizio. Il secondo premio di L. 300 al motto *Felcinus* che venne designato nella persona del sig. Ing. Alfredo Rabbi. Ebbe in pari tempo a tributare un voto speciale di lode alle memorie degli: *Ing. Ferrante*, *Nemo propheta in patria*, *Ing. Beretta*, apprezzando nelle memorie stesse una lodevole risoluzione del tema e una competenza non comune nei concorrenti.

A costoro e a tutti quanti che con tanta esperienza e buon

volere corrisposero alla iniziativa del concorso, la Commissione è interprete della Direzione del Touring, nel mandare un vivo ringraziamento, certa che se le incessanti iniziative del Touring nel campo pratico, saranno appoggiate da coloro che sono teoricamente competenti, ne deriverà nella sistemazione delle strade e nello sviluppo di tutto quanto si annette al turismo un sensibile miglioramento.

E dopo esaurita la classificazione dei premi, si prese cognizione della interessante memoria del sig. Cav. Bernardino Balsari che si dichiarò fuori concorso. Con essa dimostra con abbondante copia di elementi e di dati la assoluta convenienza in determinate speciali condizioni, che per una buona manutenzione stradale si abbia a prescegliere il sistema del Cantoniere appaltatore, da lui ideato. La Commissione ebbe a rilevare l'importanza di tale comunicazione, e tributa una lode speciale all'Autore, che con delicato pensiero, formando parte della Commissione volle modestamente astenersi dal concorrere ai premi.

Ma il Touring, in seguito al risultato di questo concorso, non volle dichiarare compiuta l'opera sua, ed invitò la Commissione a rimanere in carica per attuare una proficua continuazione del lavoro iniziato col Concorso. Essa infatti si propone di desumere dall'esame dei lavori presentati, quel corredo di cognizioni e quelle norme pratiche che possano influire presso le Autorità Provinciali e Municipali, per un migliore sistema di manutenzione stradale. Ed è appunto colla conoscenza pratica dei bisogni delle nostre strade, e indicando quali sieno i sistemi che danno risultati migliori in Italia e all'Estero, che si potrà ottenere dalle superiori Autorità, che vengano emanate nuove norme e regolamenti, allo scopo di semplificare una organizzazione burocratica, oggi forse troppo complessa e dispendiosa, e fare in modo che anche le forti spese che oggi erogare con sempre migliori criteri pratici ed amministrativi.

In tutti i deliberati la Commissione fu concorde nel voto, ed unanime fu pure nella conclusione, dalla quale naturalmente volle astenersi il suo Presidente L. V. Bertarelli, Capo sezione Strade, membro della Direzione, vedendo un plauso al Touring, a questa fiorente e pratica Istituzione che intravedendo il vantaggio commerciale ed agricolo che deriva da una buona viabilità e dalle avviate comunicazioni, facilita ogni mezzo di espansione al turismo, e anche con questo Concorso e con altri Concorsi che sarà per indire, tiene e terrà sveglio in coloro che occupano di tale ramo importante, l'amore ad occuparsene e a progredire continuamente. Istituzioni come il Touring affratellano gli Italiani nei reciproci rapporti e sviluppano gli interessi locali e generali col raggiungimento di un nazionale progresso.

PER LA COMMISSIONE

Il Segretario Relatore
ING. GIUSEPPE CHIODI.

Il Presidente
LEON VITTORIO BERTARELLI

Per la Guida delle Grandi Comunicazioni.

La stampa della Guida delle Grandi Comunicazioni è finita verso il 10 di Agosto. La Guida è riuscita di quattro volumi. Uno è dedicato all'Alta Italia, l'altro alla Centrale, il terzo alla Meridionale e alle Isole, l'ultimo all'Estero.

Verrà spedita ai soci a partire da otto giorni dopo fatta la stampa, e in ragione di cinquecento copie al giorno.

CONSOLATO

23.º ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Capo Consoli.

Cuneo	Giarelli cav. avv. Tito (promozione)
Pinerolo	Brignone avv. Amedeo
Rovigo	Lombardi Domenico

Consoli.

Affori	Gallamini rag. Giovanni
Alba	Margavi Paolo
Asi	Ricci prof. Luigi
Avellino	Valignani barone Francesco
Campobasso	Petrunti Carlo
Castello	Ruggero Corbucci
Chieti	Cionci Francesco
Como	Franchi dott. Luigi
»	Severini dott. Ferruccio
Cuneo	Bucchetti cav. Giuseppe
»	Rossi avv. Pier Benvenuto
Fenestrelle	Alloatti Giovanni
Livorno	Barnes dott. Egbert
»	Ebert Guido
Modena	Formiggini Nacumani cap. Giulio
Pesaro	Spadoni dott. Amintore
Piacenza	March. Francesco Landi
Pietrasanta Leg.	Boonio avv. Gabriele
Pinerolo	Dancy dott. Giuseppe
»	Fer avv. Attilio
Recco	Dal Lago Leonzio
Saluzzo	Paschetta Giuseppe
S. Colombano a L.	Gelmini dott. Angelo
Veduggio	Enrico Conti
Vetralla	Barbianello Nicola

ESTERO.

Bezzecca	Cis Damiano
Gorizia	Trombetta arch. Giacomo

Errata-corrige Annuario 1900.

Arezzo - Pavari cav. G. B. - Console anzichè Capo Console.

Bologna - Buldrini Filippo - Console, Fuori Porta Saragozza N. 303, anzichè presso la Società « Virtus ».

Novara - Giulietti dott. Luigi. Nelle « Aggiunte e correzioni » per errore fu indicato di cancellare la qualifica di primario, mentre il dott. Giulietti è realmente medico primario di quell'ospedale.

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

CHIOGGIA.	— Avv. Alberto Calegari.
FIRENZE.	— Avv. Tonello Prezzolini, Lungarno Archibugi, 4.
MILANO.	— Avv. Giulio Decio, Via Passerella, 10.
MONACO	— (Principato). — Avv. Raymond Suffren.

Giudicati turistici.

furti di targhetta.

A un ciclista era stata rubata la targhetta. Il verificatore metrico — conformemente alle istruzioni avute — malgrado la ricevuta di pagata tassa, rifiuta di dare al ciclista una

nuova targhetta, senza che questi paghi nuovamente la tassa.

Rifiuta però il ciclista il secondo pagamento della tassa e circola senza scrupoli e senza targhetta... ma subito è posto in contravvenzione.

Il giudice però assolve il ciclista.

Questo in Italia?... no a Schaerbeck nel Belgio.

La „ targhetta „ e le ferrovie.

E' un caso capitato al consocio sig Rossi, ma può capitare a molti altri.

Perciò rondo noto il male ed il... rimedio.

Il sig. Rossi mi scrive:

Ieri io abbi a spedire da Usmate per Massa come bagaglio, la mia bicicletta regolarmente bollata: quest'oggi, arrivo alla stazione di Massa, faccio per ritirarla e... manca la targhetta. Naturalmente io rifiuto di ritirarla e la lascio in deposito. Dicami: come devo comportarmi?

Ecco il rimedio:

La mancanza della targhetta è indubbiamente dovuta o a perdita accidentale o a furto. In entrambi i casi però la responsabilità dell'Amministrazione Ferroviaria è impegnata, e ciò per ragioni troppo ovvie.

Allo stato delle cose non resta all'interessato che ritirare la sua bicicletta, presentando contemporaneamente al Capo Stazione di Massa un reclamo in *doppio originale*, in cui farsi domanda del rimborso di L. 10 imposte dalla tassa.

Detto reclamo in doppio originale, voluto dall'art. 146 delle tariffe, serve ad interrompere la prescrizione sommaria, il sig. Rossi pretenderà che il Capo Stazione di Massa gli rilasci il duplicato di quel reclamo dal Capo Stazione stesso firmato e munito della data di presentazione: in tal modo il sig. Rossi sarà completamente a posto colle formalità, ed il reclamo avrà diretto corso a mezzo sempre della Stazione di Massa.

Quanto al diritto del Sig. Rossi, io lo ritengo incontestabile: la targhetta non può considerarsi un accessorio della macchina, e il proprietario, pel fatto stesso che la legge proibisce lo stacco della targhetta dalla bicicletta, non può essere obbligato a levarla all'atto della consegna, come, per certi accessori, le stazioni (almeno le Adriatiche) pretendono.

Quanto alla *prova* che la targhetta esisteva al momento della consegna, il sig. Rossi potrà fornirla, producendo la ricevuta di pagamento della tassa: spetterà quindi, se mai, alla Ferrovia di provare (cosa invero difficile!) che la targhetta non esisteva.

Se al reclamo del sig. Rossi non verrà dato corso entro breve termine (un mese al più), o se la risposta sarà negativa, il sig. Rossi farà benissimo a citare il Capo Staz. di Massa quale legale rappresentante della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo (art. 137 dello Tariffe) avanti il Conciliatore di Massa, per ottenere il pagamento delle L. 10.

Così dovrà fare il sig. Rossi e... gli altri.

Del resto sull'argomento importantissimo ritornerà prossimamente, considerandolo anche più ampiamente per le spedizioni, i ritardi, avarie e smarrimenti delle macchine, un nostro egregio Consulente legale distinto specialista nella materia.

Posta legale.

Sig. O. B. C. — Non havvi titoli equipollenti alla laurea in legge, e i consulenti legali del Touring debbono essere scelti per regolamento fra gli addottorati e soci. Questo anche perchè come ella dice *una semplice laurea avvocatesca è oggi tanto comune!*

Sig. SALE - Console di CATANZARO. — La nomina a Consulente legale vien fatta colla Rivista Mensile. E' inutile spesa postale quella del preteso annuncio di presa in considerazione.

Sig. SOLDINI - Console di MENDRISIO. — Grazio del suo interessamento per far togliere l'illiberale divieto di circolare per Mendrisio in bicicletta. I turisti nella libera Elvezia lo saranno grati del successo, e lieto il T. nostro di doverlo a un suo benemerito rappresentante.

Sig. FEDERZOLI. — Pagando la quota siamo ben lieti di risparmiarlo qualunque atto giudiziale specie poi se « vecchio e affezionato socio del T. »

Sig. CONSOLE DI BARDOLINO. — Nel capitolato d'appalto è fatto obbligo agli appaltatori della *conservazione in buono stato di tutte le opere in muramento, in legname, in ferro, in pietra, in marmo che corredano la strada*. Credo quindi che dotti appaltatori potrebbero venir costretti alla rinnovazione delle diciture sulle pietre chilometriche, o che in mancanza si debba reclamare all'Ing. Capo del Genio Civile o al Prefetto della Provincia per le strade nazionali o provinciali; o al competente ufficio municipale per le strade comunali.

Sig. TARUIN - FIRENZE. — Se Ella ha fatto iscrivere sulla ricevuta di pagata tassa il numero e marca ad identificazione della sua bicicletta o conserva ancora la *targhetta* per quanto le sia stata manomessa, non potrà essere obbligato al pagamento di una tassa, ma solo al ricambio del contrassegno o relativa spesa. Se al contrario non può dimostrare quanto sopra, non sarà certo l'ufficio metrico tanto cortese da credere alla sua parola — e dovrà ripagare la tassa.

In Italia il contribuente in genere, e il ciclista in specie, sono sempre presunti agire in danno ed inganno del fisco.

Sig. Avv. GIOVANNINI - BOLOGNA. — Ecco: come avvocato o come presidente e vice delle enumerate società sportive, Ella, deve riconoscere che è nostro dovere curare il pagamento delle quote e che in mancanza del volontario pagamento entro il termine di Statuto, dobbiamo ricorrere alle sollecitazioni di cui ella ingiustamente si mostra offeso.

Non dubito poi che non vorrà insistere nelle dimissioni, giacché se da parte sua fu una spiegabile dimenticanza, da parte nostra la sollecitatoria fu un dovere, non lieto, non gradito certo, ma non meno... doveroso per questo.

Sig. Tenente VIORA - PARMA. — L'*indulgenza plenaria* di cui alla Rivista di Maggio, riguarda le contravvenzioni sorte per i differenti termini assegnati ai vari uffici metrici per l'applicazione delle targhetto. Se ella doveva poi applicare il contrassegno dall'ufficio metrico di Parma e nel periodo prefissato non lo fece, la contravvenzione elevata è giusta, legale e permanente.

Se al contrario ella doveva far applicare il contrassegno da altro ufficio metrico che non fosse il Parmense, e che lo fosse stata applicata in Parma la contravvenzione innanzi la scadenza del *termine utile* per la sua presentazione al suo ufficio metrico, la contravvenzione elevata è ingiusta o illegale, e se l'ufficio Parmense non vorrà tener calcolo dell'ordine ministeriale, attenda pure con fiducia il giudizio del Pretore che lo sarà favorevole, e che giudicherà per benino la cocciutaggine... metrica.

Sig. Tenente DALLARI - PARMA. — Fatta la relativa pratica alla Direzione delle Ferrovie Meridionali, risultò non già che la bicicletta venne smarrita per più giorni dalla stessa Ferrovia, ma che invece la sua bicicletta partita da Modena il giorno stesso della consegna, giunse regolarmente a Firenze il giorno successivo, e colà fu ritirata per di lei conto dal sergente d'ispezione del 19 Regg. d'Artilleria di stanza a Firenze.

Vedo quindi che la Ferrovia agì in piena regola e che nulla Ella può pretendere.

Sig. DE LUGARA - PADOVA. — Se ella dovrà applicare un motore al suo biciclo dovrà pagare L. 20 in entrambi i casi accennatemi.

Sig. RIVA - PAVIA. — La sua cartolina è riuscita indecifrabile. Mi è quindi impossibile risponderle.

Dott. PISTOCCHI - Medico del T. a FERRARA. — E' già la terza volta che le rubano la targhetta o per la terza volta dovrà ripagare la tassa.

Il T. si è preoccupato e si preoccupa di tale ingiustizia... della legge, ma *dura lex sed lex*, fintanto che a ministri, senatori o deputati piaccia di ripararla.

Il T. va facendo sforzi, ma smuovere tutta quella massa ponderosa che è il Parlamento, è impresa più che da ciclisti da ciologi.

Sig. PROTESI - RAVENNA. — La tessera è personale e deve esibirsi a riconoscimento per ottenere gli sconti richiesti. Se suo fratello potrà e vorrà esibirla alla presentazione dei conti per il vitto fornitogli, dovrà ottenere lo sconto accordato ai Consoci, salvo che, siasi, pronunciata l'eventuale sua radiazione dall'Associazione.

Sig. POLLI - OGGEVIBIO. — Scriva una lettera raccomandata al Municipio di Milano, dichiarando di aver pagato la tassa delle iscritte biciclette ad Intra, dando gli estremi delle ricevute. Se avrà contestazioni per la cancellazione da questi ruoli mi tenga informato.

Sig. RAFFAELLI, Console di TREVISO. — Il Regolamento richiede che i Consulenti siano Soci del T. Veda di associare l'illustro collega o me ne avverta immediatamente per la nomina.

Prof. PIAZZA - Console di SONDRIO. — La circolazione per essere vietata permanentemente ai soli velocipedi in determinate vie, o piazze, deve il divieto esser approvato dal Prefetto, sentito l'Intendente di finanza e venga significato pubblicamente, indicandolo sotto il nome dello vie o piazze medesime.

Ma se non il Sindaco, certamente l'assessore e i consiglieri di Morbegno si opporranno a tale barbara reazione, di vietare permanentemente cioè il transito dei ciclisti per la gran via di Morbegno, ad ogni modo poi non arriveranno in tempo, ad adempiere tutte le formalità innanzi il convegno di Sondrio.

Per evitare invece temporaneamente la circolazione di biciclette, basta un semplice avviso dell'Autorità Municipale, ma deve essere vietata insieme con quella di tutti i veicoli.

Quindi se il Sindaco di Morbegno persisterà a negare temporaneamente il transito alle biciclette, per favorire gli altri veicoli, si troverà nel bivio o di non lasciar passare per Morbegno che pedoni o bestie... appiedati o non vetturati e veicoli o di statuire un illegale favoritismo per i veicoli spinti da bestie a danno delle biciclette dirette da persone.

Nel qual caso siccome ricorrere al Ministro, sarebbe semplicemente ridicolo, perchè passata la festa gabbati, i ciclisti, questi, forti dell'illegalità municipale, non ne osservino il divieto, passino trionfanti egualmente e se poi in contravvenzione, penerà il Pretore Ill.mo ad assolvere per rispetto alla legge.

Il capo sez. legale
AVV. CESARE AGRATI

I signori soci dott. Faust Meinero e Ferdinando Ferri spedirono gentilmente alcuni numeri arretrati della nostra Rivista.

Li ringraziamo vivamente.

Saremmo grati a quei soci i quali, possedendo annate arretrate dell'*Unione velocipedistica Italiana*, volessero farci i numeri 68, 69, 70, 71 dell'annata 1896.

Promemoria

Altra ad eventuali modifiche della Legge 22
Luglio 1897 N. 38 sul Velocipedi.

Venne rassegnato alla Autorità Competente dalla Commissione eletta dal Touring e composta dei signori: Ing. E. Presidente, Ing. P. Gavazzi, Avv. C. Agrati, A. Bianchi, Avv. C. Branca, L. V. Bertarelli, Avv. D. Bernaschelli, Avv. Federico Guasti, Avv. Prof. E. A. Per. Avv. Valdata, Ing. C. Vanzetti, Avv. Cesura).

Le finalità della legge, per la parte sostanziale essa, dovrebbero essere:

Utilità del ruolo, anche per rispetto alla garanzia dei comuni nella compartecipazione alla tassa. — Opportunità di abolirlo, anche per diminuzione delle spese improduttive determinate dalla sua conservazione.

Esistendo l'obbligo della targhetta che dà carattere alla tassa nel senso che resta in contravvenzione chi senza una macchina sprovvista di contrassegno, inutile fatto diventa il ruolo che darebbe alla tassa il carattere personale di imposta diretta. E si dice inutile il ruolo per la legge, nella sua applicazione non può nemmeno essere il carattere personale, poichè essa permette l'uso della macchina (purchè contrassegnata), a chi la prende a uso anche non iscritto come contribuente ciclista, o a chi non iscritto — monta macchina non propria ma altrui.

Il ruolo, non necessario per l'applicazione della tassa, è inutile anche come mezzo di controllo, dal momento che per il fatto solo di essere stato iscritto per un anno un contribuente non può essere presunto ciclista e colpirsi d'imposta per l'anno seguente, ed egli è sottoposto a contravvenzione solo in quanto sia trovato in moto su suolo pubblico con macchina non contrassegnata sua o non sua.

Non è il caso poi di parlare del ruolo come mezzo di statistica e di bilancio, perchè i semplici attuali bollettari degli uffici metrici corrispondenti in fatto alle targhetta non daranno nei loro risultati, riassunti opportunamente tutte le notizie reali di cui si ha bisogno, prevalenti alle ipotetiche di un ruolo preventivo che non abbia, per non può avere, valore di accertamento.

Nei rapporti del controllo che i Comuni ereditano di diritto mediante il ruolo della partecipazione ad essi spettante il ruolo stesso non dà alcun aiuto ai Comuni stessi. Infatti in moltissime circostanze il ciclista si mette a ruolo in un comune che non è il suo o paga la tassa in un ufficio diverso col quale il Comune in cui si è messo a ruolo, nulla ha a che fare. Basti citare un esempio di questa circostanza: si acquista la macchina in un centro, vi si fa la partecipazione immediata a ruolo per avere il permesso temporaneo di circolazione e poi si fa bollare la macchina con ricorso al proprio ufficio metrico. Da ciò una sconcertante discrepanza fra ruoli comunali e bollettari degli uffici metrici.

In conclusione, l'abolizione del ruolo sarà abolizione di un meccanismo inutile e cessazione di una spesa comunale affatto improduttiva.

La targhetta fissa presenta gravi inconvenienti, specialmente per le spese che importa la sua applicazione, per l'aggravio agli Uffici Postali e Misure, per i disturbi rilevanti e in molti casi serratissimi e sproporzionati alla tassa causati ai ciclisti, e inoltre per la conseguente necessità di rilasciare dei Certificati personali di circolazione temporanea che aprono l'adito a molte frodi.

Per i ciclisti residenti in località ove vi sono tenaglie bollatrici è un disturbo non indifferente il dover recarsi ogni giorno fino all'Ufficio per l'apposizione del contrassegno.

Non sempre si ha tempo di farlo, o la stagione è inelmente, e in certi uffici l'agglomerazione a date epoche è tale, che si deve attendere per ore ed ore, talvolta in locali così insufficienti che il pubblico non può più avervi accesso per i suoi incumbenti e l'intero Ufficio per molti giorni è completamente sviato dal lavoro ordinario.

Ma per i ciclisti residenti in località non munite di tenaglie, il disturbo può essere grave, esigere una trasferta di decine o decine di chilometri, in inverno, in luoghi anche montuosi e con neve, con spesa di vitto e persino di alloggio superiore all'importo della tassa stessa e con perdita notevole di tempo. E' equo preoccuparsi di questa sperequazione, in moltissimi casi davvero intollerabile, e tale, che danneggia lo sviluppo del ciclismo, in intero rognoni, e pertanto minuisce anche lo sviluppo fiscale della tassa.

Aumentare le tenaglie bollatrici di un piccolo numero non sarebbe rimedio sufficiente, aumentarle di un gran numero sarebbe andare incontro a una notevole spesa d'impianto. D'altronde sorge legittimo il dubbio che un gran numero di tenaglie possa essere sufficientemente sorvegliato in modo da poter essere certi che non incorrano abusi ed irregolarità, per le quali, il gettito della tassa potrebbe venire sensibilmente falsificato.

La bollatura si presenta dunque costosa per l'impianto di cui è altamente sentito il bisogno di allargamento, per l'aggio agli uffici, per l'impiego di personale, per le trasferte. Essa è vessatoria in molti casi per i tassati, e sempre per essi di notevole disturbo.

Infine si nota che il dovere forzatamente (né altrimenti si potrebbe fare), concedere dei permessi temporanei — di circolazione senza targhetta — e questi sono pur necessari per recarsi dai luoghi di compera, ai luoghi di bollo fa sì che un certo numero di biciclette circola senza contrassegno. Questo — e la pratica lo ha dimostrato — è causa frequente di frodi di diverso genere, non ultimo il rinnovamento consentivo di permessi temporanei non seguiti da bollatura della macchina.

Convenienza di sostituire la targhetta mobile, stabilendo che nessuna bicicletta possa mai circolare senza essere munita della medesima.

Detta targhetta dovrebbe essere venduta dagli Uffici postali, chiusa in apposita busta suggellata dal Ministero.

La vendita dovrebbe essere iniziata al 1 di Ottobre d'ogni anno per l'anno successivo, con effetto immediato.

Per tutte le ragioni suesposte si trova che il rimedio vero e semplicissimo, è la sostituzione alla targhetta fissa, di una targhetta da applicarsi con vite alla macchina dal ciclista stesso, targhetta d'intende di fabbricazione governativa come l'attuale, con marchio che ne garantisca l'autenticità.

Bisogna stabilire anche che mai per nessuna ragione una macchina possa circolare senza targhetta.

La targhetta sarebbe data agli Uffici postali in busta chiusa suggellata dal Ministero e venduta al ciclista che si presenta a comperarla senza bisogno di annotazione alcuna, come si vendono i francobolli. L'esazione, come si vede, non costerebbe più nulla, per così dire, non essendovi più né spese di applicazione, né apprezzabile spesa di personale, né registrazione di sorta (tranne un carico e scarico per gli Uffici postali, ma senza ruoli o annotazioni personali di sorta). Non vi sarebbe più aggio sulla marca da bollo da 10 lire colla quale si annulla la ricevuta degli Uffici metrici. Insomma l'economia di esazione non potrebbe essere maggiore. Il riparto ai Comuni si farebbe sul numero delle targhette effettivamente vendute dagli uffici postali in essi residenti. Le targhetta si distribuirebbero secondo i dati dell'anno pre-

cedente, colmando i piccoli vuoti che si determinarono negli Uffici, a seconda delle richieste. Le targhetta inventata ritornerebbe al Ministero col uguale intatto e pertanto colla garanzia che non furono usate.

Tutti dal primo gennaio dovrebbero circolare con targhetta, perciò escluse le frodi dei permessi di circolazione ed anche escluse le innumerevoli cause trattate da protettori, tribunali e cassazioni per la circolazione senza targhetta dovuta a ritardo di applicazione per parte degli Uffici governativi.

La vendita della targhetta dovrebbe avere principio col 1 Ottobre dell'anno precedente a quello nel quale la targhetta deve valere.

Ciò renderà possibile l'adempimento dell'obbligo imposto a tutti di avere la targhetta nuova al 1. Gennaio: è un termine necessario, che darà anche modo allo Stato di incassare le tasse assai prima di quello che fa ora. Lo stabilire poi che le targhetta valgano (senza supplemento di tassa) anche per il periodo dal 1 Ottobre al 31 dicembre, a favore di chi non ha la targhetta dell'anno in corso non porterà sensibile danno all'erario. Nessuno (o quasi), aspetterà ad iniziare l'esercizio nel trimestre più ingrato dell'anno, per lucrare un misero rateo di tassa e lo Stato poi guadagnerà nel sopprimere i permessi temporanei, dannosi per l'erario, come già fu detto.

Le obiezioni che si possono fare alla targhetta mobile, alla stregua del ragionamento, si risolvono in nulla, o diventano affatto trascurabili, perchè riflettono casi tanto eccezionali da non tenerne conto in linea finanziaria.

1. I noleggiatori terrebbero un numero di targhetta inferiore a quelle delle loro macchine facendole passare dall'una all'altra. Ciò non accadrà. Infatti il noleggiatore tiene appunto quel numero di macchine che può noleggiare nello giornate di bel tempo e di affluenza. Allora le macchine gli occorrono tutte, o perciò di tutte deve avere la targhetta. Nè si può pensare che tenga un numero sufficienti di targhetta, salvo a farsi prestare la rimanenza da compiacenti amici, poichè le giornate utili pel noleggiatore sono le stesse che per il ciclista e quindi è escluso un sistematico prestito che dovrebbe accadere proprio quando ciascuno ha d'uopo della propria targhetta.

2. Nelle famiglie dove vi sono due o tre biciclette, si userebbe promiscuamente la targhetta. — Sembra che ciò debba assolutamente escludersi, perchè d'ordinario il capofamiglia accompagna la signora o i ragazzi (quindi uso temporaneo di tante targhetta quanto biciclette) o se i figli sono di una certa età useranno le macchine poi loro affari, o per gite o viaggi, nè si adatteranno certo per un risparmio meschino ad avere macchine di uso così precario.

3. I possessori di due biciclette potranno tenere una sola marca. Possedere due biciclette è indice di agiatezza tale che è ben poco probabile si voglia sottoporri alla secatura di un continuo cambio di targhetta.

Del resto si comprende come le obiezioni di cui ai numeri 2 e 3 sono di infima importanza pratica finanziaria, di fronte al grande vantaggio che lo Stato ritrarrà immediatamente dal risparmio delle spese d'esazione, sotto le forme apparenti e nascoste con cui gravano sul bilancio dello Stato, e da quello futuro dovuto allo sviluppo del ciclismo, che tanto più si allargherà quanto meno verrà inceppato dalle disposizioni di legge relative all'esazione.

Relatori:
L. V. BERTARELLI
AVV. C. BRANCA

Per ogni cosa concernente la RIVISTA MENSILE, scrivere alla Redazione della medesima.

L'Inno del T.

Hymnum habemus e magnifico splendide, degno del posto che ha presso l'associazione di cui riassumiamo le altre notizie. La commissione nominata dalla *Domenica del Corriere*, banditrice del concorso ha conferito il primo premio alla poesia *Salute!* di cui risultò autore Lorenzo Stacchetti. In questa poesia la semplicità armoniosa del metro s'accompagna all'alto concetto ispiratore. E l'omaggio che il turista entusiasta rivolge alla patria. Il grido che ritorna e chiude ogni strofa sarà domani popolare al pari dell'inno. Nel prossimo numero pubblicheremo le poesie che hanno ottenuto il secondo e terzo premio toccato rispettivamente a Giuseppe Bondi (Varese) e Alessandro Arduin (Napoli). La Commissione era composta di ARNIGO BOITO — A. G. BIANCHI — A. CENTELLI — AVV. CESARI AGRATI — DOTT. FAVARI relatore.

SALUTE!

(Inno del T. C. I.)

Vi et mente.

Salute, o vive fonti
Che al nostro mar correte,
Salute, piani e monti
Che al nostro sol ridete,
Salute, o patria mia...
Avanti, avanti, via!

O sacra terra nostra,
Madre benigna e cara,
La tua beltà ci mostra,
La vita tua c'impara;
Guida il tuo amor di sia.
Avanti, avanti, via!

Svelaci, o suol beato,
Del genio tuo gli arcani,
La gloria del passato.
La speme del domani,
Il fior di poesia...
Avanti, avanti, via!

O terra degli eroi,
Madre di sol vestita,
Abbi dai figli tuoi
Valor, fortuna e vita,
Pensiero ed energia...
Avanti, avanti, via!

LORENZO STACCHETTI.

Nota dell'autore. — Nel mio pensiero il ritornello « Avanti avanti, via! » dovrebbe essere un grido, distintivo dai turisti e dai urlarsi in macchina o a piedi, anche da chi non ha orecchio.

La questione degli Alberghi

Il Ballif, direttore generale del T. di Francia, l'ha sollevata per primo in una brillante e pittoresca rivista degli alberghi francesi ed inglesi.

E da noi ha interloquito alla sua volta — con quel senso pratico di igienista serio che gli è proprio — il senatore Bizzozero.

Tutte e due queate eccellenti persone hanno fatto notare che l'epoca degli albergatori curanti l'esteriorità, la parte visibile dei loro stabilimenti, e trascuranti le più elementari cure igieniche degli annessi indispensabili a viaggiatori, è ormai passata.

Il salone splendente d'oro e di stucchi — i corridoi dai soffici tappeti — le camere dai ricchi cortinaggi e dai quadri di valore — sono ottime cose. Ma un albergo moderno ha bisogno di ben altro. Il disordine, la sporcizia,

l'untume, gli effluvi poco Migoneschi, si possono ancor tollerare in quel mondo eteroclitico e convenzionale che designiamo colla frase, nel *retro scena*: sul palcoscenico si vive d'una vita artificiale, o volontaria. Chi vi si compiaci, vi pensi e provveda.

Ma degli alberghi, grandi o piccoli, fastosi o moderni noi abbiamo bisogno ogni giorno. Ivi bene spesso per un carro di ragioni, siamo costretti a passare, giorni, settimane, fors'anco mesi. Essi dunque devono essere e presentarsi come la casa nostra. L'igiene vi deve imperare: il naso non deve sentirsi offeso; il nostro corpo non dev'essere esposto allo sbaraglio d'infezioni: le ritirate non devono segnalare la loro presenza un miglio lontano, ed avere comunicazioni fraterne colla tromba, col pozzo, colla cucina, posti a due passi.

In una parola, occorrono due cose: *Il minor lusso possibile*, con grande vantaggio delle borse degli avventori. *La maggior possibile pulizia* con utile immenso della salute di chi viaggia.

Certo ciò contrasta colle idee generali che corrono, o fanno anche correre, al tempo d'oggi.

Ma siccome si tratta d'un concetto giusto e salutare, esso deve esser proclamato e ripetuto fino a conversione del peccatore.

In quest'opera di conversione il turista vero ci può essere di grande vantaggio. Riservata al T. la parte di propaganda, e di giudizio definitivo, perchè i nostri soci non potrebbero d'oggi in avanti trasformarsi in ispettori viaggiatori del nostro servizio — Alberghi? Chi meglio di loro può segnalare gli inconvenienti igienici lamentati dal sen. Bizzozzero? — o fornirci gli elementi necessari a che la scelta dell'ALBERGO DEL T. in una data località, sia buona dal duplice aspetto economico-igienico?

Non è una questione piccina, ristretta al nostro sodalizio, quella che noi facciamo. Chi legge la Rivista, conosce le idee degli stranieri (1) a proposito dell'Italia.

Senza accogliere l'accusa d'essere il popolo più sporco dell'universo, vediamo di correggere gli inconvenienti igienici di cui sopra. I nostri buoni vicini, che hanno presso a poco l'ugual malattia (vedi Rivista del Touring di Francia) si sono messi all'opera. Seguiamoli anche noi su una via in fondo alla quale sta il benessere economico ed igienico di tutti.

Ma la questione degli alberghi ha un'altra faccia. E non meno interessante.

I mezzi di locomozione hanno subito una tale trasformazione, da richiedere corrispondenti modificazioni negli alberghi specialmente delle grandi città.

Il turista d'oggi non sono più i romei del tempo antico che portava con sé *omnia bona sua*, e si contentava della osteria leggendaria dagli ambienti ridotti al minimun di semplicità.

Il pittore, l'aquarellista, viaggianti in bicicletta con fior di cavalletto e tavolozza: io ne conosco che si portano sul luogo in automobile, e trovano che in questo modo si è in un attimo di fronte alla natura da riprodurre più o meno felicemente.

Ma all'infuori degli artisti veri, è sorta e continua a fruire una categoria numerosissima di innamorati della natura: i dilettanti fotografi. Questa sterminata coorte che porta i propri obbiettivi e pellicole per ogni più cauto canto d'Italia, e che si fa, ogni giorno, più fitta come le cavallette d'Egitto.

A tutta questa brava gente, aggiungete gli automobilisti o vi potrete fare un'idea delle necessità d'un albergo moderno.

Le quali non sono nè complicate, nè costose.

Delle rimesse per automobili — delle rimesse per velocipedi — una camera oscura per fotografia — delle cassette di riparazione — ecco quanto è ormai indispensabile per un albergo del 1900.

Gli albergatori d'Italia si sono uniti in società per curare l'industria dei forestieri.

Ed è bene.

Il T. ha creduto bene di farne parte per poter esercitare una azione efficace sul lavoro della nuova associazione. Anche questo è bene.

Ma la società degli albergatori non raggiungerà completamente il suo scopo, se non seguirà la corrente turistica moderna, e trascurerà le considerazioni di cui sopra.

E' passato il tempo in cui il viaggiatore era individuo scorticabile senz'altro. Oggi si lascia alleggerire come prima, ma esige in compenso delle comodità varie, voluto dalle necessità del turismo così meravigliosamente multiforme nelle sue estrinsecazioni.

DOTT. FAYARI.

Convegno di Roma

Passeggiata ciclo-automobilistica Firenze-Roma.

Il Convegno di Roma fu certo la più complessa manifestazione del Touring nell'anno corrente. Per la prima volta si è vista una concentrazione a data fissa, in una grande città, di carovano numeroso, di cui qualcuna proveniente da lontane regioni, compiendo un lungo percorso attraverso paesi poco frequentati, seguita non dal solito ed unico banchetto fraterno, ma da una visita rapida e abbastanza seria di monumenti antichi o moderni, colla scorta di guide abili, e da escursioni razionali nei dintorni. Intanto una parte dei convenuti, trattava importanti affari in un congresso breve ma succoso, e i capi profittavano del tempo per condurre innanzi o cominciare pratiche diverse coi dicasteri pubblici.

Le disgrazie di Bertarelli.

Delle carovane avviate a Roma, quella che, per tragitto e numero, fu la più ragguardevole, è la squadra concentrata in Firenze da Milano, da Genova, da Brescia, da Ancona, da Perugia, e che, divisa in due gruppi, fece il viaggio di Roma in quattro o in due giorni. Guidava il primo gruppo il D. G. Johnson in unione all'ing. Capei C. di Firenze; il secondo era diretto da L. V. Bertarelli, che, in parte del percorso, avendo dovuto attendersi per guasti di macchina, si fece validamente sostituire da Piero Moro.

L'organizzazione della Firenze-Roma fu preparata con estrema attività dall'intiero Consolato Fiorentino, col dott. Capei in testa, dolentissimo di non poter prender parte alla gita, di cui fu però *magna pars* il fratello ingegnere. A Firenze i gitanti non sapevano come rifinire di ringraziare i Consoli delle gentilezze ricevute. Un trattamento sontuoso al Gambrius, al momento della partenza, suggerì la breve permanenza nella gentile città. Peccato che la preroga del Convegno abbia distolto parecchi fiorentini, che avevano deciso di venire e ne furono impediti all'ultimo momento da sopravvenuti affari.

Che dire della gita? Se la categoria dei quattro giorni

(1) Vedi Rivista del mese d'aprile 1900.

poté più turisticamente goderne le bellezze, se essa ebbe maggior tempo per ricevere e gustare l'ospitalità spuntata in molti luoghi, massime a S. Casciano, a Siena, a Buonconvento, a Radiconfani, ad Acquapendente, a Viterbo e in variate altre località, la categoria dei due giorni ebbe invece la soddisfazione di vincere una difficoltà non minima, dappoi ché la stagione avanzata aveva resa torrida la temperatura e, a partire da Ronciglione (oltre che nei dintorni di Radiconfani) polverose in modo eccezionale le strade.

Siano ringraziati tutti i gentili che ricevettero, scortarono, aiutarono di Consiglio o altrimenti i gitanti!

Incidenti durante il viaggio non ne mancarono: i più straordinari si addensarono sul capo del buon Bertarelli, cui un signore che l'accompagnava, poco dopo Siena, cadde in malo modo addosso alla macchina, così da sfondargli completamente la ruota posteriore. Filosoficamente si fermò, lodò tutti i raggi, raddrizzò col ginocchio il cerchione, rimise i raggi, e due ore dopo raggiunse i compagni. Un chiodo importuno lo arrestò poco dopo; ma rimessosi in via, a un tratto gli si ruppe una calotta del pedaliera. Ahimè! non c'era che levar la catena e procedere a piedi, ciò che fece senza tanto scomporsi per cinque o sei chilometri. Allora trovò un cavallo, lo fece montare da un ragazzo e con una corda si mise a rimorchio al trotto. Ma qualche chilometro dopo, s'incontrò con un gitante in carrozza, che aveva la macchina rotta e cercava la ferrovia. Con mezza macchina propria e mezza dell'altro, mise insieme un intero velocipede decente, col quale si ridusse a notte alta a Radiconfani. Alle 2 e mezzo partiva di nuovo, in tempo per raggiungere ad Acquapendente la sua categoria, prima della sveglia mattutina. Ma quando si dice la sfortuna! Prima di Roma ebbe ancora cinque perforazioni! Compagno gentile ed efficace aiuto nell'odiosa, ebbe Ercole Moro, con cui scambiando qualche barzelletta respinse facilmente ogni ispirazione di mettersi di... malumore.

Le feste di Roma.

Il magnifico percorso per Siena e Viterbo è più faticoso di quello per Arezzo-Perugia, benché di 60 km più breve. E' perciò meno conosciuto, ed è appunto per questo che fu prescelto dal Touring. Malgrado ogni difficoltà, l'incontro delle due carovane avvenne regolarmente alla porte di Roma, con un corteo di centinaia di ciclisti romani, col Consolato in testa, e la fanfara della Società Velocipedistica. L'accoglienza alla Storta era fatica speciale dell'onorevole Brunialti e dei Consoli Pizzini e di Lega.

A Roma grandi feste dappertutto. La Velocipedistica, tutta bandiere e fiori fece splendidamente gli onori di casa, sotto la direzione dell'infaticabile suo presidente cav. Antolini. Essa ripeté perfino, in onore del Convegno, un Torneo Medioevale, spettacolo grandioso che rievocò le partite d'armi degli antichi cavalieri. Nella stupenda accademia si batterono le prime lame d'Italia, a cominciare da Agesilao Greco, che, tutto coperto di una scintillante armatura, su di un indiatolato puledro, pareva, ne suoi fulminei duelli, un ridivivo eroe, alle prese con qualche infedele.

E Roma fu visitata presto, ma seriamente. Era terreno vergine per molti, per troppi anzi. Ed è vanto del Touring avervi condotti per la prima volta questi ritardatari. Le Camere aprsero ai ciclisti i loro ambulatori risonanti di chiacchiere, tal quale i due Fori. Si videro le Terme di Caracalla dopo aver preso il bagno in qualche stabilimento. In una corsa predisposta con razionale distribuzione dagli organizzatori si passarono in rassegna il Pa-

latino, il Campidoglio, il Pantheon, il Vaticano, le Catacombe, i Musei, le grandi chiese, le costruzioni moderne. Tutto ciò fu fatto mentre guide esperte riassumevano le caratteristiche di ciascun monumento. Una colazione sull'erba fu inbandita al Bosco Sacro, là nell'aperta campagna, dove Numa Pompilio conferiva colla Ninfa Egeria.

Non è facile certo organizzare un buon servizio in quelle condizioni, e lo sa il C. Righetti, che riuscì a far sì che tutto andasse superlativamente. Non mancò neppure il cinematografo del socio Felicetti! La colazione era distribuita in cestelli in un'antica chiesina, accanto a un prato forse sacro anch'esso a Baeco o a Lucullo. Entrando nella chiesina, qualcuno, ricacciando nei precordi l'appetito, restava in estasi davanti alle bizantine pitture dell'abside severa.

Nel Bosco Sacro fu inaugurato il vesillo della sezione Romana del T., con un breve ma profondo, bellissimo discorso del W. Monaldi. Esso si disse fiero di ricevere lo stendardo «in questo luogo augurale, ove aleggiano il ricordo e la poesia delle prime grandezze latine, con l'orizzonte dei Colli Albani, con lo sfondo della Via Appia, su questo scenario grandioso di acquedotti e di rovine, in faccia a questo splendente sole di Roma, che vide le sue glorie e i suoi trionfi, in presenza dei forti campioni che da Milano, da Firenze, da Napoli, da altre città sorelle, pedalarono per le polverose vie consolari in questo novissimo pellegrinaggio....»

Congresso ed interviste.

Nella sala dell'Associazione Commerciale, splendente, si tenne un breve Congresso, presieduto dall'On. Brunialti, presidente Onorario Johnson. Alla presidenza fu pure chiamato l'Ing. Capei. I temi svolti furono quelli di Bertarelli per le ferrovie, di Brunialti per lo sviluppo dell'industria forestiera, di Giliberti sulle strade. Si espresse un voto, subordinato però alle possibilità pratiche, che venga tenuto un congresso a Palermo. Il congresso fu denso di buoni propositi in gran parte pratici ed utili.

Il tempo tra una cerimonia e l'altra non era perduto. Johnson, Bertarelli, Guasti e Capei furono presentati dall'On. Brunialti al Min. della P. I. On. Gallo, il quale volle essere informato dei progressi del T., dopo di averne ammirato le opere che gli eran state presentate in elegante custodia.

La stessa commissione trattò a lungo coll'On. Maggiorino Ferraris intorno alle concessioni fra la ora costituita «Associazione per l'incremento dell'industria dei Forestieri in Italia», e il Touring, che a tale sodalizio aderì con una sottoscrizione a fondo perduto di mille lire. Il Touring si propone di appoggiare caldamente questo ente, il quale, con mezzi pratici e di pronta attuazione, vuole dare impulso a un movimento al quale il Touring stesso lavora da sei anni con tanto successo.

Altri ancora (Guasti) andò dal Comm. Fucini incaricato di proporre opportuni ritocchi alla legge sulla tassa ciclistica, sviluppandogli e propugnando il memoriale in merito rassegnato già al Comm. Fucini (a mezzo dell'ingegner Vanzetti), frutto del lavoro della nota Commissione costituita dalla Sede Centrale del Touring.

Insomma, come si vede, i divertimenti, non fecero dimenticare il turismo d'istruzione, nè questo fu accompagnato dal lavoro di propaganda per la buona causa.

Una delle principali attrazioni del Convegno fu la gita ai Colli Albani, cui presero parte più di duecento ciclisti. Una prima sosta fu fatta presso Marino, col lago tranquillo di Castel Gandolfo da una parte, e l'Agro dall'altra, con tornato dal mare.

Ad Albano gran ricevimento in Municipio, presentazione alla sezione di Firenze, nella persona dell'Ing. Capci di un ricco standard, da parte della Sezione di Roma, rappresentata dal C. C. On. Brunialti; splendidi discorsi di Brunialti e Capci, poi visita alla Villa Doria, graziosamente aperta, per l'occasione, dal Principe.

Il banchetto fu tenuto all'ombra dei lecci severi e secolari, che certo mai sentirono più sincera e sbrigliata allegria.

La gita di Albano fu organizzata magnificamente dal C. Cap. Magagnini, che per la riuscita completa, si ebbe meritamente ovviva o brindisi cordialissimi. Tutti quelli che eran nuovi a Roma, o ai Colli Laziali non cessavano di espressioni ammirative. Uno solo fu udito lamentarsi amaramente: quando si pensava di queste gite, si dovrebbero combinar in modo da non dover tornare!

Ma quando infilò la dolcissima scesa delle Frattocchie, lunga, lunga, dove la macchina correva da sè, dal *deajo portata*, anche quest'uno mutò parere... e la felicità di Magagnini fu perfetta.

Un banchetto significativo.

La chiusura del Convegno fu, naturalmente, un banchetto. Si tenne fuori porta, all'uso romano, in un giardino, sotto pergolati, al fresco. I consoli Trasatti, Tabasso e Lattea non pranzarono certo, avendo avuto trecento bocche da sfamare, in quelle difficili condizioni. Chi è pratico di simili *toura de foree*, sa cosa sia mantenere il servizio e l'ordine in tali casi, senza perdere di vista la contabilità, e dopo aver trattato il menu. Chi non lo sa se no faccia un'idea contando che forse è questa la parte più scabrosa e pericolosa di un Convegno.

Al banchetto si distribuirono fra l'entusiasmo generale le artistiche medaglie d'oro della prima categoria della Firenze-Roma, e quelle d'argento della seconda, dono tutto del D. G. Johnson. Furono pure distribuite le medaglie di benemerita a 101 soci che procurarono almeno dieci aderenti al T. e una d'oro, applauditissima, al Console Jourdan di Torino, che ne procurò CENTOVENTI! Un'altra d'oro fu proclamata, per Olindo Guerrini (capoconsolo a Bologna) per meriti letterari di indole turistica. Il banchetto ebbe così anche un carattere di omaggio ai lavoratori del T., che ne elevò la nota.

E che la nota fosse alta lo si comprendeva dalla tavola d'onore, ove insieme alle autorità del Touring, siedeavano il Comm. Bacci pel Governo, l'assessore del Municipio Trompeo pel Sindaco, il generale Pedotti per l'Esercito, oltre a numerose rappresentanze ciclistiche, tra cui il Cav. Antolini per la Velocipedistica, Vito Pardo D. G. dell'Audax Italiano, Narducci per l'Unione ciclistica, ed altri di cui ci sfugge il nome.

Brindisi, idee, fatti.

E i brindisi dissero idee, non soltanto parole. Furono inni lirici, misti a inventari di lavori. Poesia mista, si dirà. E sia. Ma, oggi, è l'unica poesia vitale.

Circolavano le prime copie del libretto, tirato a 100000 esemplari, di propaganda pel Touring, curioso documento, eloquente nella sua concettosa concisione, bizzarro d'apparenza.

Qualcuno leggeva a chi gli stava d'intorno dello spigolare d'occasione.

Per esempio, questa:

«Un organismo è sorto in Italia inavvertito e si è diffuso in ogni angolo del Paese. Non è lo spargersi rapido di una nuova erittogama: è il fiorire di una buona idea alla luce di sani entusiasmi, come al bel sole di primavera s'ingemmano gli alberi da frutto e riveddiscono i seminati.

«Questo organismo nuovo è il Touring. Esso si appresta rapidamente ad attirare nella sua orbita tutte le classi sociali: il principe come l'operaio possono ben farne parte insieme, poichè l'impresa del Touring è così civile da far posto a tutti: *ri et mente*.»

E poi ancora questa confortante affermazione:

«Vi sono alcune poche cose nelle quali noi italiani possiamo trovarci tutti d'accordo qualunque siano credenze, partito, abitudini, età: sono le pochissime ed elette cose, tanto buone intimamente d'aver il privilegio di imporsi a tutti senza restrizioni. Ed una di queste è il programma del Touring.»

E per ultimo una conclusione franca, esplicita, quasi bonariamente soldatesca nella sua cortese imposizione:

«Fatevi soci, dopo aver letto, perchè sarà piacere ed utile vostro — di voi tutti Italiani colti, — ed è vostro dovere.»

Appello eloquente.

Ma è proprio dovere degli italiani, il farsi soci del T. o è un'iperbolico eccitamento? In verità i dubbi cessano pensando a quanto ha fatto, a quanto fa il T. per la conoscenza del paese.

E qualcuno leggeva nel libretto queste considerazioni, che paion frustate:

«Viaggiare per diletto o necessità è cancellare un po' di quella macchia che gli stranieri ci rimproverano duramente: Voi ignorate le vostre bellezze! Ed è vero. Anzi oggi ignoriamo anche un'altra cosa, le nuove forze della terza Italia.

«Vogliamo attirare il forestiero in Italia e siamo noi i primi forestieri nel nostro paese. Quanti credono che Roma è un ammasso di antichità, e restano a bocca aperta, scoprendo che è la più moderna città italiana! E spalancano ancor più le mascelle, all'udire che vi son più rovine a Girgenti, a Siracusa, a Selinunte che a Roma stessa!

«Passano senza affacciarsi al finestrino del vagone sotto Monte Cassino, Amisi, Corneto. Quel vagone è un baule in cui forse tornano alle loro case, dopo d'aver rasentato a Certosa di Pavia o Monreale in un sacro.

«Viaggiate, italiani, fatevi turisti!

«Problemi sociali, industriali, commerciali, agricoli s'impongono allo studio d'ognuno, nella vita attiva d'oggi, ed esigono la conoscenza del paese, cioè dell'ambiente in cui si lavora.

«Viaggiate: a lunghe o brevi tratte, per grandi volate o analiticamente. Per giovare delle risorse dell'Italia nostra, per farla grande, dobbiamo conoscerla. La vita è circolazione, la produzione e movimento.»

Sintesi del Convegno.

Del Convegno di Roma, così complessamente fruttuoso, nulla è restato che la memoria di poche belle giornate passate in buona compagnia?

Sì, un ricordo è rimasto, in cui l'arte s'intreccia col pensiero, che durerà perciò carissimo e prezioso per fortunati che poterono averlo.

La sera della partenza, al ristorante Valiani, a Roma ove il D. G. aveva personalmente invitato a sontuoso ed amichevole saluto le principali rappresentanze, e i compagni di gita, di questo ricordo, distribuito con profusione a tutti i presenti al banchetto ufficiale del giorno prima, si parlava assai, e l'ammirazione è andata poi crescendo per esso. E' diventato un oggetto da raccolta bibliografico-numismatica.

Si tratta di una sorpresa del D. G. Esso fece presente a tutti i convenuti di uno stupendo astuccio di metallo, la-

voro di coniazione finissimo, in cui è simboleggiato il Touring, in diversi modi. E l'astuccio contiene un piccolo album in pelle di pantera, dove sono raccolte diciotto vedute di monumenti di Roma, meravigliosamente eseguite dal Fusetti di Milano, con quella sua insuperabile arte, dove non si saprebbe più ammirare se il vigore dell'acquaforte o la morbidezza dell'acquarello.

Ma la caratteristica del ricordo è l'epigrafe. L'abbiamo serbata ultima perchè è la sintesi del Convengo indimenticabile di Roma, ove le energie locali, capitanate valorosamente dal Capo Console, si sono sommate colle forze del Consolato Fiorentino e coll'azione della Sede Centrale per inseguire tante belle e utili cose, a tanti italiani che le ignoravano o le rivolevano con piacere.

Ora ecco l'epigrafe:

DICA
QUESTO MINUSCOLO RICORDO
DELLA GRANDEZZA DI DUE CIVILTÀ
I DOVERI
IMPOSTI DA UN PASSATO GLORIOSO
A NOI ITALIANI
CHE IN ROMA NOSTRA E RISORTA
PREPARIAMO L'AVVENIRE.

In queste parole c'è tutto: il ricordo del passato, l'augurio caldo per l'avvenire. La maestà delle memorie, pel T. non è contemplazione snervante ma sprone all'emulazione.

CONVEGNO TURISTICO DI SONDRIO.

Riuscitissima la festa del 29 u. s. bandita dal Consolato del T. di Sondrio, per celebrare l'inaugurazione della bandiera regionale.

L'inaugurazione della bandiera offerta da un Comitato di signori, riuscì solenne. Parlarono il sindaco Tonolli, il Console prof. Piazza, Giola Pres. della Società Ginnastica e Scherma, e il Console Steffanoni della sezione di Lecco.

Splendido per numero e per ordine, e per eleganza, il corteo ciclistico di fiori.

Alla gita per l'Engadina parteciparono 14 ciclisti dei quali solo otto la compirono interamente, fra cui il Console prof. Piazza di Sondrio e i Consoli Capellini e Fapani di Brescia. La gita ha dato modo agli intellettuali consoci di raccogliere splendide e interessanti fotografie dei magnifici luoghi. Finì a Chiavenna con accoglienze oneste da parte di quella nostra sezione.

La direzione generale non ha potuto parteciparvi, per impegni presi in antecedenza, stante riunioni congegnarie che si tenevano negli stessi giorni.

Ma l'animo nostro era coi nostri bravi consoci Valtolinesi, e coll'amato prof. Piazza che è loro capo intelligente ed operoso.

DOTT. CICLO.

Un viaggio a Parigi per i soci del Touring

Per favorire l'incremento del «Touring» l'agenzia Chiari di G. Sommariva e C. (Milano), aveva offerto al sodalizio un biglietto per viaggio e soggiorno per 8 giorni a Parigi, del valore di lire 350, da estrarsi a sorte fra coloro che avessero procurato 10 soci al «Touring» nel primo semestre 1900. I concorrenti al premio furono 117, i quali complessivamente presentarono 2200 soci. L'estrazione ebbe luogo il 6 Luglio presso la sede del T., presenziata dai rappresentanti dei giornali sportivi di Milano (*Gazzetta e Corriere dello sport*) e dalla Direzione del «Touring». Il biglietto risultò assegnato al signor Giordano Francesco, di Torino, via San Quintino N. 45 al quale verrà inviato.

Al 31 ottobre avrà luogo l'estrazione del secondo premio offerto dalla Ditta M. Turckheimer di Milano, di una bicicletta ciclo alpina o Star Wheel fra coloro che dal Marzo all'Ottobre avranno procurato dieci nuovi soci.

Il Touring a Marengo

Per lo studio e la conoscenza di casa nostra.

Coll'indire una riunione di ciclisti ad Alessandria e Marengo — per la commemorazione del centenario della famosa vittoria napoleonica del 10 Giugno 1800 — il T. volle continuare l'esplicazione di parte del suo programma, alto e patriottico; ispirato non da quel patriottismo che si limita a gridare *Viva l'Italia*, ad esporre la bandiera, ed a far suonare la marcia reale o l'inno di Garibaldi: ma da quel patriottismo che s'impone il dovere di conoscere casa nostra, nel bene e nel male, nel bello e nel brutto, nelle fortune e nelle sventure, nelle glorie e nelle vergogne: conoscerla per inorgogliersi delle sue grandezze, vergognarsi delle sue miserie, incoraggiarsi per quanto ha di buono, sentire il dovere di curarne i mali.

E' scritto sul nostro stemma *Fi et mente*; e se il *fi* è per le gambe, il *mente* è per il cervello; e dobbiamo non solo rinforzare quelle, ma anche abbellire questo; ed il Touring non deve lasciare, e non lascerà, sfuggire occasione alcuna per affermarsi in ogni luogo ed occasione in cui ci sia qualche cosa da imparare: e deve tendere a schierare sotto il suo vessillo non soltanto i giovani più forti, ma anche i più intelligenti d'Italia.

La riunione ciclistica d'Alessandria riuscì oltre ogni aspettativa, sebbene molti soci del Touring non avessero potuto intervenire, perchè recatisi ad un'altra festa patriottica: l'inaugurazione del monumento dei fratelli Cairoli a Pavia. Giunsero ad Alessandria da Torino 10 *Audaces*, capitanati dall'avv. Negro; 20 *Audaces* giunsero da Milano; e questi, ed i ciclisti Alessandrini si incontrarono, sul campo di Marengo, con 60 ciclisti genovesi: soci della sezione genovese dell'*Audax*, del *Veloce Sport*, dell'Andrea Doria, del *Veloce Club Speranza* di Sampierdarena; e la forte e simpatica schiera era preceduta da una fanfara in bicicletta, composta di 14 soci suonanti e pedalanti del *Veloce Sport*.

I 200 ciclisti, reduci da Marengo, e quivi fotografati in artistico gruppo, ritornarono, in compatta compagnia, ad Alessandria, ove, nel salone della stazione ferroviaria, si tenne il banchetto, animato quanto ordiuato.

Alle frutta parlò primo il socio del T. Carlo Cavanenghi, presidente dell'Unione Velocipedistica, presidente del Circolo Alessandrino, consigliere comunale. Egli, con frasi eloquenti, portò il saluto della sua città, augurò l'accordo leale e completo di tutte le forze ciclistiche italiane, ed ebbe per il Touring parole squisitamente cortesi.

Molti altri presero la parola, fra i quali il pretore avv. Eula, Console di Mombaruzzo, che invitò i ciclisti al prossimo convegno di Mombaruzzo, ed il sottoscritto che, assieme col segretario generale avv. F. Guasti, rappresentava in quella occasione il Touring e che a nome della Direzione portò i ringraziamenti del T. alla città ospitale, al benemerito Capo Console Casabassa, all'attivissimo Console Cittadini, al presidente della U. V. Cavanenghi, ai 20 consoli presenti, ai 200 ciclisti che animosi risposero all'appello del Consolato Alessandrino.

Ed ora mi si permetta di ritornare, poichè mi si offre una propizia occasione, all'argomento di cui toccai nelle prime di questo poche righe.

In questi giorni il prof. Arcangelo Ghisleri, insegnante

di geografia nel Liceo Cantonale di Lugano, riuni in opuscolo alcuni articoli da lui già pubblicati nelle sue *Comunicazioni di un collega* col titolo: *Per la Geografia di Casa Nostra, voti e proposte raccomandate ai docenti d'ogni scuola e ai cittadini d'ogni opinione.*

In quest'opuscolo l'egregio insegnante e scienziato ribatte sul chiodo su cui batte da dieci anni: sull'obbligo, cioè, di studiare meglio, di conoscere meglio l'Italia nostra. Il prof. Ghisleri accenna alle varie categorie di persone che dovrebbero dedicare le loro forze all'opera doverosa e geniale, o ricorda le istituzioni (Società Geografica, Club Alpino, Escursionisti ecc.) che cooperarono o potrebbero cooperare all'impresa.

In questa enumerazione è dimenticato completamente il Touring, il quale fece, per la conoscenza d'Italia, più da solo in cinque anni, che altre società, sommate assieme, in trenta, e che molto di più potrà fare, vuol fare, farà, se non sarà per mancargli la desiderata cooperazione non solo degli scienziati di professione, ma anche quella di tutti gli uomini di buona volontà.

Sul Touring adunque come forza validissima «per lo studio e la conoscenza di casa nostra» mi permetto di richiamare l'attenzione dell'egregio prof. Ghisleri, i cui saggi consigli riusciranno sempre apprezzatissimi.

OTTONE BRENTARI.

PROFILI CICLISTICI

II.

CARLO MAGNAGHI

La natura si compiace alle volte di foggiate queste strane, originali tempere d'uomo. Par quasi che stanca di modellare creature umane sul solito tipo nel quale la mediocrità del cervello va a pari colla mediocrità fisica — essa senta ogni tanto il bisogno di riunire in un prodotto privilegiato, tutti i doni più cari, tutte le eccellenze più ambite dello spirito o dei muscoli.

L'avv. Carlo Magnaghi era uno di questi tipi.

Chi l'avesse visto nel suo Gabinetto di Segretario capo della Cassa di Risparmio, o alle sedute laboriose della Commissione liquidatrice della Società Alta Italia, non si sarebbe certo immaginato che la grave figura del finanziere acuto spulciator di bilanci, si potesse trasformare in quella del Magnaghi turista, alpinista, ciclista.

Ma l'esuberante vitalità sua, il suo spirito bizzarro la sua mente coltissima, avida di idealità, reclamavano orizzonti vasti ed aperti: e gli facevano sentire imperioso, irresistibile — come ben scrisse di lui il Vigoni — il fascino del nuovo, dell'ignoto, di ambiente d'aria, di luce, d'emozioni.

Io non so se la fama di lui — come turista — sia penetrata nell'Italia di mezzo o più giù. Certo nell'Alta Italia era considerato come una delle più geniali personalità cielo-alpinistiche. Egli fu infatti uno degli ideatori ed iniziatori delle gite invernali. Le quali furono prima severamente giudicate come frutto di eccentricità confuante colla mania. Ma vennero poi accolte con giustizia e favore perchè ispirate ad un ardimento giovanile associato ad un senso alto del bello. «Niente — mi diceva egli — pareggia le sensazioni d'una ascensione invernale. Certo il grado della temperatura e le condizioni anormali della montagna rendono faticosa l'impresa o non scorra di pericoli; ma la assenza completa di nebbie, la purezza del-

l'atmosfera, la trasparenza del cielo rendono l'orizzonte così vasto e così nuovo, il panorama così nitido e rilevato, da compensare ogni pericolo, ogni stento, ogni sofferenza. Quante volte ho disceso lo Stelvio in bicicletta d'inverno! E quante volte ho deplorato di non avere un compagno per godere insieme la voluttà di una corsa vertiginosa tra la neve candida, turbinante attorno alle ruote della mia macchina!»

Ma Carlo Magnaghi non era solo un arditissimo ascensionista, uno straordinario camminatore, un ciclista infaticabile ed associatore per primo dei tre rami di sport.



CARLO MAGNAGHI.

Egli era uno dei più fini, arguti, profondi dicitori ch'io mi abbia conosciuto. In quel suo testone piantato tra due spalle robuste, si urtavano continuamente pensieri ed idee le uno più geniali delle altre: spesso anche paradossali, ma impressionanti, perchè sostenute non per volgare spirito di contraddizione, ma per tendenza innata del suo spirito a sorprendere i contrasti, o tradurli nell'intimo, brioso conversare.

Oggi in cui tutti concionano, o credono di saper concionare, sembrerà scarsa lode quella, che noi tributiamo al Magnaghi, di originalissimo facondo oratore. Ma chi l'ha sentito parlare in memorabili occasioni (sul Pizzo Languard — al banchetto ciclo-alpino di Macugnaga — al banchetto pel quinquennio del T) potrà dire se l'elogio eguagli o ricca inferiore al merito della alata affascinante parola sua, tutta barbagli, spirito, entusiasmo per la natura educatrice.

Che se volete una prova di questa eccellenza della parola del Magnaghi, lasciatemi riportare la descrizione d'una sua discesa dal Resegone; in pieno inverno s'intende.

«La nebbia fitta sotto di noi era scomparsa come per incanto e ci presentava libera allo sguardo una immensa distesa di paese, ove le figure delle cose non erano rappresentate che colle gradazioni del color bianco. Le montagne, d'Erba, di Valmadrera, il Monte Baro, i monti di San Michele, il territorio della Brianza, i laghi di Pusiano, di Olginate, di Lecco, la splendida valle dell'Adda, ci apparivano in una luce strana, in aspetto meraviglioso, come il paradiso fantastico del candore, ove le acque

« avevano il riflesso del più puro argento. Il cielo in alto era di un bigio chiaro che andava man mano divenendo cinereo, e finiva poco sopra all'orizzonte con una linea nerastra. Ma sotto di questa era una larga striscia rosea, e quindi una pallidissima tinta verde, che si trasformava insensibilmente in un magnifico azzurro. Le nubi erano rotte in più punti, e i raggi del sole, pioviendo verticalmente, davano a qualche tratto di paese, a qualche fianco di montagna, uno straordinario risalto.

« Colla bianchezza che dominava sul paesaggio, facevano uno strano contrasto le nere rupi che attorno a noi si ergevano cupe e minacciose, il precipitoso fianco delle quali sembrava mandare una sfida sinistra al molle candore circostante.

« Nessun quadro potrebbe ritrarre gli effetti bizzarri di luce, i particolari tanto nuovi e tanto pieni di grazia e di maestà di quella vista veramente meravigliosa. Era uno di quegli spettacoli indimenticabili che l'arte non è capace di riprodurre, e che la natura ha forse esclusivamente riserbati all'amatore delle Alpi per compensarlo dei disagi che qualche volta gli infligge ».

Ed ora questa tempra straordinaria d'uomo, di fenomeno di azione, non è più. A 46 anni fu abbattuto da un male improvviso e terribile come gli uragani ch'egli aveva molte volte affrontato e vinto in montagna. In poche ore tanta robustezza di corpo e di mente, tanta operosità e genialità di lotta s'è spenta per sempre.

Noi che l'abbiamo avuto conosciuto, fautore, personalità importante del T., gli dedichiamo qui un ricordo, certi che come l'esempio suo ha dato largo frutto di propaganda, così la sua memoria rivivrà nell'animo degli appassionati della natura e dell'arte.

DOU. FAVARI

L'automobilismo al Consiglio Comunale di Milano

A proposito di circolazione automobilistica era stata fatta, giorni sono, in Consiglio Comunale di Milano, una raccomandazione, cui l'assessore aveva risposto in termini accennanti a misure restrittive. Ciò diede luogo a delle controosservazioni del consigliere L. V. Bertarelli che possono interessare i soci, e che stralciamo da una relazione della seduta Consigliare.

BERTARELLI svolge una interrogazione sulla circolazione degli automobili. Ritiene che il pubblico conosca poco il maneggio e la prontezza d'arresto s'impresiona a torto della loro velocità. Del resto è tempo che s'impari a circolare lasciando i marciapiedi ai pedoni e la sede stradale ai veicoli. Non può ammettere come criterio di governo che s'imponga ai vigili di fare delle contravvenzioni ad ogni costo e spera che l'Assessore riconoscerà che la sua fu un'espressione che tradì il pensiero.

E' d'opinione che il regolamento comunale di circolazione degli automobili è stato assorbito ed abrogato dalla legge del luglio '07 sulla circolazione ciclistica, che contempla anche le macchine ed apparecchi assimilabili mossi da motori meccanici. La tassa venne applicata secondo quella legge anche agli automobili, questi sono dunque retti dal relativo regolamento di circolazione di Stato, che abroga quelli comunali. E' possibile che i Comuni possano contestare allo Stato il diritto di questo di assimilare gli automobili ai velocipedi piuttosto che alle vetture. Lo Stato attualmente percepisce sugli automobili, considerati come velocipedi una tassa in partecipazione coi Comuni, mentre la tassa sugli automobili, se questi fossero considerati come vetture sarebbe tutta di pertinenza comunale. Ma finchè questo dibattito non sia tentato e definito, i contribuenti hanno diritto e ragione di considerare come vi-

gente il solo regolamento di Stato e non un regolamento comunale qualsiasi. Pertanto ritiene che l'Assessore (Giacobbe) debba esplicitarsi nel provvedere seriamente ad obbligare la circolazione dei veicoli in generale ad osservare il regolamento della destra e della sinistra.

In questo senso una formale richiesta fu inoltrata il mese scorso a Torino a quel sindaco, dal rappresentante del Touring Club Italiano in unione ad altri cittadini, per evitare i continui investimenti.

E' tempo che l'anarchia di circolazione in Milano cessi e allora si vedranno sfollate le vie e resa più facile e meno pericolosa la velocità delle biciclette e degli automobili.

Giacobbe (assessore). Conviene coll'interrogante nell'opportunità di questi provvedimenti ed afferma il concetto che la sorveglianza sulla circolazione riesce a prevenire per sino il bisogno delle contravvenzioni.

Attività Sezionali

SEZIONE D'ANCONA. — Ha indetto un Convegno nazionale nei giorni 20-21-22 luglio. La riunione, sotto gli auspici del consolato locale e di quelli delle sezioni vicine, avrà certo un successo degno del luogo e dell'operosità dei nostri amici che vi lavorano per T. Percorrere in questa stagione la costa adriatica così splendida, così piena di vita, per le numerose villeggiature o stazioni balnearie sarà uno dei più intensi piaceri che un turista possa desiderare e provare.

Il programma è vario — Sabato 21 Luglio. Ricevimento — banchetto — fiaccolata. — Domenica, Gita in mare con piroscafo della Navigazione Generale.

Daremo un cenno dell'importante convegno.

SEZIONE DI CASTELLAMMARE ADRIATICO. — Per iniziativa del Consolato una squadra di ciclisti abruzzesi partirà la mattina del 23 corrente da Castellammare alla volta di Ancona.

Ci compiaciamo vivamente con l'egr. Console dott. Roberto Pandolfi, alla cui attività è dovuta l'organizzazione della gita.

SEZIONE DI FIRENZE. — Sotto la direzione del Console del Touring Club Italiano tenente Razzini, compievansi una gita ciclistica fino a Bocca d'Arno.

Vi presero parte una brillante ciclista, alcuni ufficiali e diversi giovani signori della città.

Dopo un bagno refrigerante, fu consumata una squisita colazione, ove regnò brio e la massima cordialità.

Data la buona riuscita della escursione ciclistica queste gite saranno ripetute.

SEZIONE ISOLA D'ELBA. — Fu costituita giorni fa, auspici le sezioni di Piombino e di Grosseto. Al telegramma gentile rispondiamo con auguri cordiali.

SEZIONE DI LEGNANO. — Il Convegno del 29 Giugno, grazie l'inesauribile attività del Capo Console Morganti è riuscito splendido per numero di soci, animazione, cordialità. Una vera folla si è rovesciata a Legnano per l'occasione.

SEZIONE DI LUCCA. — La macchia d'olio del T. si diffonde sempre più. Anche Lucca ha costituito recentemente una Sezione. Primo segno di vita della neonata, notiamo una gita a Viareggio, con collocazione di palo indicatore (l'utile col dolce) al Monte di Quiesa.

Al telegramma gentile inviato alla Direzione dal Console Orzi e consoci, la Direzione risponde con un cordiale saluto.

SEZIONE DI LUINO. — Domenica 17 Giugno un forte manipolo di ciclisti luinesi (25) sotto la guida del Console Rodari, si effettuò la gita Luino, Cannaro, Intra, Pallanza, Gravellona Toce, Omegna.

SEZIONE DI MONZA. — In occasione della Fiera di S. Giovanni, ha tenuto un geniale e numeroso convegno. Monza dispone del celebre Parco, campo pittoresco a ritrovi turistici. Erano rappresentate le sezioni di Bergamo, Corbetta, Como, Lecco, Lugano, Oggiono, Saronno, oltre a molti consoci milanesi. La D. G. ha delegato a rappresentarla il Consigliere maggior Barutta. L'esito splendido, ci fa obbligo d'un'elogio speciale all'attivo Consolato, ed al Capo C. Gariboldi, che ha saputo raccogliere a Monza 450 ciclisti.

SEZIONE DI PAVIA. — Questa, ch'è tra le più intraprendenti sezioni, ha contribuito splendidamente all'ottima riuscita delle feste pel monumento ai Cairoli (14 Giugno). Il Console prof. Vecchio, a buon diritto, può prendersi la più parte del merito. I soci convenuti a Pavia in questa occasione salirono a 600.

SEZIONE DI PIACENZA. — Anche in questa città il turismo va acquistando sempre nuovi proseliti, e in ogni classe sociale. La gita ciclo-alpina Piacenza-Ottone ebbe domenica ottimo esito. Intervennero oltre a molte notabilità della città, il nostro capo Console Douglas Scotti e il Console Fasola Luigi.

Fu spedito un gentile telegramma al nostro Dir. Gen. cav. Johnson.

SEZIONE DI PONTASSIEVE. — Giovannissima, su 10 ciclisti del luogo per l'attività del Console dott. Polidori, ha saputo raccogliere sotto le ali del T. ben 21 soci. La gita a Scarperia passando per Firenze, traverso una regione splendida per opera di natura e d'arte, ha avuto un risultato commendevole di propaganda. Bravissimi!

SEZIONE DI ROMA. — Fu indetta per iniziativa del capo Console On. Brunialti, una gita Roma-Ancona, per prendere parte al convegno ciclistico che si terrà in quest'ultima città nei giorni 20, 22 corr. Il programma della gita è attraentissimo, e la squadra sarà diretta dai Consoli Fernando Trasatti e Gioachino Lega. L'esito quindi è assicurato.

SEZIONE DI TREVISO. — Per opera del Console Raffaelli si sta costituendo la sezione con sede propria. Notiamo che l'iniziativa è tanto più utile in quanto la provincia di Treviso ha 1552 ciclisti di cui solo 150 affiliati al Touring.

Il Consolato di Treviso, ci comunica la lettera indirizzata all'on. Municipio di Treviso come protesta alla violazione dell'art. 5 del Regolamento sulla Circolazione dei velocipedi per i casi di contravvenzione ai turisti che attraversarono il selciato della piazza dei Signori sulle loro macchine.

A detta lettera il Municipio rispondeva facendo sapere che riteneva uno sconcio l'applicazione di tabelle o avvisi sulla piazza o sotto le insegne delle vie e si limitava invece ad avvertire le guardie di non dichiarare in contravvenzione i ciclisti che attraversavano i lastricati della Piazza e Piazzetta dei signori, ma ad avvertirli soltanto che il transito per quei luoghi era proibito pregandoli di scendere dalle loro macchine.

SEZIONE DI TRIESTE. — Ha preso parte al concorso di Gorizia con ben 250 soci tra cui 22 signore, riportando il primo premio.

Compi inoltre domenica scorsa una faticosissima escursione nel Carso nella Valle del Frixila, spingendosi sino ad Opicina.

SEZIONE DI VENEZIA. — Alla magnifica riunione indetta pel 14 Giugno hanno preso parte rappresentanze numerose di Padova, Belluno, Treviso, Rovigo, Verona, Este, Viazzola, S. Vito.

Dott. Ciclo.

La riunione automobilistica di Padova

Di questo importante Convegno crediamo utile dare un breve cenno specie per quanto riguarda le trattative quotate circa le tariffe ferroviarie.

L'avvocato Gatti-Goria ha proposto una serie di riforme sul trasporto delle vetture e sul modo con cui deve esser fatto.

Le riassumiamo.

I. Modificare l'art. 74 (Tariffa veicoli comuni) nel senso che i veicoli automobili a qualunque categoria appartengano, quando spediti incassati, siano essi montati o smontati, vengono tassati come le merci ordinarie di 1. classe e cioè sul peso, salvo l'applicazione del disposto degli art. 56, 67, 97, semprechè il prezzo risultante non sia superiore a quello per i veicoli automobili sciolti (art. 72) nel qual caso si applica quest'ultimo.

II. Per veicoli automobili diretti o provenienti da congressi, esposizioni, ecc. ecc. spediti sia a grande che a piccola velocità, procurare di ottenere sulle relative tariffe la riduzione unica del 50 per cento.

III. Insistere sulla necessità di poter spedire come bagaglio le vetture automobili, quando possono per il loro volume entrare nel carro bagagli.

IV. Per gli automobili montati, sciolti, oppure montati incassati od imballati, applicazione della tariffa generale per le merci di prima classe (tariffa sul peso) con aumento del 50 per cento se il peso non è proporzionato al volume.

V. Che le facilitazioni per gli automobili esteri sieno accordate in via stabile e definitiva, come s'è fatto per le biciclette.

Il Convegno decide in seguito su proposta di Biscaretti, l'organizzazione di una grande carovana turistica in automobile per l'anno 1901 col percorso Torino-Genova-Roma-Firenze-Bologna-Padova-Milano per mostrare sull'esempio dell'Inghilterra e Francia che gli automobili possono fare lunghi percorsi a velocità limitata (25-30 chilometri).

Infine a proposito dell'elemento primo per l'automobilismo, vale a dire il combustibile, delibera di presentare al Governo (coll'appoggio anche del T.) una petizione per ricondurre il prezzo delle benzine al tasso dell'estero ove si paga 30 centesimi, mentre in Italia ne costa 80.

In complesso una riunione seria, di uomini pratici, che sanno il valore del tempo e non si perdono in chiacchiere.

Dott. Ciclo.

Ai Soci — Fate conoscere il nostro T. e procurate nuovi soci — Chiedere le schede d'associazione alla sede del T. che saranno inviate gratis.

Comunicazioni tra i Soci (1)

Nuove pubblicazioni

RISPOSTE.

ALLA DOMANDA N. 8. — Non credo utile nè consigliabile l'applicazione d'un motore ad una bicicletta qualsiasi, non creata per questo scopo.

Le condizioni di resistenza, di centro di gravità ecc. sono affatto diverse. Ed è pericoloso anzi ad una bicicletta costruita per l'uso ordinario, applicare un motore qualsiasi che ne cambia assolutamente le condizioni di cui sopra.

ALLA DOMANDA N. 9. — Non possiamo occuparci di cose puramente commerciali in queste rubriche.

ALLA DOMANDA N. 10. — Le carte del Tirolo e del Trentino nella scala di 1:75.000 si vendono presso R. Lechner (Vienna, Graben, 31), che ha il deposito generale delle carte dell'Istituto geografico militare austriaco.

ALLA DOMANDA N. 11. — Un tempo c'era e fiori lo spazzolino automatico. Oggi siamo tornati all'antico mezzo di pulitura delle catene con petrolio.

DOMANDE NUOVE.

DOMANDA N. 12. — Mi sapreste indicare un trattato recente sugli automobili, sulla loro struttura, funzionamento o manovra?

Gino Forlanti (Pinerolo).

DOMANDA N. 13. — Esiste una macchinetta fotografica di spesa non eccessiva, che permette di avere istantaneo all'ombra? Il socio Nico Barbieri saprebbe indicarmi se la soluzione data per lo sviluppo nell'ultimo numero della Rivista, debba essere diluita in altrettanta acqua ogni volta che si adopera ed anche prima?

N. 27344 Castrovinci (Cesena).

DOMANDA N. 14. — Il sottoscritto desidererebbe compagno per viaggio in bicicletta Milano - P. S. Bernardo - Lione - Parigi. Epoca a destinati, ritorno e soggiorno a Parigi. Scrivere Pietro Faccani, Paulo Lodigiano.

DOMANDA N. 15. — Chiedo indicarmi un apparecchio fotografico di volume piccolo, portabile in bicicletta, capace di dare un formato 9 per 12.

Carlo Biatta.

DOMANDA 16. — Qual'è il miglior olio lubrificante per biciclette ed automobili?

Risposta alla Domanda 16.

Pel fatto che tutti i movimenti delle biciclette moderne contengono delle pallette d'acciaio, la pressione sopra di esse è molto forte per ogni unità di sezione, e per conseguenza esse richiedono quasi esattamente lo stesso trattamento di una catena che scorre in una cassa di metallo.

Il migliore lubrificante è un olio liquido che abbia una viscosità rassomigliante la melassa. Ciononostante un olio grasso che sia privo di qualità gommoso o scervo di acido grasso in eccesso è così caro, da andar oggetto a falsificazioni con delle qualità inferiori; ma siccome tutti gli olii mischiati tendono ad essere venduti a prezzi assolutamente ridicoli, e siccome per il ciclista sarebbe tutt'altro che conveniente il fare analizzare il suo olio lubrificante, dovrebbe procurarsi sempre un olio minerale puro. L'olio da cilindro, la vaselina o certi grassi Stauffer differiscono soltanto di grado; questi sono tutti oli minerali con una quantità variante di viscosità.

Vi sono certi grassi che sono composti di un olio raro che poi fanno diventare spesso con del sapone ecc., e possono anche contenere delle materie calcari, le quali ben difficilmente saranno notate dal ciclista, e che col tempo possono corrodere le pallette, movimenti ecc.

Come ciclista, io sarei fortemente inclinato a rifiutare un olio o grasso che contenesse materie solide inorganiche di qualsiasi classe, e ciò si può facilmente constatare bruciandone poche gocce in un cucchiaino, mettendo questo sopra il gas. Quelli che lasciano indietro un residuo bianco o bianchiccio si debbono rifiutare.

(1). Questa rubrica non impegna per nulla la Direzione e quindi il T. E' una tribuna ove i soci — con una certa misura — possono scambiarsi delle idee.

Libri.

GUIDA-ITINERARIO DELLE PREALPI BERGAMASCHE, compresa la Valsaasina ed i paesi alla Valtellina ed alla Valcamonica, colla prefazione del prof. Stoppani e cenni geologici del prof. Taramelli, III. ed. rifatta per cura della Sez. di Bergamo del C. A. I., con 15 tavole, 2 carte topograf., 1 carta geologica. Un vol. di 290 pp. e 1 vol. colle carte topograf. L. 6.50. Milano, Hoepli, 1900.

Annunciando ai turisti e agli alpinisti questa nova edizione della Guida alle Prealpi Bergamasche, non certo di dar loro una buona notizia, tanto era sentito il bisogno che una regione montuosa così importante e interessante avesse una guida meno sommaria e invecchiata dell'unica che esisteva.

Si tratta infatti di un lavoro nuovo, dovuto ad dott. Guglielmo Castelli, aumentato nella materia, completato assai nelle notizie pratiche, corredato di una ricca bibliografia, dell'elenco delle guide e portatori della regione, loro tariffe e regolamento, elenco dei segnavie, e infine di un copioso indice alfabetico, nel quale molto opportunamente, a fianco dei nomi di località, sono date le rispettive quote altimetriche, facilitando così una ricerca tanto frequente.

Un secondo volume contiene le carte topografiche, l'una al 100.000, dell'I. G. M., comprendente tutta la regione descritta nella Guida, l'altra al 50.000, comprendente la parte centrale e più importante della medesima: quest'ultima, a 4 colori (son segnate in rosso le strade e in azzurro le acque), e senza curve di livello, mostra con evidenza la plastica del terreno.

L'edizione — a dir vero un po' costosa pel pubblico italiano — è elegante. Avrebbe potuto forse, però, vantaggiosamente occupare un minor volume, mercè una stampa più fitta.

UN'ESCURSIONE NEL GRUPPO DEL MONTE BIANCO, di Nemesio Fatichi. — Firenze, Tip. di S. Landi, 1900, pp. 62.

E' una conferenza descrittiva e impressionista sulle escursioni fatte dall'A., da Courmayeur al P. S. Bernardo e viceversa, da Courmayeur a Chamounix, e da Chamounix, per il passo della Forclaz, al Gr. S. Bernardo e ad Aosta.

GUIDA DELLA VAL CAMONICA di Giovanetti Vincenzo. — Brescia, Stab. Tip. La Sentinella, 1900. Pp. -148, L. 1.50.

E' deplorabile — in libri d'indole pratica come le guide — la noncuranza che spesso vi si ravvisa (specialmente nelle italiane), per quanto riguarda l'ordinamento delle notizie, atto a facilitarne l'immediata ricerca. E' deplorabile pure il vedere come il compilatore di una nova guida, non si curi di tutto quanto si è fatto prima di lui riguardo al metodo di ordinamento delle notizie. Eppure, quanta parte dell'utilità di un guida per escursionisti sta in questo metodo!

Qui abbiamo un esempio dei più caratteristici del fenomeno: e abbiamo quindi una guida di uso difficile e faticoso. L'A. è anche creduto che la presenza di un indice analitico alfabetico, possa dispensare dall'opportunità di un indice generale: così, per risparmiare una pagina del libro, egli obbliga il consultatore a sfogliare tutto il libro per sapere cosa esso contenga.

La guida è composta in parte di brani tolti alla Guida alpina della Prov. di Brescia e alle monografie pubblicate

dell'Avv. Prudenziini nel *Bollettino* del C. A. I.: e anzi questi ultimi risentono moltissimo la loro natura di monografia geografica: così troveremo minutamente descritta la conformazione del gruppo dell'Adamsio, e non vi troveremo la pagina pratica in cui ci si guidi fino alla cima, dai vari punti della base.

Completano il volume note geografiche, geologiche, storiche, dialettali sulla Val Camonica, regolamenti e tariffe delle guide e rifugi, gli orari delle corriere, e infine, un itinerario dei paesi per cui passa lo stradale Brescia-Aprica e Edölo-Tonale, fatto a somiglianza di quelli della *Guida delle Gr. Comunic.* del T.

Il volume è corredato pure di 3 schizzi topografici, tolti alle succennate monografie del Prudenziini e di alcune illustrazioni, a dir il vero, assai bruttine e che spesso non riescono neppure a dar un'idea del luogo che vogliono ritrarre; e allora... son peggio che niente!

LA VALLE SERIANA. Guida descrittiva, storica, artistica e pratica, di G. Zidimeo. (Da Bergamo a Gandino e Clusone). — Milano, Ant. Vallardi, 79 pp., L. 1.

Nonostante il titolo, questo libriccino, che si presenta elegante nella veste, sarà tutto fuorchè una guida, come almeno è intesa comunemente questa parola. E' invece un breve riassunto di notizie storiche, artistiche, geologiche e descrittive, sul commercio e l'industria, le scuole e la beneficenza, dei comuni della Val Seriana compresi fra Bergamo e Clusone, notizie ricavate perlopiù da vecchie opere storiche e geografiche.

Nessuna indicazione o quasi nessuna, riguardo alle escursioni e alle salite, agli alberghi ecc. e spesso vi mancano le notizie sulle strade (loro specie e distanze) laddove proprio tornano più utili (p. es. per Selvino). Viceversa troviamo aggiunti in fine al volume, sotto il nome di « Guida-itinerario della Valle Seriana per ciclisti », i dati per ciclisti tolti dalla Guida della Lombardia del T., ma colla soppressione dei colonnini delle distanze progressive e di quelle fra i centri grossi, e senza spiegare ai lettori che significano i segni p^1 , l^2 , f^1 , c , ecc.

Alla guida va unita qualche buona illustrazione e una cartina al 420.000.

Club Alpino Italiano. ANNUARIO della Sezione di Milano. Anno XII - 1899-1900, pp. 111.

Si presenta quest'anno — riguardo al contenuto — con intenti più pratici che nel passato. Soppressa la riproduzione delle relazioni, bilanci e altri documenti che i soci del C. A. I., a cui interessano, ricevono già a suo tempo, e gli inutili quanto lunghi elenchi delle ascensioni e ascensioncelle compiute da soci nell'annata, fu invece ripreso l'interessante elenco degli itinerari di gite montanine, effettuabili da Milano in breve tempo: questa volta esso è limitato alle gite effettuabili in un giorno, ma notevolmente completato in confronto agli elenchi dati altre volte. Vi troviamo pure opportunamente aggiunto un elenco di grotte visitabili da Milano in un giorno.

E' desiderabile che la Sezione prosegua su questa via dando gli anni venturi gli elenchi di gite anche effettuabili in 2 giorni ecc. Forse sarebbe bene aggiungere all'indicazione delle ore richieste da ogni salita quella delle ore richieste dalla discesa, per quanto approssimativamente calcolabile.

L'*Annuario* contiene inoltre l'elenco dei segnavie esistenti in Lombardia dal C. A. I. e da altre Società alpine, i regolamenti e le tariffe per l'uso dei rifugi, e le tariffe della guida.

Sarebbe assai desiderabile che tutte le Società alpine italiane compilassero dei prontuari delle gite, rifugi e segnavie esistenti nelle loro zone di azione, e maggiore sa-

rebbe l'utilità se si accordassero fra loro per compiere tal lavoro con uniformità di metodo. Sarebbe anche tanto utilissimo materiale per i compilatori di guide.

NOUVEAU GUIDE DU LAC DE COME. — Como, Ostinelli di Bertolini Nani e C., 1900. — Pp. 195.

Edizione francese — notevolmente migliorata nelle incisioni e corredata di una buona cartina del lago al 200.000. — della guida di cui parlammo nella *Rivista* di gennaio.

DA ROMA ALLO SPITZBERG. *Viaggio di imprese di due ignoranti*, con 50 foto-incisioni. — Roma, Loescher, 1900. L. 4.

Impressioni di viaggio, miste di serio e di faceto, scritte con brio.

NON SI PASSA! Vita e vicende degli Alpini, del tenente Gius. Sticca. — Torino, Streglio, 1900. L. 2.

SOMALIA e BENADIR. Viaggio di esplorazione nell'Africa Orientale. Prima traversata della Somalia, compiuta per incarico della Soc. Geograf. Ital. dall'Ing. L. Robecchi-Bricchetti. — Milano, Aliprandi, 1899, 746 pp., 400 incisioni originali e carte geografiche. L. 10.

Carte.

CARTA STRADALE DELLA PROV. DI TORINO. — Ediz. riveduta e corretta per cura della Società Fotografica Subalpina. Torino, Carlo Crespi, 1900.

E' alla scala di 1:200.000, a colori. Vi sono contraddistinte le strade: ferrate, nazionali con tramvia, provinciali con tramvia, provinciali, provinc. mulattiere, comunali in manutenz. provinc., comun. carreggiabili sussidiate dalla provincia, comun. non sussid. con tramvia, comun. carregg. non sussid., comun. mulattiere non sussidiate. — Con diversi colori e tratteggi son contraddistinte le regioni della zona di frontiera nelle quali è assolutamente vietato l'uso di qualunque apparecchio fotografico e quelle in cui è vietato l'uso dei teleobiettivi.

Una carta quindi di vera utilità per i turisti fotografi che intendono visitare la zona montuosa della prov. di Torino.

Guide amministrative e commerciali.

MANUALE DELLA PROV. DI COMO pel 1900. — Como, Ostinelli, di Bertolini Nani e C., 1900. Pp. 500. L. 3.

20

Notabene per i Soci.

Le Riviste dei mesi di gennaio e maggio sono esaurite essendosene fatto stampare solo il numero di copie corrispondente al numero dei soci iscritti nei rispettivi mesi. Ne sono in vendita pochissimi esemplari a cent. 20 ciascuna.

Non è possibile consentire la sostituzione dall'una all'altra pubblicazione perchè di ogni guida o carta si fa sempre un numero di copie corrispondente al numero dei soci dell'anno in corso oltre a quelle poche disponibili per la vendita.

Per avere la medaglia di benemerita e concorrere ai doni assegnati ai Soci benemeriti, occorre farne domanda inviando il nome dei Soci presentati, la località e la data della presentazione.

Ai nuovi soci verrà mandata la Guida delle Grandi Comunicazioni (terza edizione) nell'Agosto 1900. Coloro che desiderassero la seconda edizione possono acquistarla al prezzo ridotto di L. 1 in luogo di L. 2.50 la copia.

La tenue quota di L. 6. — annue non consente al T. di rispondere alle numerose richieste che gli giungono dai suoi 19.000 soci se non quando alle richieste stesse è unito il francobollo per la risposta. Alle domande senza francobollo si risponde senza affrancare la lettera. Questo sistema sembra preferibile all'altro — adottato da istituzioni congeneri — di non rispondere affatto.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Maggio al 15 Giugno 1900

SOCIALI VITALIZI. (*)

Firenze - Capel Ing. Francesco - Monza - Luigi Lazzaroni - Busto Arsizio - Xeconti Giovanni
Cuneo - Ambrosio di S. Giorgio Conte Dionigi

SOCIALI EFFETTIVI. (**)

- ALESSANDRIA** - *Aequi*. — Borgnicono Felice, Gallarati Augusto, Mussa avv. Giovanni, Verdesio Luigi.
Agliano. — Tesi Garibaldo.
Asti. — Debenedetti Roberto, Mussa Ferdinando.
Mombaruzzo. — Pesco Ugo.
Mondonio. — Bordini Giovanni.
Vizza Monf. — Tiberti Giovanni.
Nori Lag. De Negri G. B., Figini dott. Carlo, Rossi Mario.
ANCONA. — Ascoli Leone.
AQUILA - *Scurcola*. — Bontempi Cesare.
AREZZO. — Rizzi Raffaele.
Fossano Chiana. — Cappelluti dott. Giulio.
BARI - *Noce*. — De Luca march. Resta.
BELLUNO. — Bifulco Giuseppe.
Agordo. — Vincenzi Pietro.
Lonzone. — Dal Fabbro Luigi.
Puosi d'Almigo. — Vicini dott. Carlo.
BERGAMO. — Abelli Claudio.
Ponte S. Pietro. — Biasini Tullio, Legler Federico, Schnell Oscar.
BOLAGNA. — Altissimo Domenico, Capellini dott. Pietro, Cesari Antonio, Dall'Olimo Armando, Fratta Aldo, Musiani Riccardo, Pizzarello Paolo, Rabbi Ing. Alfredo, Roffy cap. Annibale, Sarti Aldo.
Castelfranco. — Tagliavini Amedeo.
Molinella. — Benvenuti Giuseppe.
BRESCIA. — Fenni Giovanni, Ferrazzi Giovanni, Zuccheri Bernardino.
Idro. — Beltrami Ernesto.
Isco. — Cervi Carlo.
Ponte Zanano. — Zattini Antonio.
Travagliato. — Rampinelli Alberto.
CAGLIARI. — Carro Cao Tullio.
Iglesias. — Maguni Piero, Sabbadini Ugo.
Montepuni. — Bonifai Piero, Sabbadini Ugo.
CAMPOBASSO. — Cenni Nestore, Russo Roberto, Salvietti Giuseppe.
CASERTA. — Repollini Silvio.
Isola Liri. — DE FILIPPI TERESA.
Maddaloni. — Bignami Guido.
Ponteoreo. — Longo Gerardo.
Sora. — Dotti Luigi.
CATANZARO. — Giordano Lanza Guido, Jaunou Adolfo, Micheli cav. ing. Giov., Rossi Enrico, Squillace avv. Fausto, Tiriolo Roberto.
CHIETI - *Montenerodomo*. — Croce cav. Carlo.
COMO. — Corti Achille.
Bellano. — Denti Stefano, Pensa Antonio, Pomi Giuseppe, Pernice Isidoro, Vergottini Battista.
Cadenabbia. — Gandola Ugo.
Creva. — Grossi Domenico.
Dorio. — Nava Giuseppe.
Lecco. — Berti Giovanni, Biffi Alfredo, Biffi Dante, Cermenati Rinaldo, CORBETTA ANGELICA, De Toma Giuseppe, Gombi Luigi, Guazzoni Gaspare, Tagliferri rag. Mario, — Tassi Carlo, — Mazzolari Giovanni, Mazzoleni Lorenzo.
Lomazzo. — Capitani rag. Angelo, Cavadini rag. Pietro.
S. Andrea. — Bianchi Felice.
Tonzanico. — Ripamonti Giorgio.
Valmalvera. — Barnechetti Carlo, Valocchi Giacomo.
Varese. — Gaggini Enea, Castelli Carlo, Soncini Carlo.
COSENZA - *Rossano*. — Filadoro Donato, Linardi Eugenio, Pisani Francesco.
CREMONA. — Brugnelli Giulio, Calderoni Guido, Lucchini Renzo, Poli Francesco.
Crema. — Cazzamali Luigi.
Genivolta. — Leddi Paride.
Sorsina. — NEGRETTI DAVINI TERESA, ROBBIATI TERESA
CUNEO. — Bucchetti Giuseppe, Quaranta Giov., Ruvelli Ermene Bart., Rossi avv. P. Benvenuto.
Alba. — Antonoli G. B., Boffa Luigi.
Fossano. — Borgese Sebast.
Priocca d'Alba. — Carbone Secondo.
- Savigliano*. — Villa Giovanni.
Sommoriva, P. — Fissore Francesco, Monticone dott. Da-
miano.
FERRARA. — Fasolo ing. Giorgio, Forlani Arturo.
Argenta. — Magrini Mario.
Codegoro. — Farinella Emilio, Giardini Fiore.
FIRENZE. — Beretta Ettore, Bertelli Paolo, Bolognino ing. Carlo, Borbottone Lorenzo, Brunetti avv. Giov., De Cambray Digny Onor. conte avv. Tommaso DE FORNARI Marchesa MARGHERITA, Facchini Leonello, Jari Cesare, Lamberti avv. Giov., Libertini Giuseppe, Loty Mosè, Mayer Enrico, Mariani Ferdinando, Mazzei Averardo, Modigliano Ang., Modigliano cav. avv. Enrico, Papasogli avv. Ernesto, Passigli Alberto, Pecchioli Adolfo, Pigli Emilio, Ponsicchi Eugenio, Tedeschi Cesare, Strozzi Rodolfo march. Gius., Tonietti cav. Ugo, Zannoni ing. Guido.
Bullia a Settimo. — Taddei Carlo.
Mezzarotta. — Hennworthy avv. William, LANGDON Miss FRANCES.
Prato. — Rossler Fritz.
Poggio Caiano. — Campanelli Guido.
S. Stefano. — Caprioli Guido.
Villa Landor. — Monzocchi Michele.
FORLÌ - *Rimini*. — Sport Club.
GENOVA. — Baudi Angelo, Bertazzoli Pilade, Cattaneo Belforte march. Domenico, Cornali Emilio, Costella Angelo, Gadollo Pilade, Piaggio Antonio, Società Giunastica Andrea Doria, Vallarino Giovanni, Vallarino Raffaele.
Athenga. — Raimondi Domenico.
Lavagna. — Bianchi Michele.
Pietrasanta L. — Beonio avv. Gabriele.
Sarzana. — Revello Tancredi.
Sarona. — Brandoli avv. Gius.
GROSSETO. — Bugatti Amerigo.
LIVORNO. — Ascoli Alfredo, Caldelli ing. Antonio, Del Vivo Vittorio ing. Lo Gatto, Giglioli Alberta, Mammi Adolfo, Mellini avv. Giacomo, Pannocchia avv. Adriano, Vajo Luigi, Di Chanaz Saint Amour cav. Vittorio, Cigliano colon. Giorgio, Ciabattini Giuseppe, Modigliani Gino, Parodi Giulio.
Ardona. — Rodocanacchi conte Michele.
Portoferrato. — Reboa Antonio.
LUCCA. — Jardella Carlo.
Coreglia. — Antonini Telemaco.
Pescaia. — Scoti Cesare.
MANTOVA. — Arnolli Luigi, Borganov. Cesare, Casali conte Giuseppe, Marabotti Federico, Marolli Cesare, Miglioli Arturo, Palazzina Giov., Pavese Italo.
Borgoforte. — Bacchi dott. Giovanni.
S. Benedetto Po. — Ceard Claudio.
Serride. — Carpani Arturo.
Suzzara. — Bassoli ing. Giov.
- MASSA CARRARA** - *Bugnane*. — Cuno Serra Giuseppe.
MILANO. — Airoldi Giuseppe, Alberti Carlo, Ancher E., Belloni Giuseppe, Beltrami Giov., Beltrami Luigi, Beretta Cesare, Biondi Ugo, Bobbio Rodolfo, Belgiani dott. Pietro, Bongiovanni Mario, Bontà Eusebio, Brandazzi Romualdo, Brachiero Giuseppe, Brusca Ferdinando, Buttafava Enrico, Caimi Emilio, Caimi Romano, Calderoni Alberto, Calvi Giuseppe, Cantù Ambrogio, Castiglione Oreste, Chiarichetti avv. Giov., Cintra Ferreira Pedro, Colombo Amodeo, Colombo Agostino Comotti Angelo, Conelli Diego, Coste Carlo, Costanzo cav. Riccardo, Crespi Lorenzo, De Giorgi Battista, Della Torre Luigi, De Silvestri Enrico, De Tomasi dott. Achille, Dora, Scuola Lett. Femminile, Dugnani ing. Giorgio, ESCHER STURZLER HELENE, Escher Sturler Henry, Farina Angelo, Feller Ana, Fontana Luigi, Fusi Giulio, Galli Rodolfo, Gariboldi Primo, Gerosa Augusto, Giussani Guglielmo, Goi Alessandro, Greppi Maria, Lanella Lodov., Leber Feder., Manfredi avv. Pico, Merogalli Luigi, Motta Augusto, Minoncio Luigi, Nati

(*) Art. 6 dello Statuto: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di lire CENTO per una volta tanto. — (**) Quota annua di L. 8. Tassa d'ingresso L. 2.

- Enrico, Nesi Domenico, Nobili Carlo, Offas Gandolfo, Padovani Cesare, PINCHERLE EMILIA, PORRO BICE, Pozzi Gius., Puricelli rag. Felice, Radice Eug., Ravasini Aristide, Reggiori Luigi, Rey Charles, Ripalta Enrico, ROSA AGRICOLA VITT., Rossa avv. Cesare, Rossi Enrico, Rossignoli cav. Cesare, Sabajni Carlo, Scotti dott. Cesare, Tassi avv. Lodov., Tavazza Augusto, Valtolina Angelo, Vanbianchi Osvaldo Vanni avv. Gian Franco, Vanossi Giuseppe, Vianello Gilberto, Vianini Eligio, Zerboni Riccardo.
- Carate Brianza.** — Meregalli Severino, Rossi Gaetano.
- Castano I.** — Someraschi Giulio.
- Castellanza.** — Lambertelli Ercole.
- Corbetta.** — Serati Angelo.
- Induno Olona.** — Osola Guido.
- LEGNANO.** — Allero Achille, Caccia Ettore Euli Rodolfo, Figini Luigi, Honegger Alberto, Macchi Paolo, Vignati Giuseppe.
- Lodi.** — Beonio Enrico, Bernazzani Pasquale, Cantoni prof. Lodovico, Farina dott. G. Maria.
- Monza.** — Bazzi Giulio, Buttinetti Pietro, Lazzaroni Luigi, Pistoia Cristoforo, Rossi Mario, Villa Gerardo, Zannoli Francesco.
- Seregno.** — Nobili Carlo.
- Trezzo d'Adda.** — Massa Carlo.
- MODENA.** — S. Felice s. Panaro. — Romaglia rag. Riccardo.
- NAPOLI.** — Gentile Alberto, Giunti barone Leonardo, Lodi Pietro, Mannati Manara Carlo, Scardaoni Dandolo, Wahl Riccardo.
- NOVARA.** — Corradi prof. Augusto, Milanesi G. B., Romano Luca, Traverso Tancredi.
- Arona.** — Pisoni Bettelli Giovanni.
- Bannio.** — Spezza Osvaldo.
- Bella.** — SELLA LINDA, Sella Vittorio.
- Cappomorilli.** — Rainelli Giuseppe.
- Intra.** — Biotti Stefano.
- Orta.** — Fava avv. Giulio.
- Osona.** — Garavaglia Giov.
- Piedimulera.** — Pirazzi Maffiola Attilio, Pirazzi Maffiola Cesare, Tappella Vincenzo.
- Premosello.** — Sforzani Rogneo.
- Romana.** — Gallotti Silvio.
- Ferz.** — Manini Carlo.
- Fossati.** — Botta Amedeo, Lavi Giordano, Lavarini Celeste, Paggi Luigi, Passera Pietro, Tarlo Ettore, Vacino Ernesto, Vigino Francesco, Zola Eusebio.
- PADOVA.** — Dona Dalle Rose Leonardo, Fornasieri Francesco, Gobbatto Gustavo, Pinton Vittorio, Tanara Gaetano.
- Montebelluna.** — Roberti Giuseppe, Udine Michelangelo.
- Montebelluna.** — Cortelazzo Caterino, Dal Pian G. B., Fontana Ernesto, Foratti Aldo, Foratti Carlo, Motta dott. Ugo, Motta ing. Silvestri, Valery dott. Achille, Pomello Pier Luigi, Valanz Domenico, Zeni Pasquale.
- Fig. di Sacco.** — Cappellato Ermete Zaramella Ugo.
- Pantano.** — Muscato Giuseppe.
- PALERMO.** — Beninati Chiolo Salv., Chionetti Oreste Artolani cav. Giuseppe.
- PARMA.** — Albertini Italo, Colla Pilade, Cattaneo dott. Prof. Cesare, Raimand Edmondo, Varanini dott. Mario.
- Luc. S. Donnina.** — Baratti Ernesto.
- PAVIA.** — Biadene ing. Alfredo.
- Montemarfide.** — Vercesi Leopoldo.
- Chiappello C.** — Martinotti Alberto.
- Magherio.** — Magnaghi Luigi.
- Stradella.** — Peveri Pietro, Quirici Carlo.
- Bedaralle.** — PRIORA ENEA.
- PERUGIA.** — Gubbio. — Bernabei Luigi, Ceccarelli Stanislao, Fabiani conte Giuseppe.
- Rieti.** — Bazzano Giuseppe, Casimiri prof. Virginio, Curchiari prof. Giuseppe, FARAONI ENEA, Napoleoni Marco, NICOLETTI MARIA, Padovini Quinto, Potenziani di S. Mauro Principe Gino, Salvati Antonio, Trinci Francesco.
- Verona.** — Luciani avv. Luigi, Tarnasi Carlo.
- PIACENZA.** — Fagioli Gustavo, Imparati Augusto, Lurachi Antonio, Reichlin Carlo, Sandonini dott. Giuseppe, Ceotti cav. Luigi.
- Verona.** — Paganuzzi Giuseppe.
- PISA.** — Bientina. — De Martino cav. Giacomo.
- S. Gius. alla Vena.** — Rosoni ing. Giuseppe.
- PORTO MAURIZIO.** — Oneglia. — Meli Beniamino.
- Orpilaletto.** — Romanoni Oreste.
- S. Remo.** — Galli cav. Giov., Gandolfo Giuliano, KEIDEL PHILIPPINE, Metcalf A. Edward, Nelli Angelo, Rollin Victor, WREDE LUISE.
- Paggia.** — Carlo Angelo, CURIO MARGUERITE.
- Verlimiglia.** — Rodoni Virginio.
- RAVENNA.** — Bondini Cesare, Schettini Francesco.
- Fucina.** — Gorlini Alfredo.
- REGGIO EMILIA.** — Baldassari prof. Vittorio, Bedogni Ettore, Bucci Francesco, Corti Ermanno, Pattaccini Camillo, Pizzi Paolo, Scirana Silvio, Sforza dott. Antonio, Tomba Gualtiero.
- Montecchio.** — Zannoni Olindo.
- Reggiolo.** — Giovannini Sante.
- Scandiano.** — Canali Don Diego.
- ROMA.** — Boss Gaetano, Capoliano Gius., Casalmi Ernesto, Chiucini dott. prof. G., De Gregorio Carlo, Del Buono ing. Ulisse, Del Drago Don Giovanni, De Limburg Strum, De Loewenthal Janus H., Falcetti avv. Mario, Ficoe dott. Luigi, Gariboldi Ernesto Garnier Angelo, Giampaoli Defendente, Grisostomi avv. Gaetano, Imbrico Ulrico, Laroche Leone, Macioco Giuseppe, Mezzabotta Aldo, Monaco Eugenio, Mori Vincenzo, Pasciutti Giacinto, Pozzetti Francesco, Rocca Francesco, Roselli Luigi, Tami Battista, Valagussa dott. Francesco, Vitrotti avv. Cesare.
- Anguillara.** — Garibaldo Biagio.
- Civitavecchia.** — Colonnelli Agostino.
- Fratella.** — Barbaranelli Nicola.
- Fiterbo.** — Colasanti Vincenzo.
- ROVIGO.** — Borgato Vittorio.
- Adria.** — Bianchi Paolo.
- Badia.** — Marchesani avv. Paride, Rubbazer Giuseppe.
- Boara.** — Tumaina Arturo.
- SIENA.** — Andreucci Enrico, Bianchi Vittorio, Biechi dott. Olimo, Gibballi Antonio, Giannelli Giannino, Giovannelli Enrico, Semplici Lapo, Staderini Eugenio, Venturini Gesualdo.
- Abbadia.** — Valentini Dario.
- Bettolle.** — Passerini conte Silvio.
- Radicefani.** — Corsini Luigi.
- SONDRIO.** — Beggiora Giuseppe Bianchi Attilio, Buratti Riccardo, Buzzi Enrico, Castellani Eugenio, Gianoli Giovanni, Keller Giovanni, Melucchi dott. Fortunato, Ongania Luigi, Orsini Battista Paribelli Ezio, Questa dott. Giuseppe, QUESTA BONFADINI ANNA.
- Marogna.** — Croserio Amedeo, Travella Ruggero, Rosshurgo Patrizii barone Camillo.
- TORINO.** — Antognini Albino, Basso Giov., Bonino Natale, Bossi Tullio, Bottardi Mario, Bracco dott. Gug., Buzzetti Costantino, Colegno Riccardo, Carle avv. Emanuel, Cerrato Gius., Cerrato Luigi, Cerutti Carlo, Cerutti Eugenio, Cerutti Michele C. s. di Grey cav. avv. Carlo, De Benedetti Vittorio, Ferrero Giovanni, Ferrero prof. Umberto, Filippa rag. Angelo, Forneria prof. Tancredi, Gallia Emilio, Gasone Andrea, Gedda Ettore, Gilardini ing., Franc., Gonelli Giuseppe, Grinetti Serra Carlo, Lanzavecchia Aless., Marino cap. Felice, Merlo Giacomo, Merlo Giuseppe, Monticelli Emilio, Pellizza Ettore, Penna Luigi, Pissavini Luigi, Rossetti Bartolomeo, Simonazzi Angelo, Strunna Gabriele, Vianino Alberto.
- Moncalieri.** — Abbona dott. Virgilio, Balmaso, Ferdinando, Passafacqua Giovanni, Perrone Antonio, Ruella avv. Alfonso.
- Pinerolo.** — Cantusi dott. Luigi, Daney dott. Giuseppe.
- Susa.** — Borgo Carlo.
- Verona Reale.** — Cattini Enrico.
- TREVISO.** — Circolo Uff. 28. Regg. Fanteria.
- Castelfranco.** — Puppati nob. Lorenzo.
- Conegliano.** — Schileo Ruggero, Vita Vittorio, Zanotti ing. Luigi.
- Farra di Soligo.** — Righetto Domenico.
- Onigo di Piave.** — Rossetto Giovanni, Zadia dott. Guido.
- Vittorio.** — DURANTI ANNA.
- UDINE.** — Cosati Luigi, Hoko ing. Giuseppe, Leoncini Italo.
- Biadice.** — Struchil Antonio.
- Fagagna.** — Alberti Pietro.
- Orcenigo.** — Biglia Giuseppe.
- VENEZIA.** — Bogoncelli Germano, Bossi Rinaldo, De Bias nob. Giulio, Dolcetti Filiberto, Fossati dott. Vittorio, Sagrò Giovanni, Scarpa Umberto, Venini Giuliano.
- Chioggia.** — Ballarin Eugenio, Callegari avv. Alberto, De Grandia Giuseppe, De Meneghetti Ermenegildo, Maistrello Giovanni, Menotto Antonio, Nicolini Ce-

sare, Ocelladore Ernesto, Sainbo Ugo, Zennaro dott. Giuseppe, Zennaro Polidoro.
Noale. — Basco Sperandio.
Stra. — Gozzi Ignazio.
VERONA. — Bandino Augusto, Bertoldi dott. Felice, Faracovi Giovanni, Molino Adolfo.
Parona. — Tomba Rosolino Pilo.
Vigasio. — Rizzotti Gustavo.
Vicenza. — De Strobel tun. Oreste.
Schià. — Fabello Luigi, Massoni cav. Augusto, Seno Pietro.
TRENTO-TRIESTE - *Trento*. — Bertoldi Silvio, Bertoldi Vittorio, Chieppe Giulio.
Trieste. — Brunner Massimiliano, GEMTILOMO BIANCA, Russ. Carlo.
ISTRIA - *Capo d'Istria*. — Valentini Gius.
Parenco. — Ancarani Giacomo.
AUSTRIA - *Ario*. — Tomasoni Luigi.
Cresso. — Cis Eliodoro, Franceschetti Giov.
Fiume. — Morini Salvatore, Prinz Giuseppe.
Gorizia. — Furlani Giuseppe.
Levico. — Tommasi Carlo, Tommasi Giulio, Tommasi Paolo.
Tiarno. — Lorenzi Adamo.
Rovereto. — Gioseffi Giulio.
Vienna. — Stok Gino.
FRANCIA - *Monaco Princip.* — Caccia Luigi.
Nizza Maritt. — Borotti Paolo, Cattaneo Giovanni, Cooke H. Ambrose.
S. Martin du Var. — Giovannini Giuseppe.
GERMANIA - *Augsburg*. — Gey Giuseppe.

Fristsritz s/d Drau. — Martignago Carlo.
Heilbronn. — Maier Joseph, Stutz Otto.
Ingolstadt. — Lang Ludwig.
INGHILTERRA - *Londra*. — Floukes Constance.
RUSSIA - *Mosca*. — Marchetto Carlo, Fiotta Luigi, D. ziaro Dante, Biason Faustino.
Pietroburgo. — Allegri Oreste.
SVIZZERA - *Ascona*. — MURTAGH STEVENS Signorina MARYORE.
Biasca. — Giovanelli Giusto.
Locarno. — Brianza Carlo, dott. Grutter.
Lugano. — Braglia Vincenzo, Manacini Maurico, Noroni dott. Aristide, Vedani Enrico.
Mugliano. — Contini Giuseppe.
Mendrisio. — Binaghi Bernardo, Rusca Battista.
Trogen. — Salis v. Robert.
Zurigo. — Dott. Franchi, Steintzer dott. Franc.
AFRICA - *Egitto* - *Cairo*. — Calvi Ulisse.
AMERICA - *Stati Uniti* - *Ithaka*. — Frott. I. Maynard, Frott. S. Rolland.

Soci effettivi iscritti a tutto il 15 maggio 1900.	N.	18725
» » del 15 aprile al 15 maggio 1900.	»	68
	N.	19377
Morti - irrimediabili - decessi dal 1 ottobre 1899	»	301
	N.	19076
Soci Vitalizi	»	13
Totale al 15 giugno 1900	N.	19189

Stab. Lito-Tip G. ABBIATI, Vicolo Rovello, 2

Gerente: COLOMBO TRANQUILLO

NEGOZIANI DI BICICLETTE! SPECIALISTI IN ARTICOLI CICLISTICI!

Il miglior modo di far conoscere la Specialità e Novità Ciclistiche è quella d'inserire la vostra Réclame nella RIVISTA MENSILE del Touring Club Ciclistico Italiano, la quale ha una tiratura garantita da 19 a 20 mila copie mensili e viene spedita ai soli Soci i quali sono tutti Ciclisti che ricorrono alle Ditte raccomandate da questa Rivista per i loro acquisti.

Per trattative reclame, rivolgersi esclusivamente alla Lito-Tipografia G. ABBIATI - MILANO - Vicolo Rovello, 2 (Telefono 1489).

TUTTI col

Freno Carloni

Meraviglioso Modello 1900

Grande Vittoria Concorso Trent Lione 99-900

Grande Medaglia d'Oro del R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere

50 mila già impegnati per l'Estero

Applicabile in 5 minuti a qualunque bicicletta da Uomo o da Signora

BENDER & MARTINY

MILANO - Via Dante, 11

Concessionari per l'Italia della **Carloni's Brake Company**

OPUSCOLO GRATIS

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS A TUTTI I SOCI

SOMMARIO. — Deliberazioni del Consiglio — Consolato — Sezione Comfort — Sezione Legale (Giudicati Turistici — Sezione Movimento — Memento ai Soci — Attività Sezionali — L'assicurazione contro gli infortuni Ciclisti — L'Inno del T. — La Valle del Sagittario — Facilitazioni doganali — Ciclismo turistico e Alpinismo — La Donna negli "Sport" moderni — Il Convegno d'Ancona (20-21-22 Luglio) — L'era anippica — Guida delle grandi comunicazioni — Le meraviglie di un Secolo — Biblioteca — Il Touring a Parigi — Nuove pubblicazioni — Comunicazioni tra i Soci — Varietà — Arte e Fotografia (La Luce) — Notabene per i Soci — Elenco dei Candidati.

Deliberazioni del Consiglio

Seduta del giorno 4 Luglio.

PRESENTI: JOHNSON - GUASTI - ARDENGI - BERTARELLI - BINAGHI - BARUTTA - FAVARI - GORLA - MORO - OLIVIERI - VANZETTI, *Consiglieri* - *Sorretti, Sindaco.*

SCUSATI: ING. RIVA - GAVAZZI - MABELLI, ed il *Sindaco TURRINI.*

Regolamento Generale.

L'avv. AGRATI presenta un progetto di regolamento generale del Touring in relazione all'Art. 46 dello statuto enunciando i criteri a cui si è attenuto nella sua compilazione.

Il Consiglio si congratula con l'egregio relatore per l'opera sua intelligente; discute ed approva la prima parte del regolamento, inviando la continuazione della discussione alla prossima seduta.

Touring a Ferrovia.

BERTARELLI riferisce sul colloquio da lui e dal Segretario Avv. Guasti avuto colla Direzione generale delle Ferrovie del Mediterraneo, col Presidente senatore Conte Sanseverino Vimercati, benemerito socio del Touring, e col Comm. Melisurgo, Capo servizio della Agenzia commerciale.

Nella lunga conferenza si sono svolti ampiamente i voti del recente Congresso di Roma in ordine alle agevolanze da accordarsi ai ciclisti che viaggiano colla bicicletta; si sono fatti presenti le necessità di togliere la vessatoria disposizione che impedisce di far viaggiare la bicicletta insieme con i suoi accessori; e si esprime il voto che le principali stazioni ferroviarie vengano munite di appositi garage per le biciclette.

Il Comm. Sanseverino e l'egregio funzionario, diedero i migliori affidamenti circa la presa in benevola considerazione dei desideri del Touring dei quali riconobbero la ragionevolezza.

Dogane Austriache.

PARBONI presenta il memoriale da inviarsi all'I. R. Ministero delle Finanze in Vienna per ottenere la revoca del decreto 22 Giugno 1900 N. 30 097 col quale venne tolta la concessione del transito con esenzione del deposito di Fcs. 62 per i soci dell' T. C. I. che varcano i confini austriaci. (Vedi Rivista pag. 140).

Il Consiglio l'approva riservandosi di far pratiche anche presso il nostro Governo per ottenere favorevole accoglimento alle legittime domande del Touring.

Memorie sul concorso Strado.

Il Consiglio compiacendosi vivamente che il concorso strado abbia avuto esito felicissimo, come fu dichiarato nella relazione stesa dalla Commissione aggiudicatrice (V. Rivista di Luglio) delibera che le memorie premiate siano a cura del Touring pubblicate sulla autorevole Rivista LE STRADE.

Situazione di Cassa.

BARUTTA, Tesoriere Generale, comunica la situazione di Cassa al 30 Giugno 1900 dalla quale risulta che durante il primo semestre 1900 si incassarono:

1 per rinnovamento di quote sociali	L. 78156,—
2 per nuove associazioni	" 28064,—
3 per minuterio	" 5530,10
4 per pubblicazioni	" 4631,30
5 per titoli diversi	" 9756,81

In totale L. 126.138,21

Il Consiglio vota un encomio speciale al Tesoriere Cav. Barutta per il modo esemplare con cui son condotte le operazioni di Cassa a lui particolarmente affidate, e che assorbono tanta parte della sua attività.

Esposizione di Parigi.

JOHNSON comunica come grazie all'iniziativa e all'interessamento del Console di Parigi, sig. A. Passigli sia stato molto bene collocata la nostra mostra del T. a quella esposizione.

Il Consiglio ringrazia ed encomia il Console Passigli il quale vi dedicò la sua intelligente attività e volle anche concorrere largamente con spesa personali perchè alla Esposizione di Parigi, il Touring figurasse degnamente.

Inno del Touring.

Nel concorso bandito dal «Corriere della Domenica» per un Inno del Touring, fu dalla Commissione assegnato il I. premio al Capo Console di Bologna Olindo Guerrini.

A lui venne spedito il seguente telegramma:

«Olindo Guerrini - Bologna.

Col motto vi et-mente avete scolpito il programma del Touring. Coll'inno al lavoro, alle aspirazioni del sodalizio date la gloria e versi che non muoranno. Grazie — avanti, avanti.

A cui venne risposto:

Johnson - Direttore Generale del Touring
Milano.

Grazie, mia migliore soddisfazione, aver contentato
Lei e i Colleghi, — Avanti! — Guerini.

Soci morosi.

AGRATI comunica il testo della citazione che verrà
intimata ai pochi soci morosi i quali si rifiutarono al pa-
gamento delle quote o non risposero alle ripetute solle-
citazioni. Il Consiglio l'approva.

Soci benemeriti.

Si proclamano soci benemeriti per avere procurato
al T. oltre 10 nuovi aderenti i signori:

Vivanti Attilio, C. di Ancona - Ricci Luigi, C. di
Asti - Chaccucci Todia, di Badia a Settimo - Cis. Da-
miano di Bezzeca - Pezzoli Antonio, C. Bologna -
Guidotti Alberto, C. Certaldo - Baldo Cap. Gius., C.
Chioggia - Bonetti Riccardo, C. di Cremona - Giova-
nelli Lodovico, di Isola Liri Sup. - Filippini Attilio
di Levico - Bettoni Battista di Lomazzo - Bracchi Luigi
C. di Mantova - Bertarelli Luigi Vitt. di Milano - Corti
Carlo di Milano - Gorla Oreste di Milano - Goi Enrico
di Milano - Gnasti Avv. Federico di Milano - Reba-
gliati Alfredo di Novi Ligure - Conti Carlo, C. di Olgiate
Mulgora - Erba Avv. Carlo Eugenio, C. di Pellanza -
Douglas Scotti, C.: Giacomo C. C. di Piacenza - Fa-
gnola Luigi di Piacenza - Fiordeponi Giov. Guido C.
di Bieta - Latte Ing. Oreste di Roma - Trasatti Rag.
Ferdinando, Roma - Zuccoli Ing. Venerio di Scan-
diano - Giordano Francesco di Torino - Tevini dott.
Riccardo di Trieste - Bellinzona dott. Eugenio di Val-
madrera - Crosio Angelo di Vercelli - Casalini ing. Lu-
ciano di Vicenza - Mongini Luigi di Legnano.

Soci vitalizi.

Si ammettono a Soci vitalizi i signori:

Ing. Francesco Capei di Firenze - Neroni Giovanni
di Busto Arsizio - Di San Giorgio conte Dionigi di
Cuneo - Ing. Luigi Boselli di Milano.

I Soci vitalizi ammontano così a 131.

Seduta del giorno 18 Luglio.

PRESENTI: JOHNSON - AGRATI - BARUTTA - BERTA-
RELLI - BINDA - FAVARI - GORLA - OLIVIERI - VANZETTI, Con-
siglieri - TURRINI, Sindaco.

SCUSATI: ING. RIVA - ARDENGI e DINAGHI per
malattia.

Regolamento generale del Touring.

Il Consiglio continua la discussione del progetto del
Regolamento generale del Touring, iniziata nella se-
duta precedente.

Su proposta del relatore AGRATI decide che ogni
singolo Caposezione compili entro breve termine, un
schema succinto del lavoro spettante alla propria divi-
sione secondo il progressivo sviluppo del T., a ciò se-
ne possa tener conto nella compilazione definitiva del
Regolamento, che si farà nella prossima seduta.

Congresso dell'Unione Internazionale del T.

BERTARELLI comunica che nei giorni 10, 11 ago-
sto sarà tenuto in Parigi il secondo Congresso della
I. I. A. T.

Viene delegato a rappresentante del Touring il si-
gnor Avv. CESARE AGRATI, consigliere.

Organico del personale.

JOHNSON presenta il nuovo organico del personale
d'Amministrazione del Touring, ed espone i criteri che
hanno condotto a fissarlo in modo che risponda alla
sviluppo sempre crescente del sodalizio.

L'organico viene approvato.

Inno del T.

JOHNSON comunica come dalla Direz. Gener. si
stiano facendo attive pratiche perchè i versi di Lorenzo
Stecchetti vengano presto musicati e come la «Dome-
nica del Corriere» ne abbia con gentile pensiero ceduto
la proprietà letteraria al Touring.

Il Consiglio vota un ringraziamento alla «Domenica
del Corriere» che coi due concorsi ha fatto utile e ge-
niale opera di propaganda pel T.

Tourings Esteri.

JOHNSON annunzia che il Touring Cæco ha rati-
ficato il contratto di reciprocità in data 16 giugno
1900.

Comunicazioni diverse.

JOHNSON comunica che la Sezione di Lugano
ha indetto per il 26 Agosto in quella città, in occa-
sione dei festeggiamenti per il primo decennio della
fondazione del locale un grande convegno ciclistico inter-
nazionale e che a Varese nel mese di settembre per
cura del locale Consolato sarà tenuto un Convegno Ci-
clistico ed Automobilistico.

Riferisce sulle pratiche fatte dal Touring Club Belga
presso il Ministero delle Finanze e dei Lavori Pub-
blici, per ottenere l'esenzione da ogni formalità dogana-
le per gli *automobili stranieri* che entrano nel Belgio.

Convegno di Ancona.

Il Consiglio visto l'eccezionale importanza del Con-
vegno d'Ancona che si terrà il 20, 21, 22 luglio, de-
lega a rappresentarlo il cav. magg. BARUTTA ed il
dott. FAVARI PIETRO, Consiglieri.

CONSOLATO

24.° ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Consoli.

Bagni di Lucca	Marchi Pio Rodolfo
Bagnone	Cano Serra Pretore Giuseppe
Barbarano Vie.	Ruffo Arturo
Bonate Sotto	Piatti dott. Marcello
Borgo a Buggiano	Del Teglia Ruggero
Cadorago	Rossi Adolfo
Carentino	Sonvico Enrico
Casalecchio di Reno	Beccadelli Grimaldi mar. Lod.
Caslino di Lohazzo	Ruffoni Edoardo
Castano Primo	Brogini Francesco
Castellnuovo a Monti	Rossi Erio
Cornigliano Lig.	Musso Alberto di Ippolito
Crema	Alvisi Antonio Daniele
Ferentino	Martelli dott. Pompilio
Gesturi	Marica Casula Giov.
Isola del Liri	Giovanelli Lodovico
Macerata	Accoretti march. Giuseppe
Massa Fincaglia	Gima Ballerio Giovanni
Melegnano	Lorenzetti Paolo
Mondavio	Peroni Luigi
Monselice	Vallanzasca Luigi
Ornavasso	Bianchetti cav. Edgardo
Oulx	Valente avv. Pretore Achille
Pioraco	Oraddei Arnaldo Niccola
Porto Civitanova	Natalucci cav. dott. Giuseppe
Rapallo	Tonolli Enrico
Reggio Emilia	Zuccoli ing. Venerio
Rhò	Goglio Edoardo

Roma
Rovellasca
S. Remo
Stradella
Varese
Vercurago

Lattes comm. ing. Oreste
Sylva rag. Gaetano
Bastianello Candido
Scotti prof. Luigi
Vanetti Carmelo
Zonca dott. Benedetto.

ESTERO.

Darzo
Lodrone

di Lodrone conte Urbano
Beltrami Maestro Pietro

Rettifiche all'Annuario.

Vennero ommessi dall'Elenco Consolare i nomi dei signori: Corbucci Ruggero di Città di Castello - Landi march. Franc. di Piacenza - Conti Enrico di Veduggio Olona.

Il Capo Console Gen. Agg.
O. GORLA.

Sezione Comfort

L'Hotel Moncenasio di Trieste accorda lo sconto del 10 per cento, soltanto sul prezzo delle camere.

L'Albergo Pozzo - Central - Milano, modifica il suo contratto col T. come segue:

Camera 1. piano L. 3, camera 2. piano L. 2,50, lume e servizio compreso.

A partire dal 1. Gennaio 1901 le condizioni saranno le stesse di quelle praticate ai Soci dell'U. Militare.

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

ESPERIA (Caserta). — Avv. Giuseppe Roselli.

CERTALDO. — Avv. Olinio Castellani.

LUCCA. — Avv. Guidi Alessandro.

Giudicati turistici.

Per chi trasporta velocipedi altrui.

La Corte Suprema di Roma ha giudicato che l'uso in aree pubbliche di un velocipede sfornito del contrassegno prescritto come sola prova del pagamento della tassa costituisce contravvenzione pel semplice fatto materiale del possesso di detto velocipede, ancorchè esso sia condotto a mano nel momento in cui la contravvenzione è accertata, ma il magistrato di merito si sia convinto che fosse stato usato. E ciò qualunque sia il titolo di tale possesso, anche quindi nel caso che il velocipede sia trasportato per conto di altri.

Per chi stacca la targhetta.

La stessa Cassazione ha statuito che si incorre in contravvenzione alla Legge sui velocipedi, non soltanto nel caso in cui un velocipede, circolando sulle aree pubbliche, sia sprovvisto della targhetta prescritta, ma anche quando esso sia provvisto di una targhetta irregolare, posta non dal verificatore dei pesi e misure, ma dello stesso imputato, che prima aveva levata la targhetta regolarmente posta, a causa di riparazioni da fare alla bicicletta.

Per chi fa verniciare la bicicletta.

Mercè il patrocinio dell'egregio nostro consulente Avv. Edgardo Gariboldi, ecco due ottime sentenze dell'Ill. sig. Pretore di Lodi. In assoluzione a troppo fiscali contravvenzioni statui il Pretore che la affermazione del verificatore dei pesi e misure d'aver ricevuto in deposito le lire 10, importo della tassa sulle biciclette e di non aver applicato la targhetta perchè la bicicletta doveva essere ancora riparata e verniciata; qualora come nella specie sia accertata la identità del velocipede, per essere sempre rimasto in sequestro; rende il contravvenuto esente da qualsiasi pena; perchè essendo la legge sulle biciclette nel riguardo della tassa una legge fiscale, questa è soddisfatta quando si abbia l'assoluta certezza dell'avvenuto pagamento.

Per chi trasporta ma non circola.

Statui pure l'Ill.mo Pretore di Lodi che non si ritiene colpevole della contravvenzione all'art 11 della legge 22 Luglio '87 chi conduce per mano il bicicletto sfornito di contrassegno, quando per le circostanze che accompagnano il fatto, sia evidente che chi conduceva il bicicletto, non si era appiattato per aver veduto una guardia di città o per il timore d'incontrare alcuna, ma lo trasportava da un luogo ad un altro senza averlo rimontato e solo lo conduceva per evitarsi la fatica di portarlo sulle spalle.

Posta legale.

Sig. SIFO - BENEVENTO. — Ella al mandatario del T. si rifiutò nello scorso gennaio di pagare — ed ebbe torto allora, ed ha torto ora nell'ostinarsi nell'insolvenza. — Le dimissioni debbono essere inviate innanzi il 1 novembre per scritto raccomandate alla D. del T. ed ella le presentò solo in gennaio, verbalmente e non alla D. del T. Veda quindi di versare la quota.

Tenente FRANCHI - CHIETI. — Spedisca la bicicletta colla unitavi *targhetta* alla casa riparatrice pregandola a provvedere direttamente per lo stacco e regolare riapplicazione della *targhetta* stessa se lo ritiene necessario per la riparazione. I riparatori specie a Milano sono edotti della necessaria procedura.

Tenente DALLARI - RECOARO. — Se il quartiere d'artiglieria ha autorizzazione per ritirare la merce spedita ad ufficiali dell'arma, la Ferrovia ha per ben consegnata la macchina, ed allora dei danni sarà personalmente responsabile l'incaricato al ritiro e distribuzione di essa merce ed a norma del diritto comune. Se detta autorizzazione non sussistesse è responsabile rispetto a lei, anche la Ferrovia avendo mal consegnata la bicicletta. Se non approdassero le trattative amichevoli e per l'un caso e l'altro si rivolga ad un legale per esperire la necessaria azione giudiziaria.

Sig. FAGNOLA - Console di PIACENZA. — Vado pregando ed insistendo che non essendo possibile di rispondere a volta di corriere alle richieste numerose, per gli altri numerosi compiti della sezione Centrale, vogliano i Richiedenti aver la bontà o la cortesia di scrivere in tempo, e non attendere all'ultimo per pretendere con ogni urgenza la risposta. E prego ed insisto poi nell'interesse degli affrettati Richiedenti di rivolgermi agli egregi consoci Consulenti.

Nel suo caso, il di lei raccomandato ha fatto assai male ad inoltrare il ricorso in via Amministrativa. Della

legalità ne sono - parlo per esperienza - assai più gelosi custodi gli egregi Pretori. Avrebbe portato innanzi a tale magistrato le prove che il termine utile per l'applicazione del contrassegno per il Comune in cui trovavasi iscritto il suo cliente non era scaduto ed il Pretore avrebbe assolto.

Nell'udienza di rinvio si lasci giustificare dal magistrato, se questi, — malgrado il ricorso presentato in via amministrativa si riterrà ancora competente — se no non può che attendere il giudizio amministrativo a cui è volontariamente sottomesso e se contrario — per quanto mal volentieri — accettarlo.

Sig. FAVO - INTRA. — Per poterle dire se gli accennati divieti sono legali mi occorre conoscere l'intero ed esatto contesto del decreto stesso e come e quando venne emanato dall'autorità comunale.

Sig. PAGANI - MILANO. — Grazie delle sue proposte che passerò alla Commissione che intendo ad elaborare le desiderate modificazioni alla nostra legge.

Sig. REGGIANI - PADOVA. — Passammo come da suo desiderio al Console di Bassano il suo reclamo contro l'illegale divieto di quel Municipio.

Sig. ALGERI - MILANO. — La sua targhetta ammaccatasi in una caduta venne ritenuta manomessa dal Vigile Urbano che le sequestrò la macchina. Ha testi per dimostrare che il guasto della targhetta dipende unicamente da caduta e non già da manomissione?

Ebbero depositi l'importo della multa e richieda dopo l'assunta perizia fiscale lo svincolo della bicicletta. Probabilmente le sarà negato, perchè il Pretore possa giudicare della legittimità o meno della contravvenzione. Allora sarà giocoforza lasciare in deposito giudiziario la macchina e solo potrà ricorrere alla cortesia del nostro cortesissimo Pretore Urbano perchè voglia fissare a breve termine il giudizio.

Inviò all'uopo all'Ill.mo Pretore un'istanza in carta libera e si affidi pienamente al giudizio di tale Magistrato. Se quanto afferma verrà provato dai testi l'Ill.mo Pretore Urbano non mancherà di darle ragione. Altravvia più breve non vi è, o non vi è modo neppure di farvi indennizzare per il danno così ingiustamente causato dal Vigile eccitato.

Sig. MARTINENGGI - MILANO. — Se il di lei venditore le garantì la macchina per due anni dai difetti da costruzione o di materiali, ed i due anni non sono trascorsi, dove rivolgersi al detto venditore — e non ad altri — per le riparazioni garantite. Se si rifiutasse, o lei ritiene che i guasti dipendono dai difetti garantiti, chiami in giudizio il venditore, domandi la perizia, e al responso favorevole del perito, la risoluzione del contratto e i danni per il forzato non uso della macchina.

Il Capo Sez. Legale
AVV. CREARE AGRATI

L'indirizzo del socio

— *Traslocate?* pensate al T. e denunziategli il luogo ove avete portato la vostra persona rispettabile.

— *Questo indirizzo* datelo chiaro se volete ricevere la vostra roba a tempo e luogo.

— *La vostra Arma* non sia uno agorbio. Occorre per identificare la persona: perchè dunque buttar giù un ghirigoro?

SEZIONE MOVIMENTO

Le dogane austriache hanno revocata la concessione dell'esenzione dal deposito.

Pur troppo ciò che si credeva dovesse accadere è ormai un fatto compiuto. Sono dispiacentissimo di dover comunicare che il Ministero delle Finanze a Vienna, con decreto 20 giugno u. a., in seguito alle continue irregolarità verificatesi al passaggio dei confini austriaci, ha tolto le concessioni fino ad ora accordate ai soci del T. C. Italiano.

Causa pochi trascurati, che ad onta delle continue raccomandazioni fatte a mezzo di questa Rivista e dell'Annuario omisero di adempiere le necessarie formalità doganali, fino a nuovo avviso, tutti i signori soci cui occorrerà di recarsi in Austria, saranno costretti di versare il deposito dei 25 fiorini.

Dico «fino a nuovo avviso» perchè nutro fiducia che in seguito alle pratiche che si stanno facendo ora, si potrà ottenere la revoca del decreto.

Ecco il testo del memoriale diretto alla I. R. Dogana Principale di Ala:

Questa Direzione del Touring Club Italiano ha ricevuto da codesta I. R. Dogana principale l'annuncio che l'I. R. Ministero delle Finanze a Vienna, con Decreto del 21 Giugno 1900 ha revocata la concessione sin qui fatta ai nostri soci del libero transito dei velocipedi da codesti confini con esenzione del deposito di Franchi 62.50.

Siamo dispiacentissimi che l'I. R. Ministero abbia preso una tale improvvisa deliberazione o tanto più sorpresi per non aver ricevuto alcun preavviso che desse campo a noi di prendere in tempo i provvedimenti opportuni.

Attualmente questo Touring Club conta circa 20 mila iscritti e quindi se si prende in considerazione il forte numero dei soci che indubbiamente varcano codesti confini, si ammetterà che ben poche ed irrisorie sono in confronto le irregolarità segnalate in questi tre anni, le quali sommano a *centinove in tutto*. Se poi togliamo da queste le *undici quote pagate e le dodici private riesportazioni* resta una quantità insignificante di pratiche (*e cioè sei in tutto*) non ancora definite. Riguardo a parte di queste, si attende risposta dalle rispettive I. R. Ricevitorie o le rimanenti interessano noi ai quali per essere essi continuamente in viaggio, è difficile far prevenire la nostra corrispondenza o richiegono quindi lungo tempo per la loro trattazione.

A nostro avviso dunque gli inconvenienti rilevati, circoscritti nei dovuti confini, non sono tali da giustificare la misura rigorosa adottata in questa circostanza dall'I. R. Ministero delle Finanze.

A tutt'oggi le quote pagate per mancato adempimento di formalità doganali importano la somma di *lec. 715 pari a fiorini 330*, importo questo che, a stretto rigore, non costituisce certamente un'equa imposizione perchè le rispettive quote vennero percepite per velocipedi che in realtà non rimasero in Austria, essendo notorio che se non venne scaricata la prenotazione si fu perchè all'atto delle esportazioni gli interessati trascurarono di farne constatare l'uscita.

In questo caso sarebbe più rispondente a giustizia l'applicazione di un'ammonda, anzichè l'aggravio dell'intero importo del dazio.

Se l'I. R. Ministero delle Finanze non avesse concesso il libero transito con esenzione di deposito, la somma di fiorini 330, per quanto esigua, non sarebbe entrata nelle casse dell'erario, poichè i codesti

una volta depositata la cauzione, non avrebbero di certo dimenticato di esporre le formalità richieste all'atto della riesportazione della macchina, per recuperare la somma lasciata in deposito.

Dunque, anzichè in una diminuzione, la concessione accordatoci s'è risolta in un cespite impreveduto d'ontrata.

Ci permettiamo poi di esporre una breve confutazione all'asserito di codesta I. R. Dogana intorno alle diffide inviateci e, a suo dire, rimaste senza risposta.

Effettivamente a suo tempo non ricevemmo due, con invito di provvedere, entro un dato termine, al pagamento o ad addurre le prove di riesportazione. Alla prima rispondemmo chiedendo una dilazione per l'esame delle pratiche, ed all'altra riscontrarono direttamente gli interessati col dare le richieste spiegazioni alle rispettive dogane.

L'improvviso provvedimento riesce tanto più spiacevole in questi giorni in cui il nostro Touring ha condotto a termine con esito felice le pratiche presso il Governo Italiano per ottenere che le biciclette dei ciclisti anche austriaci siano alla loro entrata in Italia considerate come bagaglio personale, siccome già praticano con sentimento di larga liberalità la Francia, la Svizzera, l'Inghilterra, e la Germania.

La misura così restrittiva, presa inopportuna dalla I. R. Dogana Austriaca, avrà naturalmente per effetto di distogliere molti dei nostri ciclisti dal visitare in bicicletta i paesi austriaci, il che non sarà certo nell'intendimento di codesto Governo oltre che esser di aggravio intollerabile agli abitanti di confine.

Facciamo quindi preghiera perchè codesta I. R. Dogana Principale voglia render note queste circostanze all'I. R. Ministero delle Finanze a Vienna, persuadendolo a revocare, od almeno sospendere temporaneamente, e cioè sino al termine della presente stagione ciclistica, il decreto che ristabilisce l'obbligo del deposito e nel frattempo sarà cura di questa Direzione di sollecitare la trattazione delle pratiche tutt'ora inevase, e soddisfare agli ulteriori desideri di codeste spettabili I. R. R. Dogane.

Nella speranza di ricevere pronto e favorevole riscontro alla presente, anticipiamo sentiti ringraziamenti.

Col massimo ossequio

Il Direttore Generale
F. JOHNSON.

Il Segretario
AVV. F. GUARINI

Il Caposegretario Movimento
S. PARDONI.

Torniamo a pubblicare il Vademecum doganale per il passo la frontiera, per il fatto che non essendo stato osservato dai ciclisti italiani recantisi in Austria, il Ministero delle Finanze di Vienna ha revocato la concessione fattaci dell'esenzione del deposito di franchi 25.50.

Di nuovo avvertiamo quindi i soci a porre la massima attenzione alle formalità sotto indicate: lavoreremo per ottenere l'esenzione del deposito.

Forma generale: Il ciclista che esce d'Italia con macchina fornita della targhetta dell'anno può rientrarvi senza alcuna formalità alla Dogana Italiana.

I. Dall'Italia in Francia:

Uscita dall'Italia. — Nessuna formalità. Basta la targhetta governativa dell'anno in corso per rientrare sen-

Entrata in Francia. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina.

Uscita dalla Francia. — Nessuna formalità, nessuna constatazione di riesportazione.

II. Dall'Italia in Svizzera:

Entrata in Svizzera. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina.

Uscita dalla Svizzera. — Nessuna formalità, nessuna constatazione di riesportazione.

III. Dall'Austria in Svizzera:

Uscita dall'Austria. — Presentarsi all'ufficio doganale per ottenere il documento di temporanea esportazione, per poter con questo rientrare nell'Impero senza venire gravati dei diritti daziari pel reimporto del velocipede.

Entrata in Svizzera. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina.

Uscita dalla Svizzera. — Nessuna formalità, nessuna constatazione all'atto della riesportazione.

IV. Dalla Svizzera in Francia:

Colla sola esibizione della tessera sociale munita di fotografia e delle generalità della macchina, si possono varcare i confini di questi due stati senza sottostare a noie di sorta, tanto all'entrata che all'uscita.

Basta presentare la tessera di socio del T., munita di fotografia e delle generalità della macchina per poter transitare liberamente da questi confini.

V. Dalla Francia in Italia:

Uscita dalla Francia. — E' sufficiente l'esibizione della tessera sociale, munita di fotografia e delle generalità della macchina per venir esonerati dal pagamento del dazio all'atto della riesportazione.

Entrata in Italia. — Occorre la tessera sociale, munita della fotografia e delle generalità del velocipede, piombatura ed emissione della «Bolletta di temporanea importazione.»

Uscita dall'Italia. — Presentarsi, macchina a mano, alla dogana Italiana per far togliere il piombo e farsi rilasciare il certificato di scarico, oppure far apporre il Visto prima di uscire dallo Stato ecc... a torgo della bolletta di temporanea importazione, conservare il documento.

VI. Dalla Svizzera in Italia:

Uscita dalla Svizzera. — Presentazione della tessera sociale con fotografia e colle generalità della macchina per poter poi liberamente effettuare la reimportazione.

Entrata in Italia. — Presentare la tessera sociale munita di fotografia e delle generalità del velocipede, piombatura ed emissione della «Bolletta di temporanea importazione.»

Memento per i soci

— *Scrivete alla vostra Rivista mensile?* Corpo di Bacco! non indirizzate o scritto alla Direzione generale, ma al Redattore del Giornale.

— *Volete sapere qualche cosa che vi fa comodo?* Mettete il francobollo, o usate delle cartoline risposte. Non si può — altrimenti — sottostare alla spesa, e si lasciano certe domande senza risposta. Ad esempio un non socio mi scrive domandando le poesie premiate al concorso poetico, e i moduli pel concorso musicale. Può aspettare un bel pozzo; io aspetto sempre il francobollo necessario.

— *Chiedete varie cose?* scrivetele concisamente, senza preamboli. Il puro necessario. Ecco quanto interessera a voi e a noi.

— *Chiedete cose non solo varie ma complesse?* Andate a capo per ogni argomento.

Dott. Ciola.

Segretario di redazione.

Attività Sezionali

SEZIONE DI ARONA. — Ottimo esito ebbe la passeggiata Arona-Orta-Stresa-Arona.

Una sincera parola di lode al nostro console sig. Pirota Luigi.

SEZIONE DI FORLÌ. — Alcuni ciclisti di questa Sezione il 15 luglio compirono una gita a Castrocaro.

Lo scopo era di prendere deliberazioni ed accordi definitivi circa il convegno di Ancona.

SEZIONE DI LIVORNO. — Domenica 15 luglio sotto la guida del nostro egregio console dott. Barnes i ciclisti Livornesi in numerosa squadra si recarono a Castiglioncello per visitare il campo del 9. regg. bersaglieri.

Grande cordialità ed accoglienze cortesissime da parte degli ufficiali, tra cui contiamo molti consoci.

SEZIONE DI LUCCA. — Questa Sezione che conta poco tempo di vita dà prova di una attività veramente... giovanile. Il 15 luglio effettuò sotto la direzione del capitano Ranieri Dinucci una gita Lucca-Barga-Castelnuovo (Garfagnana), che riuscì ottimamente sotto tutti i rapporti.

SEZIONE DI LUGANO. — I nostri soci Luganesi in unione con il Velo Club Lugano hanno indetto per la ricorrenza del primo decennio di fondazione di questa società un convegno ciclistico internazionale per il 26 agosto.

Auguri che la ridente città diventi in quel giorno la più grande cosmopoli del ciclismo.

SEZIONE DI S. MARIA CAPUA VETERE. — La casta diva non è più solamente l'ispiratrice, la compagna dei poeti ma anche dei ciclisti. Ella benignamente, la sera del 12 luglio illuminò le strade ad una numerosa schiera di soci che si spinse sino a Caserta.

SEZIONE DI PIACENZA. — I ciclisti piacentini effettuarono il 29 luglio un'altra gita ciclo-alpina Piacenza-Bardi. (km. 200).

L'instancabile capo console conte Douglas Scotti ispezionò prima egli stesso le strade e si incaricò d'ogni faccenda perchè Bardi potesse soddisfare le bramosie canno... dei gitanti al loro arrivo. Il banchetto riuscì pari all'appetito.

— In occasione delle feste Agostane è indetto per iniziativa di questa Sezione e del Comitato per le feste un Convegno turistico, che avrà luogo il 15 Agosto.

Il programma è attraentissimo: i turisti potranno godere tutti i divertimenti che il solerte Comitato sta preparando (gara podistica, accademia ginnastica, corse al galoppo, fuochi d'artificio, ecc.).

La tassa d'iscrizione è di L. 6. e dà diritto a un distintivo ricordo, al banchetto, all'entrata alle corse al galoppo. Il tempo utile per l'iscrizione scade il 14 Agosto ore 12. Esse si ricevono presso il capo Console di Piacenza conte Douglas Scotti (Via Nuova, 12) o presso la sede centrale del Touring, Milano, Via Giuliani, 2.

SEZIONE DI RIMINI. — La lusinghiera riuscita del Convegno ciclistico indetto l'anno scorso ha spinto questa attiva Sezione ad organizzarne un secondo, ma *automobilistico*, il quale avrà luogo nei giorni 10, 11 12 corrente mese.

Le persone componenti la commissione ed il programma danno affidamento di felicissimo esito.

SEZIONE DI VARESE. I soci di questa Sezione si preparano a festeggiare l'inaugurazione del Monumento ai Cacciatori delle Alpi con un Convegno Ciclistico ed Automobilistico.

I ciclisti della patriottica regione non potevano scegliere occasione migliore per fare — insieme alla propaganda — una dimostrazione patriottica.

L'Assicurazione contro gl'Infortuni Ciclistici⁽¹⁾

La Sezione Medica del Touring, preoccupandosi del sempre crescente sviluppo del ciclismo a scopo turistico e professionale, ha pensato di soddisfare ad una necessità del vivere moderno, la quale si riassume colla parola **PREVIDENZA**. Se nella vita sociale d'un tempo era possibile una difesa personale ed economica contro gli accidenti della medesima, oggidì l'individuo abbandonato alle proprie forze non potrebbe reggere, e soprattutto vincere nella contrastata lotta per l'esistenza. Donde il nascere ed il fiorire di società di previdenza per qualunque ramo delle energie umane: società che dal fascio di iniziative isolate e quindi impotenti, creano una forza ed una azione eminentemente utile ed umanitaria.

A questo proposito da alcuni soci ci viene chiesto se il contratto di assicurazione è valevole anche se si viaggia fuori dell'Italia. Facciamo notare che abbiamo circoscritto l'assicurazione al Regno d'Italia per il motivo di avere dei premi bassi ed in vista anche dello scarso numero dei soci viaggianti in bicicletta all'estero. La Società Assicuratrice ha diritto di esercitare un controllo sulle lesioni: le spese necessarie per farlo in caso di incidenti ciclistici all'estero, avrebbero portato un aumento del premio annuale molto forte. Per l'anno in corso abbiamo quindi preferito fare l'interesse immediato dei più con premi bassi.

Altri ci hanno chiesto se un socio assicurato viaggiante a piedi, senza macchina può ripetere indenizzi dalla Società Assicuratrice quando sia vittima d'un altro ciclista. Evidentemente no. L'assicurazione garantisce il ciclista contro le conseguenze finanziarie d'un incidente capitato allo stesso per il fatto e tempo che marcia in velocipede, qualunque sia la causa dell'incidente (sbaglio, inavvertenza, forza maggiore, malessere momentaneo, scontro contro altro ciclista o vetture, ecc., ecc.) egli è assicurato quando è in macchina o procede — come qualche volta accade — colla macchina a mano per condizioni di strada. Ma quando è semplice pedone, si entra nella categoria di questi, che se vogliono garantire la propria persona, i borsa debbono pagare dei premi molto forti, certamente molto più forti dei nostri.

Per espressa convenzione la Società però accorda varii di assicurazioni con supplementi (non forti) di premio. Chi ha desideri può comunicarli alla Sezione Medica.

Gli assicurati od assicurandi che desiderano sulla presente combinazione notizie e chiarimenti, devono sempre con cartolina a risposta pagata o unire francobollo per la risposta. La soprata (25 cent.) non dal Touring per ogni polizza è appena sufficiente alle registrazioni e all'invio non raccomandato dell'avviso effettuato contratto che serve anche di ricevuta.

(1). Vedi Rivista di Giugno per le varie combinazioni e prezzi, nonchè le modalità di assicurazione al ciclo.

L'INNO DEL T.

Ecco la relazione della Giuria:

La sottoscritta Commissione ha esaminato diligentemente le 285 poesie presentate al «Concorso per un Inno del Touring», e — constatato che nel loro complesso i lavori poetici della seconda prova sono superiori per fattura ed ispirazione a quelli del primo concorso — ha deciso di proporre che i premi vengano conferiti colla seguente gradazione:

I. premio. — Alla poesia «Salute!» di cui risultò autore Lorenzo Stecchetti. E' una composizione che unisce all'agilità ed armonia del metro, la bontà del concetto: esprime l'omaggio entusiasta del turista alla patria. Il grido che ritorna in ogni strofa o la chiude, è vivace, espressivo, rispondente al bisogno d'un saluto tra turisti.

II. premio. — Alla poesia firmata «Giuseppe Bondia» (Varese). La perspicuità del verso non vi è sempre pari alla eccellenza del concetto ispiratore: ma il complesso è buono, e merita una distinzione a debita distanza dalla prima poesia.

III. premio. — Alla poesia firmata «Alessandro Arduini» (Napoli). Presenta facilità di verso e spontaneità di rime, con una chiusa gagliarda e ispirata.

La Commissione, considerato la bontà di altri lavori non giudicati degni dei premi fissati, si riserva di presentare al Consiglio del Touring Club i nomi dei concorrenti meritevoli di qualche menzione.

ARRIGO BORTO — AVV. CESARE AGRATI — A. G. BIANCHI
A. CENTELLI — DOTT. FAVARI PIETRO, *relatore*.

II PREMIO.

UNO DEL CLUB:

Compagno dal cielo volante,
Dall'agile remo di cerro,
Compagno dal polso di ferro
Di ludi incruenti campioni.

Compagno dall'asta oscillante
Sui picchi dell'Alpe titano,
Compagno del Club Italiano

Alto il vessillo: aperta è la tenzon.

IN CONO:

Siamo i campioni della forza, olà!
Grande è la pista che al cemento invita;
Largo alla gioventù, largo alla vita,
Largo al vessillo della civiltà.

CELISTI:

Per l'agile stesa del pino
Per l'erta sassosa del colle,
Com'ala di vento montano
Com'nura di zeffiro molle
Veliam turbinando. La fronte
Ci batte la torrida brezza,
La corsa è la nostra vaghezza,
La meta il lontano orizzonte;

Noi siamo i ciclisti: — Voliam.

(Ritornello).

Siamo i campioni, ecc.

CANOTTIERI:

Sull'ampia distesa dell'onda
Trascorre lo scafo guizzando,
La nostra letizia gioconda
Si spande pel cielo cantando:
L'azzurro c'involge la meta,
Guardiamo alla riva fiorita:
Nei poli ci frema la vita,
Nel cuore una gioia segreta:

Noi siamo canottieri: — Voghiam.

(Ritornello).

Siamo i campioni, ecc.

ALPINISTI:

Dei picchi dell'Alpi, il ghiacciaio
Corona d'orrore la fronte —
Noi curvi, sfidando il rovaio
Tentiamo l'ascesa del monte.

Su in alto nel cielo profondo,
Straniero ad ogni alito umano,
Porremo il vessillo Italiano
Segnacolo agli occhi del mondo:

Noi siamo gli alpinisti: — Saliam.

(Ritornello).

Siamo i campioni, ecc.

GIUSEPPE BONDIA

III. PREMIO.

Olà, compagni! Gli squilli e i canti
Destino i borghi silenti ancor:
L'alba ritorna, compagni, avanti
Dei nostri petti sacro è l'ardor!

L'agil congegno d'acciar forbito
Scintilli in rapidi, fulgidi voli,
Incalzi l'onda dei nostri stuoli
Su per il verde italo pian.

Visioni rapide di solchi bruni,
Di bionde messi, dal monte al mar,
Entro la rétina tutte ne aduni
L'impeto magico del nostro andar.

Olà, compagni! Dai nostri cuori
Salgano gli inni puri e gagliardi,
La nivea cresta de' baluardi
Sacri d'Italia calpesti il piè.

Dei nostri passi, sicuri e pronti,
Serbar ricordo l'erte scoscese,
Fin sulle vette dei nostri monti
L'inno dei forti squillar si udi.

E se l'incerto domani chiedesse
Dei figli validi il ricco fior,
O dolce patria, le roccie istesse
Sarian men salde de' nostri cuor.

Compagni, avanti! Fiori e sorrisi
Di madri e spose ci attendon già,
Temprati i muscoli, bronzati i visi
Noi siamo gli araldi di un'altra età!

ALESSANDRO ARDUINI.

Il socio ideale del Touring

è quello:

I. Che paga esattamente ed a tempo la quota d'ogni anno.

II. Che procura al sodalizio un socio annuale, pescando gli amici ed i conoscenti.

III. Che denuncia ogni cambiamento di domicilio.

IV. Che va — viaggiando — agli alberghi affiliati al Touring.

V. Che legge la *Rivista* e l'*Annuario*, dove potrà trovare designate chiaramente le norme e le facilitazioni turistiche a lui necessarie.

VI. Che si fa socio vitalizio.

VII. Che ricorda sempre avere il Touring non solo un programma di utile immediato, ma ancora un programma di idealità patriottiche, intellettuali ed artistiche.

La Valle del Sagittario

Chi della numerosa schiera che ha tempo e mezzi di viaggiare, conosce la Valle del Sagittario? Perduta nell'Abruzzo forte e gentile, a poca distanza della ferrovia Roma-Solinona, essa non ha l'omaggio dei puristi della montagna: gli excelsioristi cercano solo le cime vergini, le dure e precipitose ascensioni in altezza. E non ha neppur l'omaggio dei turisti, benché costituisca una delle più interessanti, caratteristiche regioni d'Italia. Ad esempio, le gole di Scanno che sono tra le più belle del mondo, incomparabilmente più pittoresche di quelle della Svizzera, sono a mala pena conosciute tra noi.

Vi si penetra dalla stazione ferroviaria di Anversa Scanno dove il viadotto chiamato il *gran Ponte d'Italia*, si slancia con due ordini di archi traverso il Sagittario all'altezza di più che 30 metri. Il turista che vi ascenda colla corsa delle 8 1/2 può usare dell'economica scricchiolante, ballonzolante diligenza che fa il servizio postale per Scanno. Ma chi ha garretti forti, deve preferire l'ascensione pedestre o con bicicletta. Si osserva meglio, e si gode di più che dal finestrino della vettura ricca di polvere e di mosche, mosconi, tafani con quel che segue.



LA VALLE.

La parte veramente interessante della gita s'inizia alla Costa di S. Nicola. Da una parte l'enorme parete rocciosa, blocco titanico che precipita giù nel fondo della valle a lambire le bianche acque del torrente. Dall'altra parte un gruppo di monti brulli, quasi sempre a picco, che si seguono, s'intersecano, s'avvicinano quasi volessero d'un tratto schiacciare l'enorme serpende bianco, spumeggiante nel fondo, e che scende impetuoso come l'Apollo d'Omero, il Sagittario Apollo travorrente col turcasso squante a saettare il campo greco.

La strada attraversa le gole che hanno una lunghezza di sei chilometri circa, o che rappresentano il lavoro secolare d'erosione del Sagittario, gli avanzi enormi del pasto compiuto sulle rocce dall'acqua implacabile e fatale. Il passeggero ha appena passato da 20 minuti l'imboccatura delle gole, che subito assiste ad uno spettacolo straordinario. Le alte pareti, disegnate sull'orizzonte in frastagli bizzarri, fantasiosi, s'avvicinano in modo da trasformare la gola in una specie di crepaccio.

Un'ombra negra, cupamente solenne, cala sul viadante, il quale prova veramente allora la sensazione che gli antichi designavano col *sacer naturae horror*. Ma



IMBOCO DELLE GOLE.

voltatevi indietro un istante a riguardare il passo. Il paesaggio cambia d'un tratto come in una ferie delle mille e una notte. La curva grandiosa dei monti occluda il cielo allo sguardo, si allarga sulla vallata inferiore del Sagittario: e nello sfondo illuminato dal sole, s'eleva Anversa dagli alti pioppi, che come i cipressi adornanti le città turche, danno un aspetto orientale al paesaggio.

..

Ma la strada continua nella viva roccia, in cerca di piccoli ripiani, inerpandosi sulle scogliere, strapiombando sul torrente, offrendo allo sguardo meravigliato una serie di paesaggi e di orridi vari, paurosi, origina-



LAGO DI SCANNO.

lissimi, veramente selvaggi. Ora è una grotta dalle pareti quieto tenebrose, e dall'antica frescura: più innanzi una galleria dai bizzarri rivolgimenti: più avanti ancora due massi che fanno da ponte sul torrente che si

fonda tra cupi ed inesplorati accessi, o s'allarga in piccoli laghi dai riflessi d'un colore verde cupo.

Ecco Castrovalve appollaiata su una rupe come nido d'aquila, dalle rovine ciclopiche e dai ruderi ricordanti la dominatrice Corfinium dell'epoca Romana. Ecco Villalago, il romito recesso di S. Domenico, battagliante da secoli col vicino Cocollo per la proprietà esclusiva di un dente ed una falange del santo.

Ed ecco alla fine delle gole, nell'ampia distesa dei monti a 930 metri il lago di Scanno, dalla forma ottagonale con una periferia di 4000 metri; grande serbatoio creato dalla natura con uno scosciamento del monte, venuto ad ostruire il corso superiore del Saggittario. La strada corre sulla riva sinistra, tra mezzo a colline smaglianti di verzura, e che fanno un contrasto splendido colle balze inospitali superate poco prima. Tra mezzo al fogliame sorge una casina bianca abitata da due romiti. Non sono i solitari d'una volta, disgustati del mondo e delle sue pompe, assorti nella meditazione continua del mistero della morte. La modernità ha cacciato l'ascetismo. Sono due vecchi pastori che domandano all'accattonaggio il mezzo di sbarcare il lunario.

Ma andiamo più su, al termine della nostra gita, a Scanno (m. 1050). Il paese è adossato ad uno sprone del Carapale che avanza in anfiteatro le sue pendici dai pascoli odorosi. Qui siamo in luogo ove la civiltà moderna si urta gomito a gomito colle tradizioni ed i costumi d'un tempo che fu.

Delle belle case ricordano nella decorazione l'arte Comacina; il castello di Rienzo presenta le vestigia dell'antico splendore, quando i conti di Sangro imperavano a Scanno col titolo di principi.



COSTUME GIORNALIERO.

Ma l'originalità di Scanno sta più che nella bellezza del luogo e dei dintorni, nella foggia del vestire delle donne. E' come un cantuccio d'Oriente trapiantato nel nostro Meridione.

Le scannesi portano tutto l'anno grossi panni di lana che tessono e tingono da se. La giacchetta è in tinte cupo con fitte pieghe; nero il grembiale o turbanino, come il giustacuore chiuso fino al collo e da cui esce un merletto bianco, con sei bottoncini d'argento fissati ad un pezzo di stoffa. Più pittoresco e caratteristico ancora è il copricapo, una specie di turbante che portano sempre in testa, e che raccoglie i

capelli intrecciati con lacci multicolori giranti a semicerchio dietro le orecchie.

In chiesa stanno sedute alla turca, accovacciate da presso: e quella massa fitta di turbanti, sotto cui si mostra un pallido e triste ovale dagli occhi dolcissimi e la folta, negra chioma danno vivo ed immediato il ricordo della moschea ove forse sedettero le loro madri d'un tempo.



COSTUME FESTIVO.

Nè questo ricordo orientale ci viene dal semplice abito e dal carattere etnico. Costumanze e tendenze orientali, specialmente negli usi nuziali ricordanti quelli dell'Assiria o in molte parole greche e slave gelosamente conservate, danno fondamento all'idea d'una origine speciale ed esotica, mantenutasi pura nei suoi caratteri per la alpestro o solitaria natura dei luoghi.

Questa opinione fu sostenuta anche recentemente dal dott. Scacchi (1) un valoroso alpinista della Sezione di Roma, che ha studiato con amore d'arte l'Abruzzo e ne ha scritto con geniale, simpatica, vivacità di turista.

Dott. Cielo.

(1) Scanno — D. Scacchi — Editori Loescher Roma.

Facilitazioni doganali.

Il Touring Club Helvo in unione al nostro T. ha sollecitato dal Ministro delle Finanze e dei Lavori pubblici un regime per la circolazione internazionale degli automobili esclusivamente speciale per i membri delle società straniere aggregate.

Il Touring Club adotterebbe per gli automobili il sistema a tritico.

Egli sarebbe responsabile rispetto alle dogane del proprio paese, dei diritti doganali per cui gli stranieri dovrebbero dare cauzione: rilascerebbe un permesso di libera circolazione, contro deposito nella sua cassa d'una somma equivalente ai diritti doganali di cui egli dovrebbe eventualmente dar cauzione: la restituzione avverrebbe dietro presentazione della bolletta, comprovante la reimportazione dell'automobile nel paese d'origine.

Il sistema ci sembra buono: il turista con esso evita tutte le noie di doverci recare in un dato luogo a determinate ore in cui questo sia aperto al pubblico ecc.

Ciclismo turistico e Alpinismo

L'alpinismo «tra le forme di sport è quella che più di ogni altra all'esercizio del corpo unisce l'esercizio del pensiero». Questa sentenza leggevo ancora l'altro giorno in una recente pubblicazione alpinistica; ma credo di non errare supponendo che il suo contenuto sia conforme al pensiero di quasi tutti (per poco non dico di tutti) gli alpinisti.

Quando (forse fra cinquant'anni) il ciclismo turistico sarà cosa completamente entrata nelle abitudini mentali del pubblico in genere e degli uomini seri in specie, a nessuno certo verrà mai in mente di considerare una salita in montagna come più feconda di lavoro mentale, di una escursione attraverso l'Europa, o attraverso qualunque plaga interessante.

Ma, per ora, è così, e nessuna ragione vale contro la forza delle abitudini mentali.

Le alte cime delle Alpi e la loro scalata contengono dunque maggior forza ideomotrice che non ne contenga la traversata dell'Europa, o quella della Toscana. La vista del ghiacciaio suscita più idee di quanto ne susciti l'osservazione di usi e costumi, monumenti e musei e antichità, popoli e razze e lingue e istituzioni politiche e sociali differenti, alternata con quella dei paesaggi più vari, dal mare al valico nevoso, dalla collina al lago e al piano.

È vero che qualche volta il ciclista turista si trova perfino davanti a dei ghiacciai, e non è che lasciar per poco la strada carrozzabile per salirci su, ma allora egli li vede nella sua qualità di ciclista, e la cosa è tutta differente. Solo l'alpinista può essere all'altezza della situazione, e solo lui è diritto di ammirarli per davvero.

Il corso del Reno offrirebbe delle attrattive se scorresse fra i 3000 e i 2000 metri e per arrivarci occorressero le scarpe ferrate e l'alpenstock. Ma si trova nel basso mondo, ove l'idea s'intorpidisce e la grave atmosfera pesa sulle menti, impedendo loro ogni volo e ogni agilità!

E lo stesso dicasi dei laghi lombardi e della Riviera ligure, dell'Umbria e della Sicilia. È vero che si trova qualche cosa di buono anche lì: ma se si potesse raggiungerne le bellezze arrampicandosi coll'alpenstock e la piccozza, allora si potrebbero muovere il pensiero! Così, invece, son destinate a rimaner sempre, come le bellezze e le attrattive di tante altre plaghe, un tesoro infecundo di bene intellettuale. Portatemi il mare e il Casentino, S. G. mignano e Taormina, sul Monte Bianco, e allora si diverranno fecondi di lavoro intellettuale! La loro disgrazia è di esser rimasti al basso!

E dire che nessuno è più entusiasta di me della montagna, ma aborro le esagerazioni esclusivistiche volute da una neofoba cortezza di vedute.

Entusiasta per davvero — e non per modo di dire o per partito preso — dell'alta montagna e delle intense e indefinibili emozioni che suscita nelle anime assetate di natura, son costretto però ad ammettere che, se le metto di fronte alla produttività d'idee che è insita in talune plaghe abitate, le alte montagne mi sembrano *tubulae raste* intellettuali. E questo sia detto con tutto il rispetto loro dovuto e senza venir meno alla più intensa ammirazione per loro. È una questione di confronti!

Si potrà dirmi: ma che c'entra il bicicletto colla visita delle bellezze naturali o artistiche e coll'osservazione degli uomini e dei loro costumi e delle loro istituzioni? Ri-

spondo: c'entra quanto c'entra l'arrampicata alpinistica colla contemplazione dei ghiacciai e del panorama che si gode dalla vetta d'un monte.

Supponiamo che tutte le vette si potessero raggiungere comodamente con delle ferrovie a dentiera. Forse che cessereste di considerare l'alpinismo (intendo quello vero, *prudente*) come un nobile sport atto a esercitare il pensiero? No certamente. E noi, nonostante che le ferrovie, o le diligenze, o le vetture, ci possano condurre dappertutto dove andiamo col bicicletto, consideriamo la locomozione ciclistica come la più adatta al turista, la più *conveniente* pel visitatore, rapida, sempre — ad ogni minuto — a disposizione di chi se ne serve, economica; tanto che con nessun altro mezzo — tolto forse l'automobile — si può visitare per davvero in un dato tempo una regione, e con un contatto continuo con uomini e cose che ne circondano. Ecco il legame stretto fra il bicicletto e le cose notevoli e atte a *muovere il pensiero*, di una data regione.

Se l'alpinismo è dunque uno sport intellettuale perché strettamente collegato colle bellezze che ci porta ad ammirare e le cose della natura che ci porta ad osservare, d'avvicino, non lo è meno il ciclismo turistico.

È di pochi escursionisti ciclisti il trarre un frutto intellettuale dalle loro escursioni? Verissimo, ma badate che lo stesso si deve dire degli alpinisti. La questione qui non riguarda il *mezzo sportivo*, ma la natura degli uomini che resta quel che è e non è cambiata da nessuna forma di sport né da alcun'altra istituzione umana. Volete che il ciclista che non sa provare alcun godimento elevato attraversando la Toscana, a un tratto cambi la sua natura salendo un'alta montagna?

E neppure nel beneficio morale che l'uno o l'altro sport possono portare al carattere e alla *fibra* dell'uomo si può trovare una superiorità nell'alpinismo. Le stesse difficoltà da superare — uguali per intensità, uguali per frequenza — trova il ciclo-turista nei suoi viaggi, e molte altre ve n'aggiunge la varietà degli usi, dei costumi, dei dialetti e delle lingue che incontra, o le contrarietà in cui s'imbatte nel mettono alla prova, ne temprano la forza d'animo, e lo educano a superar da sé le difficoltà, come lo educano alla riflessione, alla previdenza, alla costanza, alla prudenza, alla economia.

Nè certo sotto il riguardo ginnastico il ciclismo turistico può esser inferiore all'alpinismo, che anzi quello costituisce una ginnastica assai più completa.

Diremo dunque: ciclismo turistico e alpinismo costituiscono i soli due sport *turistici* e come tali di gran lunga i più atti a esercitare il pensiero. Ma se potessimo paragonare i vari campi in cui si esercita il turismo alle facce d'un poliedro, diremmo anche che, mentre l'alpinismo presenta una sola di queste facce, che — per quanto bella e nobile — non si può però dire che sia la più intellettuale né la più istruttiva, il ciclismo turistico le presenta tutte, a eccezione — *in parte* — di quella.

Al ciclismo turistico si potrebbe aggregare l'automobilismo, che gli assomiglia in tutto salvo che nella forma dello strumento e nello soppressione della parte ginnastica.

Superiorità! e però ben lontano dal voler dire uccisione. Se il ciclismo turistico è superiore all'alpinismo non vuol dire che questo debba cedere il posto a quello. Difficilmente io posso concentrare in una giornata tanto elevato e intenso piacere quanto quello che provo, dopo aver lasciato il fido bicicletto dove finisce la carrozzabile, in una solenne arrampicata su qualche colosso delle Alpi!

Un amante della montagna.

LA DONNA

negli "Sports", moderni

La *Revue des Revues* interessandosi alla partecipazione sempre crescente della Donna moderna agli sport multipli ha pensato d'indirizzare ad un certo numero di scienziati, letterati e poeti le seguenti domande:

1. *La donna cessa ella di essere donna, applicandosi agli esercizi fisici compresi nella denominazione generale di sport?*

2. *Queste ricreazioni possono essere per la donna moderna un diversivo salutare, o bisogna invece considerarle come una specie di engouement nocivo pel suo avvenire?*

I contrari.

A queste domande così rispondeva la regina di Romania, la colta e gentile poetessa che si nasconde sotto lo pseudonimo di Carmen Sylva: «Ammetto per la donna tutti gli sport moderni, sempre che ella rimanga graziosa e affettuosa come Sakuntala, soccorra gli infelici come Santa Genoveffa, conosca la musica come Santa Cecilia, fili come la Regina Berta, sappia tessere come Penelope, ricamare come le antiche principesse rumene.

«Per ciò che riguarda il coraggio della donna, non credo aver bisogno di ricordare Giovanna d'Arco, nè la figlia del Re Dace, nè le martiri, nè le madri eroiche, il coraggio della donna è a tutta prova, ed essa non aveva bisogno dello sport per convincerne il mondo.

«Se lo sport m'ispira qualche inquietudine, è perchè io temo di vedere sostituirsi all'uomo cavalleresco l'amazzonia moderna.»

Il dottor Jean Charcot dice di non ammettere per la donna che quegli sports che la lasciano interamente donna. «Voi mi chiederete ciò ch'io intendo per essere donna — egli scrive —; semplicemente di rassomigliare il meno possibile all'uomo, o di essere discretamente evoluta, graziosa, elegante, e soprattutto distinta. Seguendo questo mio parere, le donne conserveranno la loro superiorità sugli uomini, continueranno a farne quel ch'esse vogliono e gli uomini rimarranno o meglio ridiverranno galanti.»

Anche il dott. J. Héricourt non incoraggia affatto le donne a spogliarsi quasi del loro sesso per partecipare a quegli esercizi muscolari che sono propri dell'attività maschile. E soggiunge: «Sono spettacoli immorali, nel vero senso della parola, indipendentemente da ogni convenzione, perchè sono spettacoli contro natura, e che d'altra parte non sono esenti da qualche perversimento fisico da parte di quelle che vi si abbandonano. Che la giovinetta non dimentichi dunque ch'ella ha nulla da guadagnare e molto da perdere a dei giochi che possono compromettere la sua futura funzione di donna; e che la donna sia altrettanto convinta che la sua invincibile e durevole forza è nel suo *charme* di sposa e di madre, e non altrove.»

Bernsto Legouvé protesta energicamente contro l'ingombramento della ginnastica, la quale, sviluppando essenzialmente i muscoli, difforma l'armonia delle linee della donna. Per una eccezione, che non si riesce a comprendere, egli consiglia però alle giovanette e alle donne giovani la scherma. Ma se la scherma è uno degli esercizi ginnastici che maggiormente sfornano l'euritmia del corpo! Il Legouvé è un fortissimo schermitore, e la

passione dello sport da lui prediletto gli ha velato evidentemente il giudizio. Egli ha ragione invece quando consiglia il nuoto, essendo questo uno sport che non esige alcun sforzo eccessivo muscolare, ma un movimento ritmico, cadenzato, leggero insomma, se si tien conto della densità del corpo nell'acqua, ciò che facilita e attenua considerevolmente ogni movimento.

Sully-Prudhomme pensa che sia cosa eccellente per le ragazze e per le adolescenti di vivere, il più possibile all'aria libera e di fortificarsi, a profitto della bellezza, per mezzo della ginnastica e dei giochi un po' violenti; ma egli ha orrore di tutto ciò che tende, più tardi, a sostituire la forza alla grazia, l'energia alla dolcezza, l'agilità alla spontaneità. Per la giovinetta — egli scrive — e, in generale, per la donna, tutto ciò che è tolto alle qualità virili dell'uomo non serve che a snaturarle e toglier loro ogni grazia.

I favorevoli.

La fine scrittrice che si nasconde sotto lo pseudonimo di Daniel Leacur si mostra invece entusiasta di tutti gli esercizi fisici. «Amo assai — ella dice — nei circhi, i *tour de force*, di agilità, di abilità, tutti i movimenti che si compiono con una grazia precisa e sicura, tutti quelli che favoriscono la bellezza delle attitudini, dei gesti e delle linee

Marx Nordus è alquanto sibillino e paradossale.

«La donna — egli dice — rimane donna, intendo psichicamente, checchè ella faccia. Negli sports, anche i più maschilini per definizione, ella ha altre ambizioni e altre soddisfazioni dell'uomo. La questione del costume la preoccupa. Ella vuol piacere colle sue prodezze. E' questa un'altra forma di civetteria: sempre la civetteria. Ho pensato sovente che Diana sarebbe stata felice di farsi ammirare da Atteone se avesse portato un grazioso vestito da caccia. Se l'ha fatto invece massacrare è perchè egli ha avuto l'indelicatezza di guardarla prima che la sarta fosse passata.»

Anche la Duchessa D'Uza è disposta ad ammettere che il dedicarsi agli sports sia cosa perfettamente naturale per la donna data l'evoluzione dei tempi. Chi invece sembra poco persuaso di quest'opinione è George Fanor, il quale asserisce che la donna possiede dei mezzi più sicuri per avvicinar l'uomo al cielo.

Marcel Prévost, che è uno dei più acuti analizzatori dell'anima femminile moderna, non si sente il coraggio di affrontare la questione. Egli la estende però, in poche parole, sino all'inverosimile, dicendo che la donna, un po' alla volta, e per necessaria (?) evoluzione, riuscirà a fare le stesse cose che fa l'uomo... nelle scienze, nelle arti, negli esercizi del corpo e dello spirito.

Chiuderemo questa rapida rassegna accennando ad alcune idee espresse sull'argomento in questione da Emilio Zola, che da qualche anno si è fatto apostolo anche dell'emancipazione della donna ed è perciò disposto a riconoscerle il diritto di fare quel che più le talenta.

L'autore di *Germinial* non considera soltanto lo sviluppo fisico e la bellezza plastica cui miravano i greci favorendo i giochi olimpici; egli ha di mira soprattutto lo sviluppo morale, la manifestazione dell'individualità, che la pratica dello sport farà conseguire rapidamente alla giovinetta. Fra i mezzi più propizii per raggiungere questi intenti, lo Zola consiglia la bicicletta, e confessa che durante il suo recente soggiorno a Londra gli sono sembrate persino belle le *miss* dei

sobborgli che pedalavano ogni mattina verso il mercato....»

In conclusione l'inchiesta ha dimostrato che una corrente simpatica esiste oggi per la donna che si dedica ad esercizi corporali.

L'orrore, l'indignazione che poco tempo fa strappavano ai delicati alte grida, ora non si traduce più in articoli furibondi, ma svapora in querimonie solitarie.

La donna esercitando *saggiamente e moderatamente* i suoi muscoli coi vari, piacevoli, moderni generi di sport, non perde per niente la cosiddetta femminilità: resta un essere grazioso, gentile; diventa solamente un essere più forte, più sano.

Aggiungeremo qualcosa.

Non abbiamo alcuna simpatia per le pallide, clorotiche Ofelie. Sono creazioni di poeti malati ed asmatici. La madre dei vostri figli deve essere robusta, per creare e crescere una prole sana.

Ma non abbiamo alcuna simpatia per la *virago*, la donna che fa 200 chilometri filati in bicicletta, che voga come un canottiere di professione, che tira di scherma come il Pini. Questo non è più esercizio salutare adatto alla potenzialità di struttura della donna. E' acrobatismo femminile: roba che dobbiamo colpire severamente.

In questo senso — di non foggare cioè cogli esercizi sportivi dello nuovo Giovanni d'Arco, ma di favorire lo sviluppo armonioso delle energie femminili — all'inchiesta su citata, si può rispondere affermativamente.

DOTT. F.

Il Convegno d'Ancona

(20-21-22 Luglio)

Un tempo era l'idea religiosa che determinava i pellegrinaggi.

Oggi, all'idea religiosa ancor viva e fiorente, c'è aggiunta un'altra forza; il *turismo* che chiama a raccolta le giovanili energie, le mette a contatto della natura, ed è ad un tempo educatore della mente e del corpo.

I convegni che il Touring indice ogni anno nelle varie parti d'Italia sono le manifestazioni di questa nuova forza. Per essi l'idea turistica acquista ogni giorno nuovi proseliti, o per essi si forma a poco a poco la *coscienza turistica*, vale a dire l'amore dello sport non per se, ma come mezzo di godimenti intellettuali, sani.

Al convegno d'Ancona — riuscito splendidamente — abbiamo avuto una nuova manifestazione del concetto esposto più su. Ed Olindo Guerrini che vi ha preso parte, ne ha riassunto il significato con un saluto ispirato al Touring: il quale ha trasformato gli arrotini impazziti, in turisti seri.

I partecipanti al convegno superarono il numero di 500. Da Milano il dott. Favari ed il maggiore Barutta della Direzione Generale; da Rimini il cap. Angherà con una trentina di soci ed una fanfara ciclistica brillante, intonata, marziale, simpaticissima; da Bologna Pezzoli, Rubini, Olindo Guerrini con una forte squadra di cui mi spiace non poter designare tutti i componenti; da Roma Lega con molti compagni; e drappelli nume-

rosi da Chieti - Teramo - Abruzzo, citeriore - Fano - Macerata - Forlì-Civitavecchia - Recanati - Pesaro - Imola - Faenza - Falconara - Sinigaglia - Cagli - Foligno - Ascoli - Cesena - Fonara.

Note caratteristiche del convegno: alcune gentili cicliste tra cui ricordiamo la signora Belli-Zavagli: nessun velocipedastro; ordine grande, e grande cordialità tra gli intervenuti.

Le accoglienze. Furono fatte dalla *Sezione locale del T.* che ha la fortuna di posseder nel prof. Re o nei consoli Vivanti e Torelli delle energie instancabili, geniali. Nonchè dalla fiorente *Società Sport* presieduta dal Pompei, dalla quale Ancona sicuramente spera un risveglio fecondo ed utile. Le autorità comunali e governative s'unirono alle persone egregie su citate per dare agli ospiti un saluto cortese, e per mostrare al T. che la sua opera è nota ed apprezzata colà dove si puote.

I nuovi ad Ancona — ed erano una buona parte — hanno potuto nei due giorni vedere e comodamente le parti interessanti dell'interessantissima città; la quale per rivaleggiare con Venezia e Trieste non ha bisogno che di volontà: il resto glielo ha concesso la natura ed a profusione. Per persuadersi di ciò basta salire a S. Giacomo e gettare lo sguardo dalla gradinata che mette alla cattedrale famosa. La vista è incantevole, superba. *Ai piedi* la città distesa ad anfiteatro sulle colline: *in faccia* ed a destra il mare con Sinigaglia biancheggiante da lontano, e Falconara moderna legata alla città alta da una strada che taglia il monte in linea retta: come un gran verme bianco adagiato al sole tra la verzura cupa e folta. *Di dietro*, il monte Conero coi suoi Romitori; asilo antico di solitari, a cui fa contrasto il semaforo moderno, costruito a posta per associare la gente il più possibile. *Di fianco*, l'antica rocca papale minaccia il mare a minaccia, ad ammonizione; e che resta sempre interessante oggetto per l'amatore di roba vecchia, nonché per il mediatore sulla mutabilità delle cose umane. *In fondo*, il mare, questo mare Adriatico così bello, così maestoso, così... poco nostro. Questo mare noi l'abbiamo percorso in piccola parte con l'allegria comitiva convenuta ad Ancona. Sul *Serbia* magnifico, nuovissimo piroscafo della N. G. I. s'è corso fino all'altezza di Porto Recanati e poi risalito a Falconara Marittima.

Qualcosa di splendido. E qualcosa anche di utile, per gli esperimenti di salvataggio compiuti nella traversata dalla società omonima risiedente in Ancona. Questa società — tra parentesi — è la prima sorta in Italia sull'esempio della consorella inglese. E' presieduta da un apostolo: il Passarini capitano di porto in luogo: un innamorato dell'idea, che vive per quella, e che ha una straordinaria forza di suggestione. Ho fatto sul battello la sua conoscenza, ho assistito ai suoi esperimenti, e sono lieto di affermare qui che la sua opera merita d'essere apprezzata e seguita in tutta Italia.

«Cid che ostacola la mia azione — mi dicca lui — la imperfetta conoscenza della medesima. Io credo che la società di salvataggio abbia a localizzarsi semplicemente in un lavoro benefico per chi sa e sa in acqua. Tutte le forme usfittiche a qualunque costo siano donate, possono aver aiuto da noi, non ho io — ad esempio — saltato un mio neonato asfittico coi metodi che insegno per rinviare un annegato? E non debbo confessare che è a questo mio intervento previdenziale di fronte alla comare ignorante, eh'io della

la fede nel trionfo avvenire d'una idea sperimentata da me buona?

Il banchetto. Siccome non c'è solennità a questo mondo senza simposio, così anche il banchetto è venuto a compiere le feste anconitane.

Immaginate 400 convitati sulla piattaforma d'uno stabilimento balneare; immaginateli per la più parte giovani: metteteli a mangiare in faccia al mare, a fine di pranzo esaltateli col ricordo della società a cui appartengono — con quello dei trionfi di questa società — col ricordo dei loro doveri alla patria ch'essi amano e si vedono così bella davanti — mostrate loro un uomo di pensiero, Stecchetti, non più giovane, che viene tra i giovani, e si compiace di vivere qualche giorno con loro; anzi consacra a loro un inno alla patria che non morrà, — e voi avrete la sintesi del banchetto d'Ancona, del quale il risultato di propaganda sarà certo grandissimo, come straordinario fu l'effetto di simpatie e di emozione nella cittadinanza. Non per niente si vedono i rappresentanti del governo e del comune uscire dalla gelida riservatezza dell'ufficio, per associarsi, entusiasti, al rappresentante del T. E non per niente ad una accolta di persone ieri ignote, si può oggi parlare il linguaggio dell'azione e del pensiero!

DOTT. FAVARI

L'era anippica

Ecco un titolo alquanto oscuro. Ma come designare meglio con una sola parola *l'epoca nella quale la trazione meccanica in ogni genere di locomozione prenderà il posto del cavallo?* Il greco, sul quale abbiamo sonnecchiato in gioventù, deve ben servire a qualcosa. Nel caso presente si fornisce un titolo espressivo quanto mai: è quindi il caso di cogliere al volo l'occasione e di creare una parola che dica almeno qualcosa.

Ma dice essa il vero?

Se stiamo alle affermazioni dei giornali, se ascoltiamo le potentissime trombe della reclamo, se visitiamo le esposizioni che si susseguono ad ogni istante, l'automobilismo è il trionfatore del giorno, e sarà l'assoluto dominatore della locomozione e trazione del domani.

Ma la cosa cambia aspetto quando mettiamo su un automobile il nostro rispettabile posteriore, e sottoponiamo la macchina alle prove di una corsa un po' lunga.

Ci facciamo allora un concetto delle condizioni dell'oggi. Gli osanna non si mutano in un crucifige, ma troviamo che i cavalli conservano ancora una funzione importante, necessaria alla società.

Ieri si dicevano destinati a sapienti trasformazioni eularie. Oggi rimangono gli utili e necessari collaboratori dell'uomo. E' quindi opportuno il fare un breve inventario dell'automobilismo, e vedere le ragioni per cui l'era anippica sta ancora — insieme al futuro — sulle ginocchia di Giove.

Le qualità ideali d'un automobile si possono indicare così:

Bisogna anzitutto che esso non costi caro — che sia di una costruzione solida — che sia di lunga durata — che possa fare un lunghissimo percorso con grande provvista di combustibile — che sia capace di fare quasi tutto lo salite e che abbia una buona velocità.

Quanto al costo, l'automobile rappresenta ancora un lusso da gran signori. Ma anche indipendentemente dal prezzo iniziale, il complicato meccanismo richiede troppe

e troppo continue spese per non gravare sulla media delle borse la quale è assai modesta.

L'America, che è più pratica dell'Europa, sta preparando già uno stock di automobili del tipo e della qualità delle attuali da 8000 fr. per lanciarlo in commercio a 3000 appena, e in tal modo l'automobilismo acquisterà la clientela della folla, dopo di che sarà veramente pratico per trasporti e per turismo.

Il combustibile è uno delle difficoltà maggiori intorno alla quale girano gli inventori, senza aver potuto risolverla ancora. La distribuzione di posti di rifornimento lungo il percorso, non è cosa tanto semplice quanto si crede. La macchina dell'avvenire deve poter contenere nelle capaci sue viscere il cibo per almeno 200 chilometri.

Circa la velocità non crediamo sia necessario toccare limiti maggiori. Le ferrovie non ci sono per niente, né l'automobile è destinato a farlo sparire. Per i bisogni del turismo, dell'industria, dei trasporti la velocità di 30-40 chilometri all'ora può soddisfare, e considerarsi anzi come un ottimo risultato.

Si viaggia su strade — signori miei — non su rotaje. La ricerca febbrile di velocità stragrandi, se riflette il desiderio umano di far sempre più presto, non deve avere alcuna importanza per noi.

L'essenziale è di marciare sicuri, su una macchina solida, con un buon passo, superando tutte le ordinario salite dei nostri luoghi accidentati. Giacchè la gente pratica non si lascia inebbricare dalla corsa coreografica: ma applica il nuovo sport alle cose utili.

Ora quando davanti ad una modesta salita si vede costretta a sgravare la macchina, come si fa per una nave in secco, essa ha il diritto di dire ai signori costruttori — *Più adagio, ma più continuamente.*

Come si vede l'era anippica è ancor lontana. L'automobilismo — si può dirlo senza atteggiarsi a profeti — ha davanti a sé un avvenire grande. Ma finora esso muove a malapena i primi passi sul terreno pratico.

Cantare il *De profundis* sui quadrupedi più o meno generosi, è cosa ancor prematura.

L'automobilismo odierno si può assomigliare a quelle nebulose che toccano il periodo della concentrazione, e dalla diffusione caotica dei gas, passano alla solidificazione attorno ad un centro.

Il fenomeno del caos rappresenta, la legge di ogni cosa al mondo,... perchè fu pure il principio del mondo. Il rilevarlo è bene, giacchè mentre ci dà luna per l'avvenire, adempie alla funzione provvidenziale di smorzare gli entusiasmi irrisolubili, sognanti già una umanità trasvolante su macchine ideali, dominatrice della terra e di quanto la circonda.

Per arrivare al qual punto, molt'acqua passerà ancora sotto il ponte manzoniano, e molte rozze creperanno ancora sotto la frusta del vetturale spietato, lungo le vie arse dal sole o battute dalla pioggia.

Dott. F.

Guida delle grandi comunicazioni.

Si avvertono i soci che quando sarà pronta la Guida delle Grandi Comunicazioni, e se ne sarà incominciata la spedizione — cioè verso il 19 Agosto, come già annoverato, non si potrà dar corso a nessuna richiesta di precedenza nella spedizione, per la materiale impossibilità di levare l'indirizzo dei richiedenti, dai fasci già pronti e consegnati all'appaltatore della spedizione.

Chi volesse proprio la spedizione con precedenza dovrà versare l'importo di una seconda copia (L. 5.50 per i 3 volumi dell'Italia, sconto 50 per cento per i soci, posta in più; per il volume dell'estero il prezzo non è ancora fissato).

Le meraviglie d'un Socio

L'egregio nostro consocio Ingegnere Enrico Mellerio di Craveggia ci scrive meravigliandosi come mai il Touring possa dare tanta roba ai suoi soci senza rimettervi del proprio stante la modicità della quota annua.

Nessuna meraviglia più giusta di questa e lo provano le seguenti medie compilate dal nostro ufficio.

Media delle spese fatte per ogni Socio.

Soci	2197	5514	11507	14940	18750
	1895	1896	1897	1898	1899
Publicaz. date ai Soci	2 13	4 14	3 66	3 80	3 61
Rivista Mensile	0 15	0 20	0 10	0 11	0 55
Sezioni	1 23	0 70	0 33	0 09	0 10
Pali ind. cassette ripar.	—	—	—	0 04	0 17
Diversi	0 03	0 01	0 01	—	—
Spese generali d'Amn.	2 23	1 80	1 11	1 11	1 20
Deposimento e svalut.	0 25	0 02	0 16	0 10	0 05
Perdite sui valori . . .	—	—	—	—	0 15
	6 02	6 87	5 67	5 55	5 86

E tutto ciò senza calcolare gli altri vantaggi materiali e morali di cui godono i soci. (facilitazioni, sconti esenzione di deposito alle frontiere).

Noi siamo arrivati a questo risultato mercè il numero dei soci che diminuisce le spese prime di stampa; e mercè anche la bontà delle nostre pubblicazioni le quali vengono ricercate e pagate anche da non soci, con guadagno materiale e morale del T.

Il qual utile non lo versiamo a profitto del fondo di riserva, ma lo devolviamo ogni anno a maggior vantaggio dei soci, come dimostra la seguente tabella.

Media degli introiti fatti per ogni Socio.

Soci	2197	5514	11507	14940	18750
	1895	1896	1897	1898	1899
Ammiss. nuovi Soci	1 26	1 31	0 91	0 61	0 39
Vendita pubblicazioni	0 86	0 32	0 62	0 35	0 40
" minuterie	0 17	0 26	0 11	0 12	0 12
Interessi su somme . . .	0 04	0 07	0 66	0 11	0 14
Diversi	0 03	—	—	—	—
	2 36	1 96	1 73	1 19	1 05
Quota Sociale	5 —	5 —	5 —	6 —	6 —
	7 36	6 96	6 73	7 19	7 05

Dopo di ciò chi non si farà socio del T.?

Biblioteca

FACILITAZIONI PER I SOCI.

(Mandare l'importo al T.)

PARIGI e DINTORNI. Anche questa recente guida Troves, di cui facemmo cenno nel num. di giugno, i soci possono avere franca di porto col 20 o/o di sconto, quindi per L. 3,20 anziché 4. E' un volume di 450 pp., con 32 incisioni e 2 piante di Parigi e dell'Esposizione.

GUIDA ALLE ACQUE E AI BAGNI D'ITALIA. V. nella rubrica (*Nuove pubblicazioni*). Medesimo sconto per i soci, che possono così averla franca di porto per L. 4, anziché 5.

GUIDE JOANNE. — La ben nota casa Hachette di Parigi, editrice delle rinomate (*Guide Joanne*), à fatto dono alla Biblioteca del T. delle seguenti guide, sulle quali, come su tutte le altre, à pure concesso ai nostri soci una facilitazione nell'acquisto. I soci hanno diritto ad averle a

prezzo di copertina, franche di porto e senza aumento per l'aggio mandando l'importo al T.

FRANCIA, ALBAZIA E ALGERIA.

Paris, ses environs et son Exposition 1900. Un vol. di 530 pp. con 81 piante e carte. (5 fr.). — Segnaliamo in special modo ai soci che si recano a Parigi, questa guida, anche per il prezzo modesto a cui gli editori l'anno ridotta.

Corsi. Con un'appendice *La Corse à bicyclette.* — Con 6 carte e 3 piante. 6 fr. — Ediz. 1898, messa al corrente per le notizie pratiche nel 1900. — Per i turisti che intendano visitare la Corsica in bicicletta, questa guida è finora l'unica che dia loro informazioni e istruzioni speciali. Essi vi troveranno anche degli accurati e particolareggiati itinerari ad uso dei ciclisti. Questa parte della guida fu compilata in modo lodevole del prof. A. Courtet, allora delegato del T. O. de France a Bastia.

Dauphiné. — 1899-1900. — (7 fr. 50).

Franche-Comté et Jura. — Messa al corr. per le notizie pratiche col 1898. — (7 fr. 50).

Provence. — 1896-1899. — (10 fr.).

Savoie. — 1898-1900. — (7 fr. 50).

Vosges et Alsace. — 1898-1899. — (7 fr. 50).

Algerie et Tunisie. — 1896-1900. — (12 fr.).

ALTRI PAESI.

Belgique et Luxembourg. — 1897-1900. — (7 fr. 50).

Espagne et Portugal. — 1898-1899. — (18 fr.).

Hollande et Bords du Rhin. — Messa al corr. p. le not. prat. col 1900. — (7 fr. 50).

Italie. — 1899-1900. — (10 fr.).

De Paris à Constantinople. — 1896-1899. — (15 fr.).

Grece. I. Athènes et ses environs. — 1896. — (12 fr.).

Grece. II. Grèce continentale e' Iles. — 1891-1900. — (20 fr.).

Egypte. — 1900. — (20 fr.). — Questa guida è un lavoro notevole, dovuto al sig. G. Bénédite, conservatore aggiunto delle antichità agiziane del Louvre, riccamente corredato di carte, piante, illustrazioni e tavole sinottiche. E' divisa in 3 eleganti volumi, di cui il I costituisce una piccola, interessante monografia sull'Egitto, sua geografia e storia, costumi, governo e amministrazione, religioni, monete ecc.; in esso si trovano pure copiosi avvertimenti e consigli pratici per i turisti.

Pyrenées. — 1898. — (5 fr.).

Stations d'hiver de la Méditerranée. — 1900. — (3 fr. 50).

NB. — I suddetti volumi sono tutti riccamente corredati di carte e piante e legati in tela e oro.

Un'ottima istituzione nello *Guide Joanne* è quella di raccogliere tutte le notizie d'ordine pratico (alberghi, guide, vetture ecc.) in un fascioletto in principio del volume, in modo da potersi rinnovare più spesso che non si rinnovino le edizioni delle guide.

DONI PERVENUTI.

Dal sig. Emilio Goi: *Primo Congresso dei velocipedisti italiani.* Milano, 1893.

Dal sig. Dott. Luigi Scotti, Console di Stradella: una copia del volume *Le bellezze della Svizzera*, da lui tradotto, e di cui parliamo nel numero di giugno.

Il Bibliotecario
G. OLIVIERI.

Il Touring a Parigi.

Ecco un eloquente attestato in nostro favore. Ci viene dal giornale *Feld* di Parigi che scrive:

«Nella sessione 30 (sport) sono bene rappresentate in tutti i rami la Francia e la Germania. Ma che dire dell'Inghilterra e dell'Italia? La prima è rappresentata da qualche cassa; l'Italia dalla sola mostra del Touring Club Italiano!»

Nuove pubblicazioni

GUIDE JOANNE. I soci troveranno cenno nella rubrica *Biblioteca* (Facilitazioni per i soci) di alcune nuove, interessanti edizioni delle *Guide Joanne*.

VADEMECUM DELL'ALPINISTA. — Paravia ed., 1900, Pp. 161, L. 1.

Questa utile pubblicazione è fatta per cura del Club Alpino Italiano, e compilata dai signori N. Vigna, F. Mondini, dott. F. Santi, dott. A. Ferrari, prof. cav. F. Porro e prof. C. Ratti. Vi notiamo: i cenni sulla fondazione e sulle opere del C. A. I.; le notizie sulle varie sue Sezioni e sulle opere compiute da ognuna d'esse; l'elenco delle Società alpine italiane ed estere; una piccola bibliografia, — che andrebbe un po' più completata nei suoi dati (specialmente per i nomi d'editori), — di guide delle regioni montuose d'Italia e contrade limitrofe; consigli pratici a chi si reca sui monti; l'arredamento alpino; norme igieniche per gli alpinisti; tavole del nascer e del tramonto del sole e della luna per gli orizzonti di Torino, Milano, Venezia e Roma; guide e portatori del C. A. I. coll'indicazione delle principali salite da essi compiute; un elenco — che crediamo completo per quanto riguarda i rifugi — di rifugi e alberghi nelle Alpi italiane e negli Appennini, colle notizie nella loro altitudine, capacità, distanza dai centri vicini, salite principali a cui servono ecc.; orari e tariffe dei servizi di vetture postali e diligenze nelle valli alpine.

L'edizione si presenta bene, e corredata da 12 incisioni di rifugi e di attrezzi da alpinisti e, tenuto conto dell'utilità pratica sua, della cura con cui fu compilata e del prezzo mite, è da augurarsi che il pubblico degli amanti della montagna vi corrisponda degnamente, incoraggiando una pubblicazione, le cui successive edizioni potranno così perfezionarsi e completarsi.

Un'utilissima aggiunta potrebbe essere quella di tutti i *segnalati* finora compiuti in Italia. E giacchè questa pubblicazione non si presenta come una pubblicazione ufficiale del C. A. I., per i suoi soci, ma anzi edita da un editore privato, ci pare non sarebbe male se estendesse le notizie riguardanti le Società alpine e loro guide alle altre Società italiane all'infuori del C. A. I. Ciò è anzi necessario per un vero *vademecum dell'alpinista italiano*.

GUIDA DESCRITTIVA E MEDICA ALLE ACQUE MINERALI ED AI BAGNI D'ITALIA *nonchè agli stabilimenti idropatici, ai soggiorni d'inverno, alle cure col siero di latte e coll'ura*, del dott. Plinio Schivardi. — VIII ed., Milano, Treves, 1900. Pp. 500.

Le molte edizioni avute dalla nota opera del dottor Schivardi, che crediamo l'unica del genere, ne attestano la vera utilità per chi debba scegliere fra il gran numero di Stabilimenti di cura, esistenti oggi in Italia. Qui non mancano neppure i più piccoli e meno noti, e per ognuno si danno le indicazioni sulla località e vie per arrivarvi, sulle varie sorgenti e loro composizione, sugli stabilimenti e quello che offrono, loro tariffe cc., sul soggiorno e le varie risorse che presenta, sull'uso e l'efficacia curativa delle acque, cenni storici ecc.

E' certamente bene che il lato turistico sia accennato, giacchè anche le risorse turistiche possono contribuire a determinare una scelta.

La guida si estende anche al Trentino e alla Svizzera Italiana, ed è corredata di una cartina d'Italia in cui son segnate in rosso le stazioni di bagni e cure, o per meglio dire una piccola parte di esse, in causa della piccolezza della scala; forse varrebbe la pena di adottare una scala più estesa, per poterci indicare tutte le stazioni di bagni e vederne meglio la loro posizione.

*** GUIDA ILLUSTRATA DELLA VALLE D'AOSTA.** — Parte I. Torino, Casanova, 1899, pp., 257 e 1 carta al 225.000, IV ediz. L. 5.

E' una nuova edizione della vecchia guida Ratti e Casanova, di cui questa prima parte comprende la Val d'Aosta fino ad Aosta esclusa e un cenno sul bacino di Zermatt. E l'edizione è bella, e adorna di molte incisioni, in cui non mancano le buone, ma è altresì ricca di inesattezze, e infiorata di scherzi e di barzellette di assai dubbioso gusto e di men dubbia opportunità. La scorrettezza della lingua poi e l'imprecisione e improprietà del linguaggio raggiungono spesso l'inverosimile.

La Val d'Aosta, una delle plaghe alpestri più belle e frequentate, merita di aver presto la guida degna di lei.

Illustrated Guide to the Valleys of the BIELLESE REGION to the South of Monte Rosa by P. Padovani and E. Gallo. — Turin, Casanova, L. 1,25 (1/).

La signorina Padovani e il sig. Gallo, vicepresidente del C. A. I., Sezione di Biella, pensarono di presentare agli Inglesi una piccola, sommaria guida del Biellese che, coll'aiuto dell'editore, riuscì un elegante volumetto, adorno di buone incisioni.

Per quanto sommaria, non sappiamo però giustificare la guida di tralasciare l'indicazione delle ore di cammino richieste dalle varie escursioni. Vi troviamo notizie particolareggiate sui vari stabilimenti idropatici del Biellese, gli orari ferroviari e tranviari, uno schizzo cartografico della regione. Un indice alfabetico dei nomi porta a lato dei medesimi, in piedi, le altitudini importanti, le quali (perchè?) non sono mai date nel volume.

MARCE IN MONTAGNA SULLA NEVE, di O. Zavattari, maggiore negli Alpini. — Torino, Casanova, 1900, pp. 64.

In questo opuscolo scritto per i militari gli alpinisti potranno trovare molte utili cognizioni.

PARIGI E DINTORNI. *Guida pratica, descrittiva*, di Alberto Costa. — Chiavari, Tip. Chiavarose, 1900. Pp. 320, L. 1.

UN PO' D'EUROPA IN BICICLETTA di A. Boeri-Perizzi. — Fascicolo II, luglio 1900. Presso l'Autore, Piacenza, Corso V. E. 11.

Comunicazioni tra i Soci ⁽¹⁾

DOMANDA N. 17. — Non sarebbe opportuno che il Touring tenesse nei locali della sua sede un album: in cui fossero raccolte le fotografie dei suoi rappresentanti, consoli, soci vitalizi e benemeriti?

(1). Questa rubrica non impegna per nulla la Direzione e quindi il T. E' una tribuna ove i soci — con una certa misura — possono scambiarsi delle idee.

DOMANDA N. 18. — Munito di una sola tessera del Touring posso importare contemporaneamente due o più biciclette, essendo parecchie quelle che io abitualmente uso?

7596 10344.

DOMANDA N. 19. — Il possessore di una bicicletta italiana fornita della targhetta dell'anno in corso sia all'uscita che all'entrata in Italia deve sottomettersi alle formalità doganali e staccare la bolletta di esportazione temporanea oppure ne è esente?

E nel caso che la esportazione avvenisse a fine d'anno e la riesportazione nell'anno successivo come deve regularsi?

7596 10344.

DOMANDA N. 20. — L'avv. Maurizio Camporota n. 27344), chiede che in uno dei prossimi numeri della Rivista siano riprodotte le fotografie di tutti i componenti il Consiglio direttivo.

DOMANDA N. 21. — Quale è il miglior metodo per conservare i mantelli dei ciclisti?

Basilico Arcanini, Piedimonte (Gorizia).

DOMANDA N. 22. — Quali sono i requisiti perchè una società ciclistica possa essere considerata Sezione del T. C. I.?

Prof. Baldo cap. Giuseppe, Console di Chioggia.

DOMANDA N. 23. — Non sarebbe opportuno che il Touring avesse un esattore in ogni città?

N. 8351

DOMANDA N. 24. — Quali risultati pratici si otterrebbero alle seguenti modificazioni alle biciclette?

a) se due piccole pompe aspiranti e premente fossero messe in moto a mezzo delle pedivelle ed applicate al fondo del telaio?

b) se le suddette pompe trasmettessero l'aria così ottenuta in un piccolo cilindro a pistone, il quale facesse agire due piccolissime eccentriche applicate pure sull'asse principale delle pedivelle?

Socio Giuseppe Serena di Genova.

DOMANDA N. 25. — Qual'è il processo più facile e sicuro per togliere la ruggine ai pezzi nichelati delle biciclette?

Qual'è l'opera che illustra largamente la Valle di Fesino (Trentino) anche dal lato storico?

Zatta Luigi da Teolo (Padova).

RISPOSTE.

ALLA DOMANDA N. 17. — Sarebbe opportuno, e bello. Sentiremo in proposito il Consiglio.

ALLA DOMANDA N. 18. — Non è la tessera che permette importare nel regno una bicicletta senza deposito, ma il fatto che questa porti la targhetta 1900. segno d'aver pagata la tassa in Italia.

ALLA DOMANDA N. 19. — Troverà le risposte nel Vade-mecum doganale che pubblichiamo in questo numero.

ALLA DOMANDA N. 20. — Il Consiglio direttivo è lieto che Ella riconosca il suo lavoro. Ma gli basta questa soddisfazione, e crederebbe non modesto pubblicare i propri ritratti sulla Rivista.

ALLA DOMANDA N. 21. — I mantelli di lana si conservano come al solito; quelli di *guttaperca* devono essere puliti, asciugati, al momento della riposizione in guardaroba. Ogni tanto nuova ripulitura e all'occorrenza unzione con vaselina.

ALLA DOMANDA N. 22. — Una sezione del T. è costituita dai soci del luogo. Quindi una Società ciclistica se prende una Associazione collettiva rappresenta un socio. Se prende tante associazioni quanti sono i soci, questi sono soci individuali davanti al T. o costituiscono una Sezione indipendentemente dell'appartenere ad una Società ciclistica. Non possono esistere in un luogo più sezioni del T.

Varietà

Biciuletta a motore.

Il sig. Antonio Trevisan di Padova ha presentato all'Esposizione di Vincennes due biciclette a motore semplici ed eleganti.

Il motore è a due cilindri, posto in basso, perchè la trasmissione del movimento è diretta nell'asse della ruota posteriore a mezzo di due bielle. L'accensione del miscuglio nei cilindri, ed il funzionamento delle valvole di scarico, viene regolato da ingegnoso asse distributore, che a mezzo di una catenella riceve il movimento dall'asse della ruota posteriore. L'accensione è elettrica ed un unico rocchetto la distribuisce nei due cilindri a mezzo di uno speciale commutatore. Il motore è provvisto di un sensibile *trembleur* e di valvola speciale che regola l'emissione della quantità di miscuglio, e dà al motore stesso la massima regolarità di funzionamento. I pedali comuni, sono aboliti perchè la messa in moto vien fatta come per le biciclette comuni, è provvista di poggia piedi, uno dei quali quando non venga abbandonato dal guidatore, chiude il circuito dell'accessore. Tutto il meccanismo è protetto da un *carter* d'alluminio e la lubrificazione è automatica.

La bicicletta, compreso il motore che sviluppa 1 1/2 HP, pesa 32 kg. raggiunge i 40 kilm. all'ora, non dà trepidazioni, ed è silenziosa. *Videbimus infra.*

Un nuovo metallo.

H. Ludwig Mach di Berlino ha trovato un metallo nuovo destinato a grandi applicazioni nell'industria automobilistica esso sarebbe battezzato con il nome di *Magnelium*, d'aspetto grigiastro ma è più leggero dell'alluminio. Si compone di magnesio di cui la densità è 1,75 e di alluminio, la cui densità raggiunge 2,75.

Aspettiamo che l'esperimento dica o meno se gli entusiasmi sono giustificati.

Associazione Nazionale per il movimento dei forestieri.

Questa associazione a tutto il 15 luglio 1900 ha già raccolto 45 sottoscrizioni con il versamento di L. 1000 per ogni azione. Tra gli aderenti notiamo l'ex Ministro Maggioreina Ferraris, il noto Spatz di Milano, ed il nostro Touring.

Questa società non poteva presentarsi sotto migliori auspici. A questo proposito notiamo che alcune fra i nostri aforismi pubblicati negli scorsi numeri, non avevano per oggetto la classe degli albergatori.

Culpivano semplicemente alcuni di questi contro i quali ci pervengono continue lagnanze di soci. Per gli albergatori in genere, o per la Società che essi hanno costituita abbiamo stima e deferenza.

Il viaggio di Masetti.

Questo straordinario turista sta facendo un viaggio da Algeiras punta estrema della Spagna, traversò l'Europa

al Capo Nord, tornando per Costantinopoli. Egli mandò a noi ed ai soci del Touring un cordiale saluto che ricambiamo di gran cuore.

Ciclisti Bersaglieri.

Il Plotone Ciclisti del 5. Bersaglieri di stanza a Livorno comandato dal tenente Razzini partì la mattina del 10 scorso, in pieno assetto di guerra, per Pisa-Lucca-Bagni di Lucca S. Marcello-Monte Oppio (m. 821 sul mare)-Pracchia-Porretta Vergato-Bologna km. 190. Alle 21 in. contrato a Casalocchio da molti ufficiali del 4. Bersaglieri con essi entrava poscia in Bologna ed in perfetto ordine, sabbene Giove Pluvio scatenasse su di essi un forte temporale. Alla cena offerta del 4. ai Bersaglieri del 9. il Capitano Buonamici comandante di quella compagnia Ciclisti pronunciava le seguenti parole. «Vi saluto a nome del 4, e mi rallegro con voi della splendida marcia che avete compiuta e che fa onore a tutti i Bersaglieri ed a voi in ispecie».

Dopo un giorno di riposo, il 12 ripartiva per Sasso, Montepiano-Firenze km. 115. Il 13 alle 11 lasciano Firenze ed alle 18 arrivano a Livorno, incontrati a parecchi chilometri dalla città da molti ufficiali in bicicletta e ricevuti in quartiere al suono della fanfara, da tutti gli altri ufficiali con alla testa il proprio Colonnello Sigliana che rivolge al plotone ciclisti sentiti elogi e consegna al tenente Razzini una medaglia d'oro.

Dott. Ciclo.

Arte e Fotografia

VIII.

LA LUCE.

Vi sono delle luci artificiali che possono con un certo vantaggio surrogare la luce del giorno. Prima fra tutte la luce elettrica. Ma l'impianto è costoso ed un dilettante difficilmente ne può usare. La luce del magnesio può surrogarla... ma: ne vedeste mai quelle fotografie ottenute con tal mezzo, di figure con faccie cadaveriche, con occhi allucinanti... di aspetto quasi sinistro? Effetti veramente artistici, nel ritratto, si possono ottenere combinando la luce del magnesio a quella diurna. L'argomento è di grande importanza non solo per i professionisti ma anche per i dilettanti, che, sprovvisti di terrazza si trovano sempre nel più grande imbarazzo volendo ottenere entro stanze od ambienti poco illuminati, ritratti di effetto. La luce artificiale è data da una lampada a polvere (di magnesio e clorato) dei tipi comuni, in cui la polvere è soffiata sopra una fiamma scocca. Può servire bene anche una lampada a nastro, ovvero anche un pezzo di nastro di una determinata lunghezza, senz'altro. La luce si può produrre sopra o sotto al soggetto, davanti o di dietro, lateralmente, dirigendo il fascio luminoso in modo esatto, facendolo passare per determinate aperture circolari ovali, quadrate, fessure praticate su di una scatola di cartone entro la quale si collocherà l'apparecchio produttore.

La modellatura della persona, specialmente del viso, sarà di molto aumentata. Si possono ottenere effetti buoni illuminando la figura di fronte — la luce sarà prodotta a 15 cm. circa sopra la testa. Dirigendo il fascio luminoso dal basso in alto, usando di aperture larghe nella scatola, si ottengono effetti graziosi, verosimili, quali di signore in palco a teatro, alla finestra, al caminetto. Si curerà pure la messa in scena conveniente per lo studio scelto.

Una illuminazione posteriore (dietro la testa) fa risaltare il profilo sul fondo rischiarato. Sono effetti molteplici e meravigliosi che questo sistema di duplice illuminazione può dare.

Si rammenti l'osservatore che vi deve essere sempre dell'aria, e le ombre pastose: certe crudozze non devono assolutamente sussistere. — Signore al tavolo, alla luce di una lampada, attente alla lettura, al ricamo, in intima conversazione, al giuoco, riunioni famigliari in salotti bene illuminati, con effetti di ombre e di luce, si possono avere facendo uso di lampade con paralume di una qualche grandezza, togliendo il tubo, filandovi la lampada per il lampo. Il paralume deve essere solido, montatura metallica possibilmente, ed abbastanza ampio per poter dirigere convenientemente i fasci luminosi. L'apertura superiore sarà chiusa con un disco di cartone, o di metallo, che impedirà alla luce di uscire, velando la lastra.

Si evitino sempre negli accessori (fondi e vestiti) l'uso di oggetti o di stoffe di colore bianco crudo. Le parti in ombra saranno fatte staccare sul fondo con parti più chiare.

Si sopprima sempre, quasi totalmente la luce del giorno in alto. Il tempo di esposizione sarà dato dalla pratica: per ottenere buoni risultati si modifichi la due luci (diurna ed artificiale) in modo che il tempo vari sempre da 6 a 10 secondi.

Lo sviluppo sarà condotto in modo da dare subito i grandi neri, e quindi i dettagli (nel fototipo). Si sviluppi a fondo, non curando di cercare effetti con la mancanza di dettagli noi bianchi.

L'effetto della luce artificiale diminuisce assai colla distanza, a 2 metri è quasi nullo.

Socio NICO BARBIERI.

Notabene per i Soci.

Le Riviste dei mesi di gennaio e maggio sono esaurite essendosene fatto stampare solo il numero di copie corrispondente al numero dei soci iscritti nei rispettivi mesi. Ne sono in vendita pochissimi esemplari a cont. 20 ciascuna.

Non è possibile consentire la sostituzione dall'una all'altra pubblicazione perchè di ogni guida o carta si fa sempre un numero di copie corrispondente al numero dei soci dell'anno in corso oltre a quelle poche disponibili per la vendita.

Per avere la medaglia di benemerita e concorrere ai doni assegnati ai Soci benemeriti, occorre farne domanda inviando il nome dei Soci presentati, la località e la data della presentazione.

Ai nuovi soci verrà mandata la Guida delle Grandi Comunicazioni (terza edizione) nell'Agosto 1900. Coloro che desiderassero la seconda edizione possono acquistarla al prezzo ridotto di L. 1 in luogo di L. 2.50 la copia.

La tenue quota di L. 6.— annue non consente al T. di rispondere alle numerose richieste che gli giungono dai suoi 19.000 soci se non quando alle richieste stesse è unito il francobollo per la risposta. Alle domande senza francobollo si risponde senza affrancare la lettera. Questo sistema sembra preferibile all'altro — adottato da istituzioni congeneri — di non rispondere affatto.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Giugno al 15 Luglio 1900

SOCII VITALIZI. (*)

Milano - Ing. Luigi Boselli — Gorla Minore - Durini Conte Gino — Firenze - Tonietti cav. Ugo

SOCII EFFETTIVI. (**)

- ALESSANDRIA - Acqui.** — Montelli Luigi.
Asti. — Donadio Felice, Fantozzi geom. Franc. Farrazzo rag. Attilio, Marchia Giuseppe, Nosenzo Prospero, Tagliaferro Ernesto.
Casale Monferrato. — Caputi cap. Silvio, Castiglioni cap. Corrado, Fimo Alberto, Ruberti ten. Evaristo, Scarola cav. Edoardo.
Monbaruzzo — Fontana Luigi.
Montalto Scarampi. — Binello geom. Battista.
Montegrosso d'Asti. — Dogliotti geom. Ernesto.
Veri figure. — Corto Giov. Batt., Dellacacchio Giuseppe, Gambarotta Giuseppe, Predasio Natale, Stabellini Giulio.
Piovera. — Balbi march. Guido.
Ronco Serivia. — Barzotti dott. Vincenzo.
Fortona. — Cantù Luigi.
ANCONA. — Montecocchi Augusto, Porro ten. Arturo, Società Sport.
Casteldardo — Picciafuoco Probo.
Osimo. — Corradi prof. Guglielmo, Lardinelli Ferruccio, Leopardi Mario.
AQUILA. — Galcota Giuseppe.
AREZZO - S. Sepolera. — Marcelli Giovanni.
ASCOLI PICENO - Pedaso. — Marconi Ferruccio.
BELLUNO - Auronzo. — Cella Emanuele.
S. Stefano Comelico. — Mattei Cesare.
Venas di Cadore. — Gai Faustino.
BERGAMO - Ponte S. Pietro — Bernasconi Dante
Redona. — Zenone Simone.
Romano. — Gilardi Paolo, Porta Pietro.
Sovere. — Parini dott. Daniele.
Presepio. — Porogo avv. Tullio, Zanda Francesco.
BOLOGNA. — Artom avv. Giuseppe, Bidone prof. Ettore, Bonetti Vincenzo, Guagno avv. Guido, Lucchini Alberto, Magnani Enrico, Martelli Ernesto, Massano cav. Felice, Mattioli Giovanni, Testoni Mauro, Zoffoli Giuseppe.
Persiceto. — Castelvetri Antonio.
Musiano. — Santandrea Giuseppe.
San Giorgio di Piano. — Giralt Juan.
BRESCIA. — Bernardelli Pier Arturo, Bertoli Oreste
Fisogni nob. Carlo, Mazzuchelli Luigi.
Collebeato — Grandi dott. Italo.
Gardone Riviera. — Olaner L.
Gargnano. — Fiorini Silvio.
Ponte Caffaro. — Soucini Luigi.
Salò. — Zano Battista.
CAGLIARI. — Gariglio Giuseppe.
Sanluri. — Antico Alberto.
CASERTA - Arpino. — Bianchi Attilio.
Isola Liri Superiore. — Bellardone Giovanni, Bertarelli dott. Edoardo, Bove Gastone, Colombo Alberto, Pisani Gildo, Uerich Leopoldo.
Santa Maria Capua Vetere. — Morelli dott. Paolino.
Santopadre. — Ricci Giambattista.
CHIETI. — Durini Federico, Lertora ten. Cesare, Massangioli Carlo, Rega ten. Cosimo, Rutolo Vincenzo, Salino ten. Benvenuto.
Arcasa. — Scribba Umberto.
Crecchio. — Scarina Antonio.
COMO. — Cantaluppi rag. Mario, Dolara Mario, Gaffuri Enrico, Medri Enrico, Scalini avv. Gaetano, Società Ciclistica Comense, Vitali rag. Luigi.
Appiano. — Cetti dott. Carlo.
Brenta Valcuria. — Mazza Tullio.
Brissago. — Zosi Severino.
Casale Nuovo. — Bordini Francesco.
Civate. — Ripamonti dott. C.
Cressa. — Alberverio Vincenzo, Simonini Alberto.
Grandola. — Cantori Carlo.
Lomazzo. — Bühlmann Josef, Menaldo Umberto, Rossana Carlo.
CREMONA - Casal Maggiore — Passoni Giovanni, Longari dott. Ettore, Paranelli dott. Antonio.
Crema. — Boggiachino dott. Temistocle.
Quassola. — Bozzotti ing. Calisto.
CUNEO. — Montegradi Eugenio, Re Massimino.
S. Rocco di Berruzzo. — Coccordano prof. Ignazio.
- FERRARA.** — Gatti ing. prof. Augusto, Sansi Luigi, Turchi ing. Carlo.
Lossazzo. — Saporiti Emilio, Tarelli Pietro, Zamboni Giuseppe.
Luino. — Bianchi Emilio, Cattaneo Egidio, Forzinetti Gino.
Morriago. — Jem Paolino.
San Andrea di Cocquio. — Galli Virgilio.
Vulmedera. — BELLINZONA EVELINA, Gilardelli dott. Enrico, Mainetti Rinaldo.
CREMONA. — Berta Angelo, Bortoletti Enrico, Guindani rag. Ettore, Lao cap. Salvatore, Meazza ing. Arnaldo, Montanari Cesare.
Codigoro. — Orlandini Orlando.
Massa Piacaglia. — Cima Ballerio Giovanni.
FIRENZE. — Brighetti rag. Ugo, Brunati Alberto, Calosi Mario, CANTAGALLI BERTA, Cecchi Torquato, Cei Cipriano, Ciofi Corrado, De Stefani Giacomo, Fanis Evaristo, Giannini Pontanari Lepanto, Giorgiotti Francesco, GRIMWOOD AMALIA, GRIMWOOD ISABELLA R., Guicciardini Nicolò, Guicciardini Piero, Hagameper m. Jolm Gahard, Lega Cesare, Lukembach Pietro, Martini Bernardi ing. Carlo, Michetti Lamberto, Nardini Gustavo, Olmi Giovanni, Panicali Zulino, Perugia Olinto, Pineider Carlo, Ranganoni mar. Guido, Sardi Giosuè, Sisti Clarke, Taruffi Gino.
Badia a Settimo. — Taddei Gino.
Castel Fiorentino — Ferroni Gaetano, Fucconi Raffaele.
Careggi. — FORMIS MARY, Kirk. Elise.
Certaldo. — Castellacci avv. Olinto, Maccianti Egisto.
Pistoia. — Cinelli Carlo, Mufardino Enrico.
Poggio a Caiano. — Campanelli Guido.
Pontassieve. — Gerini Corrado, Pergolini Francesco.
San Miniato al Tedesco. — Carranza Giulio, Rodanacchi Paolo.
Scarperia. — Cammelli Nicola, Mori Rodolfo.
Villa Montalto. — Berrat Edgardo.
FORLÌ — Gardini Edoardo.
GENOVA. — Cornaglia rag. Ottavio, Maso Alberto, Olivari rag. Giuseppe, Oviglio ing. Luigi, Paoletti cap. Maurizio, Rossi dott. Luigi Angelo, Serra Tommaso, Wallis Ghiglione.
Albenga. — Benotti ten. Amedeo.
Loano. — Arnico Luigi.
Pegli. — Gargini Ugo.
Rapallo. — Queirolo dott. Giuseppe.
Sampierdarena. — Saak H.
Sasona. — Oscilia Giuseppe.
Nestri Levante. — Werner Guglielmo.
Spesio. — Bettolo Gino.
GROSSETO - Orbetello — Balducci Alfredo, Berni ing. Ettore, Fronzaroli Ettore, Magi Giuseppe, Mengoni Arturo, Montanti Biagio, Fugiani Luigi.
LIVORNO. — Dello Stroligo dott. Arturo.
LUCCA. — Chiodo Giov. Batt., De Nobili conte Nicola, Di Paolo Eugenio, Fano ten. Guido, Fonzaghi Carlo, Guidi avv. Alessandro, Romagnoli dott. Umberto, Sergiusti dott. Giovanni.
Bagni di Lucca. — Marchi Pio Rodolfo.
MACERATA. — Accorretti marc. Giuseppe, De Biasi Carlo, Marchesini rag. Aristide, Pagani Bruno, Pignotti Luigi.
Pioraco. — Mataloni Ivo, Oraddei Nicc. Arnaldo.
Potenza Picena. — Mengoni Ezio.
Recanati. — Carancini Giovanni.
MANTOVA. — Albertotti Tommaso cap., Cantoni ing. Camillo, Collini Antonio, Martinotti Dante, Rabbini Giorgio, Rabbi dott. Cesare, Vaghoni Ferrante.
Viadana. — Montecchi Alfredo.
MASSA CARRARA - Massa. — Cabrini Gallo, Gamba conte Ugolino, Tuccari ten. Luigi.
Arenza. — Cappelli Consalvo.
Fivizzano. — Angeli Ignazio.
MILANO. — Acerbi dott. Attilio, Agliati Giuseppe, Arbizzoni Canzio, Bergonzi dott. Giuseppe, Biasini Luigi, Bolzoni Luigi, Bonoli Quinto, Bosticchi

(*) Art. 6 dello Statuto: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d'ammissione la somma di lire CENTO per una volta tanto. — (**) Quota annua di L. 2. Tassa d'ingresso L. 2.

- relio, Boser Sebastiano, Bono Alfredo, Botturi Franco, Calegari Teodoro, Caletti Arturo, Capelli Raffaele, Capitali rag. Luigi, Cassina rag. Romualdo, Castiglioni Carlo, Cattaneo Giacomo, Cesura avv. Melchiorre, Ciai Marzio, Chiavolini Ambrgio, Chiesa Carlo, Chiesa Ernesto, Colombo Ernesto, Craino, Ambrogio, Criapi Diana nob. Secondo, Cucchi Cipriano, Della Befa Luigi, FACCHETTI GUIGLIA OLGA, Guiglia Facchetti A., Finetti Edoardo, Formenti Ferdinando, Foresti Terzo, Franzi Geom. Riccardo, Gaetani Ernesto, Galli Giorgio, Gallina avv. Giacinto, Gattia Alarico, Giacchi Luigi, Citod E. Giussani Elisio, Grancini rag. Carlo, Griffini Giovanni, Guasconi Giuseppe, Guerzoni Giovanni, Inselvini Venceslao, Jarach Aldo, Jung, Maurizio A., Hartz Antonio, Huber Adolfo, Labus dott. Carlo, Levi Gastone, Lisa Carlo, Longoni Roberto, Malinzer, Katha, Marco Angelo, Mansueti rag. Ettore, Medici nob. Gaetano, MERLI GIUSEPPINA, Monti Angelo Vittorio, Monti Silvio, Morandi avv. Giuseppe, Mucci Rinaldo, NOERBEL GHITA, NOERBEL LISA, Parini Erminio, Pasetti avv. cav. Angelo, PATELLANI ADA, Pavesi Ercolo, Peletti Enrico, Peggiani Romiro, Pettazzi Eugenio, Pizzamiglio Adolfo, Pizzamiglio avv. Cesare, Pollini Giuseppe, Porro rag. Alfredo, POZZI ADA, Pozzi Alessandro, Premoli conte Berardo, Prestinari Giuseppe, Preti geometra Luigi, Pusateri Salvatore, Rossignani Francesco Rotondi ing. Pietro, Rugarli Carlo, Sacchi Guido, Sajo prof. Achille, Scaeffe Otto, Silvola rag. Rinaldo, Società Touristica Audax, Sommariva Domenico, Torni De Gregny Luigi, Terragni Ettore, Toniolo Carlo, Troncone Achille, Valenzani Giuseppe, Valacchi Emilio, Valacchi Guglielmo, Varali Thevenot Adolfo, Verza Iginio F., Villa Paolo, Weil Gustavo, Zani Virgilio prof., Zugni Tauro nob. Spartaco.
- Abbiategrosso.** — Ponti Angelo, Rovere Luigi.
Busto Arsizio. — Ferrari Ang., Lombardini Giovanni, Carbetta. — Bianchi Lorenzo.
Corsico. — Perico Enrico.
Legnanello. — Morlacchi Giuseppe.
Lodi. — Granata dott. Fausto.
Menza. — Antonietti Carlo, Collini Raffaele, Mauri Angelo, Mauri Luigi.
Nigiate Molgora. — Gola conte Emilio.
Nigiate Olona. — Benetti Amedeo.
Pasirana. — Penati Aldo.
Pi. — Airaghi Mario, Goglio Edoardo.
S. Angelo Lodigiano. — Cabrini Angelo, Pelli Angelo.
S. Colombano al Lambro. — Cattaneo Albani Riccardo.
Saronno. — Zerbi Carlo.
Selegnano. — Achille Piero.
Seregno. — Beltrami Giac., Cantù Guido, Rossi Ambrogio.
- MODENA.** — Cesarini Guglielmo, Goffi Alessandro, Mattioli Gaetano, Sacerdoti avv. Giulio, Vaccari Giovanni, Voghera Arnoldo.
Pavullo nel Frignano. — Pucci ten. Tullio.
NAPOLI. — Della Noce Enrico, Du Chaliot Carlo, Enrietti Carlo, Greco conte Gennaro, Kernot Joseph G., Pacione Mario, Rangoni marc. Luigi, Vacca Arturo.
Castellamare Stabia. — Brunelli Carlo.
Partici. — Cagliani conte Antonio.
NOVARA. — Malvano ten. Mario, Mazzetta Fratelli, Cusceggia. — MELLERIO CAPRA ANNA.
Novellona Tice. — Arvedi Roberto.
Novoro Picm. — Barbero dott. Pietro G.
Novogrande. — Riccardi Giulio.
Novarasso. — Moschini Pasqualino.
Palanza. — Cimaschi Faustino.
Recepiera. — Proverbio Ascanio.
Rovagnano Sesia. — Tibiletti Pietro.
Santid. — Berta geom. Felice.
Sogliano Micca. — Vella dott. Federico.
Trino. — Buzzi Marcello, Fiorani Arnaldo, Fiorina Giovanni.
Vercelli. — Levi Salvatore, Malinverni avv. Riccardo, Muggia Mario, Racca Giuseppe, Rossi Edoardo, Trives avv. prof. Angelo.
Voghera. — Petrini Alfonso.
- PADOVA.** — Dal Zio Umberto, De Claricini Donpacher Nicolò, Giro avv. Adolfo, Menegazzi Paolo, Sarti dott. Giuseppe, Torresani Carlo.
Padua. — Magnon Vittorio.
Verona. — Vanzi cav. Ferdinando.
Monte Padovana. — Canella Luigi.
Montebelluna. — Degano Gioachino.
Montebelluna in Gu. — Bassi Antonio.
- Saletto.** — Canazza Ointo.
Vo di Este. — Malpiero Ernesto.
PALERMO. — Giovanelli Alfredo.
PARMA. — Lupi Bonora Edoardo.
PAVIA. — Dessigis Carlo, Rossi Giovanni, Spinelli dott. Traiano.
Bressana. — Mangiarotti Francesco.
Pilighera. — Sacchi Giuseppe.
Palestro. — Musazza Pasquale, Pandolfi conte Enrico.
Pianazzano. — Nusi rag. Paolo.
Stradella. — Susai Antonio.
Valle Lomellina. — Bozzano Ercolo.
Vigevano. — Balari Giannino, Suppo rag. Giovanni.
Voghera. — Pozzoli Bettino.
PERUGIA - Foligno. — Castelli Luigi, Lecchi Oreste.
Terni. — Ruggieri magg. cav. Agostino.
PESARO - Mondavio. — Peroni Luigi.
PIACENZA. — Borsani Attilio, Calza Paolo, Piovanelli Basi Carlo.
Castel S. Giovanni. — Fellegara Pietro, Ingazza Enrico, Vignola Don Francesco.
PISA. — Agostini conte Andrea, Marcantoni Flavio.
Piombino. — Canda nob. Edoardo.
PORTO MAURIZIO - Pieve di Tece. — Salvetti rag. Giulio.
San Remo. — Anselmetti B. Cesare, Basin Giulio, Pisani Giovanni VENIURA MARIA, Ventura dott. Policarpo.
RAVENNA - Conselice. — Galvani Battista.
Fuoco. — Archi dott. Pietro, Bernabe Domenico, Brunelli Giacomo.
Fusignano. — Gagliardi Pietro.
Massa Lombarda. — De Fernandez Edoardo.
REGGIO EMILIA. — Balletti Prospero, Ferrari dott. Vincenzo, LIUZZI ALESSANDRA, Riva dott. Antonio.
Bagnolo di Castelluccio Monti. — Rossi Erio.
Fabbri. — Marani Ugo.
Guastalla. — Corradini Corrado.
ROMA. — Amici dott. Andrea, Angeloni Vincenzo, Arabia Atonio Alberto, Baeci comm. Vittorio, Berini Tommaso, Bonino Rodolfo, Brumati cav. Alessandro, Signora BURTON - BROWN E., Cammeo ing. Americo, Cappelletto Giovanni, Cazzola Giosuè, Chiodarelli cav. Girolamo, Civiletti Giovanni, Cosn Angelo, Dei Guglielmo, Delvitto Ettore, Di Luggo Gustavo, Felici Cesare, Fiori Rodolfo, Franchetti Mariano, Frattini Adriano, Gallo avv. Nicolò, Giacomelli avv. Carlo, Giannini Nello, Giannini M. Pietro, Giovanelli Michele, Haseltine cav. Herbert, Signorina HASELTINE STANLEY MILDRED, Lucentini Ernesto, Luzzatti Aldo, Moresi Attilio, Montalcino Mauro, Paolucci Cesare, Podotti Geom. Ettore, Propersi Amedeo, Ranieri Benedetto, Rebaudi ing. Vittorio, Romano Emilio, Rossi Guido, Schmidt Ottomar, Segattori Enrico, Simonelli Alcide, Sterbini Pio, Tagliacozzo Alberto, Targioni cav. Vittorio, Tobia Arturo, Tarissi Alfredo, Trompeo Eugenio.
Ferentino. — Martelli dott. Pompilio.
ROVIGO. — Bega Tito, Luzzatti Gustavo, Noris conte Antonio, Piva Vezio, Zanini Virgilio.
Ariano Polesine. — Violatti Tescari Gaetano.
Canda. — Molinelli Giulio.
Fratta Polesine. — Molinelli Carlo.
SALERNO - Anagni. — Errico Giovanni.
SIENA. — Giusino di Belsito Gaetano.
Colle Val D'Elsa. — Nardi Giuseppe.
Torrita. — Mucciarelli Giacomo.
SONDRIO. — Agliata Gaetano, Buzzi Paolo, Sojanini Giuseppe, Franchi Giovanni, Gola Giuseppe.
TORINO. — Albertone Ruggero, Artico Albanese Giacomo, Bessoni Francesco, Bich Amato Mario, Bich barone Emanuele, Bosio prof. Francesco, Brunetta d'Usseau conte Lotario, Caffarel Alberto, Carli Alessandro, Carraro cap. Italo, CASSINA BORSA LINA, Cassina avv. Ottavio, Corradino Domenico, De Bernocchi ing. Francesco, Gattinara di Zubiena conte Luigi, Gola Ernesto, Leo G. Battista, Miglietti Tullio Momo Luigi, Monti Edoardo, Nobili ten. Dino, Pellegri Quirico, Presid. Club Automobilisti d'Italia, Rossi Alfredo, Subry Carlo, TACONET CRISTINA, Telmo Guelfo, Valentini Angiolo.
Chivasso. — Caldera Arnaldo, Canavotto Oreste, Ferreri avv. Tancredi, Gallo cav. Luigi, Gastaldetti dott. Celestino, Graziola Carlo, Levi Arrigo.
Clavieses. — Pollini Enrico.
Collegno. — Raimondi dott. Socrate, Viarengo Pietro.
Isrea. — Riva avv. Achille.

Oulk — Valenti avv. Achille.
S. Germano Ghisone — Widemann Vittorio.
Susa — Mestrallet Ernesto.
TREVISO. — Ballarin conte Arrigo, Bernardis Pietro, Furlanetto L., Borgia Antonio.
UDINE. — Billia dott. Pompeo, Dal Torto Alessandro, Raffaelli dott. Alberto, Schiari Gino.
Monteghiano. — Pagura Riccardo.
Modano. — Griffini cav. Giuseppe.
Palmanova. — Giannini Ismaele.
S. Pietro al Tisone — Guyon dott. Bruno.
Torreano. — Di Brazza Savorgnan conte D., **DI BRAZZA SAVORGNAN** Contessa CORA, **DI BRAZZA SAVORGNAN** IDA.
VENEZIA. — **NOVELLIS DI COARAZZE** Baronessa CARLA, Pellegrini Beppe, Radaelli Ippolito, Urbini ing. Leone.
Caravere. — Mancini ing. Antonio.
Mira. — Fabris Favaro Silvio.
Mirano. — Frasch Francesco.
Meatre. — Dall'Olmo Daniele Beniamino.
VERONA. — Failoni Walter, Alvera Virgilio.
VICENZA. — Corradini Bortolo, Galbiati Edoardo, Marzotti Antonio, Stoppani Pery.
Busiano — Chemin Francesco, Leonelli Filippo, Marconi Giovanni.
Bressanvido. — Nodari Giacomo.
Rocchetta Piorena. — Fassin Ivan.
Schio. — Antonello Ruggero, Campolongo nob. Giulio, Faoretti Vittorio, Sorgato Ampellio.
Valdagno. — Zanuso Alessandro.
TRENTO - TRIESTE - *Trento*. — Favero Primo, **FESTI** Contessina **VIOLANTE**, Locatelli Felice Giuseppe.
Trieste. — Angeli Oscarre, Arnstein dott. Giuseppe, Baldasso Giovanni, **BALDASSI GIUSTINA**, Brunner Arminio, Calicich Alberto, Canarutto Mario, Capellani Renato, (V. Carradori, 10), Capellani Renato, (V. Lavatojo, 2), Cerniutz Rodolfo, Del Calice dottor Mario, De Leonardi dott. Orlando, Dolzan Salvatore, Dubich Silvio, Fischer Leo, Garaniini dott. Carlo, Genghini Giovanni **GENTILOMO ALICE**, Gherlizza Giovanni, Giacomelli dott. Arturo, Giorguli Antonio, Gondou John S., Gregovich Adolfo, Lambert Giuseppe Monferri Antonio, Nodyor Emilio, Ongaro Ermilio, Pisani dott. Charilaos C., Raicevich Emilio, Probetz Arturo, Rubino Giuseppe, Tenmi Gastone.
AUSTRIA-UNGHERIA - *Ala*. — Troiani Alessandro.
Bozzecca. — Cis Federico, Gigli Cesare.
Cervignano. — Dreossi Giuseppe, Perera Gino.
Cles — Pavanella Giuseppe Domenico.
Condino — Anders Giuseppe, Strobele Luigi.

Fiera di Primiero. — Bonetti Girolamo, Bonetti Luigi, Brigadoi Beniamino, Gadotti Ferdinando, Goldwurm Giuseppe, Sartori Guido, Volani Luigi, Weiss Carlo.
Fiume. — Galante Carlo, Germani Augusto, Seanig Raimondo.
Gorizia. — Foros Raffaele, Krainer Otto, Mauro Luigi, Persa Oreste, Valentinuzzi Ruggero.
Gradisca. — Patuna Adolfo.
Giras. — Zadro Enoch.
Imer Primiero. — Obber Angelo.
Levico — Aicher Martino, Patrizzi Emanuele, Jacob Giulio.
Lodrone. — Di Lodrone conte Urbano.
Preore — Leonardi G. Battista.
Primiero. — Koch Enrico.
Roverteto. — Negrii Angelo.
Roverteto. — Negrii Angelo, Vittori prof. Mariano.
Vienna. — Galanti Tomaso Mario, Castelli Guido.
Villa Lagarina. — Endrizzi Tullio.
FRANCIA - *Monaco Princip.* — Dadona Carlo, Marquet Eugène, Santia Giuseppe.
Nizza Marittima — Barboni Leopoldo, Castrucci Agostino, Fontana di Brughora nob. Pietro.
Parigi — Caprani Giuseppe, Radon Henry.
GERMANIA - *Freiburg* — Zipfel Hermann.
Monaca di Bariera. — Pezzani dott. A.
INGHILTERRA - *Londra*. — Bewley Alex.
RUSSIA - *Pietroburgo*. — Denissioff Serge.
SVIZZERA - *Biel* — Reviglio della Veneria Favorio.
Chiasso. — Canonica Bruno, Colangelo Nicola, Lupi Francesco, Vandoni Egidio.
Lugano — Locatelli Luigi Lorenzo, Padovani Giuseppe, Vanni Giuseppe.
MAGADINO - **VIVIANI GUSCETTI GIUSEPPINA**.
Melide. — Bracca Cesare.
Samaden. — Sazio Francesco.
Vebio. — Pulici Angelo.
Zurigo. — De Marchi Vittorio, Durgiai Peter, Jaedo Giuseppe, Capagni Pantaleo, Travelli Pilade, Turco Giacinto.
AFRICA (Colonia Eritrea) - *Massawa*. — Leorini Gildo, Monfardini Ugo, Vita Riccardo.

Soci effettivi iscritti a tutto il 15 giugno 1900	N.	1900
» » del 15 giugno al 15 luglio 1900	»	710
	N.	1970
Morti - irreperibili - dopennati dal 31 ottobre 1899	»	150
	N.	1000
Soci Vitalizi	»	100
Totale al 15 luglio 1900	N.	1970

Stab. Lito-Tip G. ARBIATI, Vicolo Rovello, 2

Gerente: COLOMBO TRANQUILLO

S.T. MAISON TALBOT
Gomme piene e pneumatiche per vetture ed automobili.

• MILANO - Foro Bonaparte, 46

CARLO NAEF Via A. Manzoni, 31 - MILANO

Macchine Utensili ed Accessori per la lavorazione dei metalli e del legno, per la meccanica, fonderia, lattoniere, gasista, idraulico, fabbro, elettricista, ecc., ecc.

Specialità Macchine Americane

MAGAZZINI BEN FORNITI



RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

Segretario di Redazione Dott. PIETRO FAVARI - Milano, Via Giulini, 2

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

SOMMARIO: La morte del Re - Nuovi consoli - Congresso Turistico Internazionale (Avv. C. Agrati) - Dogane austriache - La ragione e gli scopi della Guida delle Grandi Comunicazioni estere (L. V. Bertarelli) - Una questione giuridica (rimozione della targhetta) (Avv. C. Cesura) - Conferenza internazionale automobilistica (Avv. C. Agrati) - L'incremento nel numero dei nuovi soci del T. - Attività Sezionali (Sezioni di Battaglia) - Città della - Darzo - Emilia - Lugano - Lugo - Mombaruzzo - Napoli - Pallanza - Parma - Pistoja - Rieti - Roma - S. Vito d'Asolo - Sondrio - Varese - Verona - I desiderati dei Soci (Soci aggregati - manutenzione stradale, pavimentazione, innaffiamento, circolazione - orari ferroviari) - Automobiliamo (Automobili e Dogane - Automobili e Poste - Gli automobili in Svizzera - Accumulatori elettrici p. vetture automobili - Le cornette ai soci automobili) - Fra due treni - (Le Alpi Apuane - La lavorazione dei marmi - Dalla cima dei monti al mare - Una sera a Lovigliani - L'antro di Corchia - La discesa - Un piccolo incidente) (L. V. Bertarelli) - Concorso a premio per l'illustrazione turistica delle linee descritte nella Guida delle Grandi Comunicazioni - Pel tranito da Milano a Monza - Comunicazioni tra i Soci - Biblioteca - Nuove pubblicazioni - Varia contro la ruggine - l'ossigeno che consuma il ciclista - Il regolamento stradale - il viaggio di Masetti - La discesa dallo Stelvio - Kehl di Ancona) - Lavoro per i Soci del Touring - Elenco dei 514 nuovi Soci dal 15 Luglio al 15 Agosto 1900

LA MORTE DEL RE

Il *Touring Club* s'associa al lutto di tutti gli italiani.

In un tempo ove la scienza studia con ogni possa — più che nel passato — di vincere il dolore e di allontanare la morte, questa ha colpito — per volere umano — un uomo nella pienezza delle proprie forze. In un'epoca nella quale la discussione, la lotta delle idee, la pacifica battaglia per la civiltà si è sostituita alla maledetta ragione della forza, la violenza ha fatto un'altra vittima.

Ma nel caso nostro abbiamo un più personale motivo di cordoglio.

Ci tocca infatti l'offesa al sentimento della inviolabilità della vita umana, e sentiamo l'offesa alla persona che rappresenta la maestà della nazione. Ma come cultori delle fisiche energie, come membri d'una società che ha scopi altamente educativi, noi dobbiamo deplorare le condizioni in cui s'è compiuto il misfatto, del quale . . . *il modo ancor ci offende*. È doloroso infatti ed è lamentabile, che quando dalla più elevata personalità del paese viene ad una festa di ginnici esercizi l'omaggio cordiale e lusinghiero, si alzi tra mezzo a giovani generosi e gagliardi, la mano d'un assassino per colpire irreparabilmente.

Esprimendo il nostro compianto e la nostra indignazione, noi mandiamo alla memoria del Re sportivo un mesto saluto. Viene da un sodalizio che cura lo sviluppo delle qualità fisiche non perchè diventino strumento di morte, ma stimolo e mezzo ad alti e nobili fatti.

La Direzione Generale appena avuta la triste notizia dell'assassinio del Re, inviava prontamente il telegramma seguente:

S. M. la Regina Margherita di Savoia,

Monza.

«Costernata dal gravissimo lutto, la Direzione Generale del Touring Club Italiano si associa al grido di indignazione e di dolore che si leva da tutta Italia. «A nome del sodalizio tutto questa Direzione presenta all'Augusta Maestà vostra i sensi del compianto più profondo e rispettoso.

JOHNSON - Direttore Generale.

Il conte Guiccioli cavaliere d'onore di S. M. la Regina così rispondeva:

«Voglia dire ai signori componenti il Touring Club Italiano che Sua Maestà è gratissima della parte presa alla sua crudelissima sventura, che privandola del «Consorte diletto rapiva alla Patria il Re lesa e generoso».

«Abbiamo ricevuto telegrammi di sincera condoglianza dalle Direzioni del Touring Club di Lussemburgo, del Touring Club Russo e della Lega Velocipedistica Belga. Rinnoviamo i nostri ringraziamenti a questi Sodalizi che in quell'ora dolorosa vollero dare una prova manifesta dei vincoli di fratellanza che li unisce a noi.

«Ai solenni funerali di Roma il Touring era rappresentato dal Capo Console di Roma on. prof. Attilio Brunialti, Consigliere di Stato.

CONSOLATO

25.° ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Capo Consoli.

Vicenza Piovon Giulio (promozione)

Consoli.

Altopascio	Pauattoni Cesare
Ancona	Gabrieli Enrico
Andora	Alessio avv. Giuseppe
Asolo	Pettoni Enrico
Brascia	Mercanti rag. Arturo
Camerino	Mataloni prof. Arrigo
Castelnuovo d'Asolo	Cantoni ing. Nello
Castellamare di Stabia	Brunelli Carlo
Castel S. Giovanni	Fellegara Pietro
Cocquio S. Andrea	Cattaneo Angelo
Genova	De Barbieri Alfredo
Masera	Bolzon ing. Luigi
Narni	Corradi Giulio
Quero	Bolzon Gio. Batta
Sampierdarena	Raffetto Carlo
Scandiano	Mariotti Gaetano
Viareggio	Bravetta Cap. Cav. Ettore
Villaverona	Perai avv. Mario Vincenzo

Il Capo Console Gen. Agg.
O. GUGLIA

Congresso Turistico Internazionale

Parigi, 13 agosto 1900

Dalla *Sezione legale* assurgo all'onorifica rappresentanza generale del T. o reco le impressioni del Congresso cui partecipai quale delegato del T. nostro.

Le impressioni individuali però, non la relazione ufficiale, dovere e privilegio del *Bureau Central* che non voglio disonore e invadere. Niente ufficialità dunque ma molta... sincerità

Congresso della L. I. A. T.

Il Congresso s'intitola della *Legg internazionale delle associazioni turistiche*.

Da Bruxelles ero arrivato in tempo per l'inaugurazione e per la prima seduta del Congresso nella piccola sala del *Grand Orient* a Parigi.

I delegati erano oltremodo numerosi. Solo una o due assenze, e integrate la seduta appresso, sicchè tutte le 17 associazioni alleate erano rappresentate.

Era quindi un singolare fenomeno — la completa presenza dei delegati — o fenomenalmente importante dovevano essere i risultati... No.

La L. I. A. T. ha uno *Statuto* che dovevasi rispettare come ogni *Statuto*, ma che dovesi riformare, e si riformerà se si vuol camminare e progredire. Figurarsi uno *Statuto* che mentre considera e regola l'assistenza di un estraneo allo seduta del Congresso, non regola, nè considera le votazioni del Congresso stesso, che è fatto per Associazioni turistiche o meno, che vincola chi crede, e concede che le altre Associazioni alleate facciano invece... l'opposto.

Dunque... o trasformarsi o morire. E la *Legg* viva e vitale iniziò il Congresso e lo finì augurandosi e stabilendo che per l'anno prossimo sarà trasformato il troppo primitivo *Statuto*.

Intanto, visto che col vigente *Statuto* le Associazioni

non eran tenute ad osservare che quanto ciascuna credeva di votare, e che non era stabilito sistema di votazione, per esser logici, e per riguardi internazionali, e per non ingenerare babeliche confusioni si stabilì che non valessero per la *Legg* che le deliberazioni prese ad unanimità.

Il che venne approvato da tutti i T. ma criticato da qualche giornale che non assistette al Congresso, o che non considerò la situazione internazionale dei Congressisti e soprattutto lo *Statuto* della *Legg* che dovevasi rispettare e logicamente attuare.

Verificati i poteri dei delegati, e aperta la seduta, quale delegato italiano comunicai che per il lutto nostro nazionale non avrei partecipato che al solo lavoro di discussioni e decisioni del Congresso e comunicai la nuova denominazione del T. nostro di T. C. I. anzichè T. C. C. I. come stava ancora iscritto.

Il Congresso unanime esprime i sensi di cordoglio per la Patria nostra.

Questioni.

Si iniziò il fuoro delle discussioni.

Lascio le singole proposte statutarie, perchè perdono ora per la riforma prossima e generale dello *Statuto*, l'importanza loro, quantunque la discussione sia stata utile per tale riforma. Così, per esempio, si respinge e all'unanimità il concetto che solo le Associazioni di oltre 3000 membri possano far parte della *legg*. Trovando il Congresso che in paesi lontani, e meno progrediti, anche piccole associazioni turistiche possano arrecare grande utilità.

Passando alle questioni di pratica si approva la proposizione del T. C. del Belgio di facilitare lo scambio delle pubblicazioni dei vari T. ai membri delle Associazioni alleate concedendo loro un predeterminato sconto sui prezzi d'acquisto, purchè dette pubblicazioni siano richieste col tramite delle Direzioni dei rispettivi T.

Altra questione e grave per il T. nostro era o doveva essere quella posta dal T. C. Austriaco.

Austria.

Il T. C. Austriaco voleva far approvare una proposizione, che sotto la parvenza d'indole generale feriva esclusivamente o gravemente l'Italia.

Volera cioè che ciascuna Associazione alleata si obbligasse a non fare propaganila e a non accogliere nuovi soci nei paesi di sovranità di altre Associazioni alleate.

Il che tradotto in volgare eloquio significava che l'Italia dovesse rinunciare all'incremento delle sue dilette sezioni di Trento, Trieste, Gorizia a pro del T. C. Austriaco.

Dichiarai all'egregio rappresentante di detto T. che mi assumeva piena la responsabilità di combattere la questione, oltre che nei suoi principi reazionari o di regresso, nella sua realtà italiana. Che anzi per riguardo appunto ad essa aveva già accolto il concetto dell'unanimità delle deliberazioni onde oppormi e toglierle così certamente l'accoglimento, non solo, ma che se detta proposizione venisse approvata anche solo dalla maggioranza delle Associazioni della *Legg*, mi sarei a nome del T. C. I. ritirato da tale Congresso in cui potevasi tentar danno a sentimenti per il T. C. I. indiscutibili e immutabili.

Troppo diplomatico e assai giusto era l'onorevole rappresentante il T. C. A. per non calcolare il pericolo

della sua proposta e infatti non insistette e la ritirò completamente.

Dogane.

Fu fuoco ancora contro l'Austria burocratica, perchè non concede ai pari delle altre nazioni il libero passaggio al turista, malgrado le più serie cauzioni fornite... e pagate. E' lo stesso T. C. A. che ringrazia dell'intervento delle altre Associazioni per ottenere tutte unite dalle Dogane Austriache la libertà che altre dogane concessero e promiserò, o che i rispettivi T. si ripromettono di ottenere.

Ed è in tale discussione che faccio noto al Congresso il telegrafico divieto dell'Austria al libero passaggio già a noi concesso, e presento la memoria inviata dal T. nostro e raccomandata ai rappresentanti del nostro Governo accreditati presso l'Austria.

Le argomentazioni e le decisioni di detta memoria, e la procedura per farla valere, vengono adottate dal Congresso quale norma generale.

Strade internazionali.

Ottima l'idea. Stabilire cioè delle grandi strade internazionali congiungenti le capitali e le grandi città d'Europa. Queste strade dovrebbero — come i grandi treni diretti — essere servite da maggiori comodità, specie per il forastiero, che le strade nazionali.

I pali indicatori dovrebbero essere in varie lingue e distribuiti con larghezza in modo da rendere evidente la strada anche a chi non conoscendo l'idioma non può richiedere informazioni agli abitanti del luogo. Le varie accidentalità della strada dovrebbero essere indicate con segni comuni alle varie nazioni, gli itinerari e le guide tradotte a cura dei vari T. nelle principali lingue indicanti i Consoli o *délégués*, le dogane, gli alberghi tutti gli schiarimenti insomma, in modo che il viaggio sia reso possibile non solo, ma facile a chiunque appartenga alla Lega, qualunque la nazionalità e la coltura sua. In una parola una *strada modello*. La Francia vorrebbe cominciare subito il tronco Parigi-Londra linea Dieppe a spese della L. I. A. T., ma i vari T. sono piuttosto d'avviso che ammessa la questione come principio, ogni T. pensi alla formazione di dette vie nel proprio territorio previo l'accordo colle nazioni confinanti più interessate nella linea. E così si vota all'unanimità.

Segni convenzionali.

E' una questione, già approvata in altro Congresso, ma che il Lussemburgo vorrebbe perfezionare.

Anzichè adottare la freccia inclinata proporzionalmente alla pendenza di terreno, o verticale per i percorsi gravi e quindi la necessità, non solo di rallentare ma di appiattare, vorrebbe usare la Croce di S. Andrea e il Circolo come più appariscenti e razionali. Presentu all'uopo le tavole colorate, ma il Congresso preferisce attenersi al sistema delle frecce come più semplice e perchè già praticato o stabilisce di dare la massima pubblicità a tali segni parlanti — *freccia rossa in campo bianco* — sugli annuari, bollettini, pubblicazioni.

Passaggi a livello.

Ottiene invece pieni suffragi e meritati applausi la seconda proposta del T. C. del Lussemburgo, — proposta corredata da diligenti tavole dimostrative dei vari impegni — di ottenere cioè le segnalazioni alla notte con fanali delle barre chiuse dei vari passaggi a livello delle strade ferrate, specie se poste dette barre, agli volti di via o ai piedi di ripide discese.

Proprietà letteraria.

Si approva che quando si riproduce dalle pubblicazioni di altri T. notizie, profili, itinerari, se ne citi la fonte. Giusta *réclame* al lavoro fatto.

Italia.

Per altri argomenti di propaganda turistica si delibera di concretare proposte pratiche per il futuro congresso. E al futuro congresso si delibera di portare la proposta avanzata dal nostro segretario avv. Guasti, in seguito agli studi da lui compiuti a Parigi ed a Londra, proposta cioè di un concorso internazionale che dia modo di conoscere il miglior sistema da suggerirsi alle Amministrazioni ferroviarie per *garage* di biciclette nei carri-bagagli e nelle stazioni.

E il Congresso è finito. Le feste le seppi cordiali e brillanti. Dato lo Statuto in vigore pare che alle attuazioni pratiche dovevasi accontentare dell'accettazione del principio. E parecchi utili principi furono accolti e se coll'obbligo morale assuntosi di attuarli, diverranno realtà, il Congresso sarà stato tutt'altro che sterile.

L'Italia partecipante per la prima volta, doveva però subito esser chiamata a onorato compito. E infatti tutti i delegati fra vivi applausi, espressero il desiderio di inaugurare il secolo nuovo — secolo del turismo — col nuovo Congresso nella bella itala terra.

E il Consiglio del T. chiamato così alla direzione della Lega di 17 Associazioni d'ogni nazione, e il Touring Italiano onorato della scelta, non verranno meno alle generose tradizioni di nobile ospitalità.

AVV. CESARE AGRATI.

SEZIONE MOVIMENTO

Dogane Austriache.

E' obbligo delle Dogane Austriache di rilasciare i certificati di scarico all'atto della riesportazione delle macchine?

Non è la prima volta che viene fatta tale domanda da Soci a cui venne negato il rilascio dei certificati di uscita: molti uffici Austriaci restituiscono il recapito di pronotazione inserendovi a torgo le attestazioni di scarico e molti altri ritirano questo recapito senza emettere altri documenti, adducendo che non sono autorizzati a fare ciò.

Ora sono in corso pratiche col Ministero delle Finanze a Vienna perchè sieno ripristinate le tolteci facilitazioni e si cercherà di ottenere, per la questione sopra annunciata, uniformità di trattamento, beninteso nel senso che vengano rilasciati i certificati d'uscita, per garantire i signori soci da possibili errori da parte di doganieri poco diligenti.

Le pratiche per il libero transito con esenzione di deposito sono a buon punto; e si ha ragione di credere che fra non molto si potrà darne partecipazione. All'uopo venne interessato il Ministero degli Esteri a Roma a mezzo dell'on. Brunialti ed il Conte Nigra nostro Ambasciatore a Vienna: abbiamo notizia che dei passi da queste autorità vennero fatti e speriamo di poter presto vederne il risultato come ci risulta anche da gentile nota 1218 dell'Ambasciata Italiana a Vienna, diretta al T. in data 1 Settembre corrente.

Il Capo Sezione Movimento
S. PARONI.

La ragione e gli scopi

della Guida delle Grandi Comunicazioni Estere ⁽¹⁾

(Dal volume di imminente pubblicazione)

Cinque anni di esperienza come Capo Sezione Strade del Touring, mi hanno rivelato bisogni e tendenza che una istituzione di propaganda come è il Touring deve soddisfare.

Negli archivi del Sodalizio si troverebbero facilmente a centinaia, le richieste più varie e inattese di informazioni per viaggi all'estero. Basterebbero queste sole a dimostrare l'opportunità di un lavoro come il presente. Esso è destinato a rispondere in parte a tante domande, in parte a promuovere e favorire un confortante e promettente movimento turistico.

Questo volume non si propone però di essere una guida itineraria delle grandi comunicazioni estere, col l'assunto abbastanza largo che alle guide itinerarie noi, soci del T., siamo abituati ad assegnare. Vorrebbe invece, più modestamente, venire in aiuto allo studio preliminare dei viaggi all'estero. Deve servire a tracciare itinerari di massima, il cui progetto definitivo e preciso non si può fissare in seguito, che colla scorta delle guide locali.

E', in sostanza, questo volume, uno stralcio metodico e coordinato in forma facile a tutti, di notizie sparse in opere o costose, o poco note, o difficili a procurarsi, oppure anche esaurite, non ancora pubblicate, o non in commercio.

Ormai, e già più che non si pensi, i turisti italiani cominciano a scostarsi dai patrii campanili: orizzonti più lontani, al di là delle Alpi, salutano meno raramente qualche solitario nostro compatriota.

Sono divenuti, finalmente, abbastanza frequenti i soliti giri misti ciclo-ferroviari (tanto più pratici dei giri esclusivamente ciclistici) a Parigi, a Marsiglia, a Monaco, a Vienna, e i viaggi e viaggietti nell'amena Svizzera, nella Savoia, nella montuosa Corsica, nella Venezia Giulia.

Qualcuno si lascia tentare dal miraggio di un titolo classico o pomposo: «il giro delle capitali d'Europa». S'intende che poi le capitali si limitano a essere Parigi, Berlino o Vienna.

Ma quante deviazioni complementari, quanti geniali allacciamenti consente questo istruttivo viaggio fondamentale! Esso dovrebbe essere per i giovani italiani, a scuole finite, ciò che per l'apprenti promosso *compagnon*, era il *tour de France*.

(1). Il volume per l'Estero nella Guida delle Grandi Comunicazioni, ha assunto una grande importanza. Esso riflette presso a poco tutta Europa, e malgrado la solita compattezza delle nostre pubblicazioni, dove certo non si butta lo spazio, conta più di 300 pagine, oltre a una quindicina di carte indice.

Parve opportuno al nostro Capo Sezione Strade, Bertarelli, di dichiarare la ragione e gli scopi di questo volume in una prefazione che è un documento prezioso. In essa c'è quasi la rivelazione di un ignoto stato di turismo internazionale italiano incipiente (questo modo di esprimersi è altrettanto... preciso quanto tedesco), che promette assai. C'è anche la dimostrazione del come la propaganda del Touring proceda e fomenti le buone disposizioni dell'ambiente, e si debba perciò considerare come efficace elemento educativo.

E' interessante che questa originale introduzione alla Guida delle Grandi Comunicazioni Estere non sfugga ai Soci. Segnalandola ai Consoli o a tutti gli amici del turismo come un buon argomento a favore del Touring, la riproduciamo qui, come una primizia. (Nota della R.)

Londra è a sette ore e mezzo, coi treni di mare, da Parigi e nessun italiano vorrà ragionevolmente fare il tragitto a bicicletta. Ma quali pellegrinaggi ciclistici — con quest'appendice di sette ore di *express* — potrà compiere poi nella Gran Bretagna! Mi basti far cenno della Cornovaglia, del Galles, dei distretti minerari, di quelli industriali e della Regione dei Laghi.

E, sempre in appendice al giro delle capitali, ecco il Belgio, colle grandi città l'una presso dell'altra, tra le quali è così piacevole il pedalare mattiniero, riserbando il pomeriggio alle visite. Ecco il piccolo Lussemburgo, che invita col suo nomignolo ospitale di *Gutenland*. Ecco l'Olanda, dove il carattere tranquillo del paese, pacifico degli abitanti, dolce dell'ambiente, non si può meglio gustare, che scorrendo silenzioosi lungo i canali, tra le vele dei barconi, le campagne verdi e le roteanti ali dei molini a vento.

L'ignorare lo stato della viabilità d'un paese è forse, il freno più ostile ad ogni slancio del turismo, e specialmente del turismo ciclistico.

Perchè il ciclista, quando sa d'aver dello strada praticabili, ha il privilegio di cavarsi d'impiccio più presto, più facilmente, con maggior economia d'ogni altro viaggiatore. Nè ferrovie, nè cavalli, nè carrozze, nè tampoco quasi la lingua gli occorre. I suoi bisogni filologici sono ridotti al minimo; gli basta il bagaglio delle parole indispensabili per mangiare, bere, dormire, dirigersi. Dite ad un ciclista: là ci sono delle strade buone! esso non vi chiederà altro e saprà viaggiare.

Gli è perciò che sarà utile a molti questo volume. Sarà, per esempio, utile a quei consoci — o sono parecchi — che mi chiesero timidamente se in Svezia e in Norvegia, si potrebbe tentare qualcosa a bicicletta.

Ma se quello è il paese ideale del turismo ciclistico! Già, al difuori delle poche grandi arterie, il veicolo preferito è la nazionale carrozzella.

Ma il ciclo è cento volte superiore, per la libertà, la prontezza, il prestarsi stupendamente all'osservazione dei paesaggi incomparabili. Dappertutto strade ottime corrono al rezzo dei boschi immensi, sul margine dei fiordi profondi, traverso le praterie seminate di cascinali ospitalissimi, con *relais* di posta frequenti e muniti d'ogni ben di Dio. E noi italiani siamo ancora a chiederci se colà v'è mezzo di viaggiare a bicicletta!

E un breve calcolo coll' *Hendeschel's Telegraph* alla mano, dimostra che con un andata e ritorno dall'Italia a Copenhagen, un viaggio ciclistico lassù è abbastanza economico e rapido. Ma bisogna sapere che vi sono le strade, farsi un'idea delle distanze, snebbiare i dubbi... ed a ciò vi aiuterà un poco questo volume.

Anche per la Francia — uno dei pochi paesi ove gli Italiani vanno con qualche frequenza — essi cominciano a capire che l'eterno Parigi non dovrebbe rappresentare per tutti le colonne d'Ercole! Qualche amico di antichità druidiche mi chiese l'allacciamento più comodo dei principali centri americani. Altri vollero conoscere la via per Barcellona; un corrispondente di giornale, al tempo dei tristi fatti di Aigues-Mortes, si procurò da me istruzioni per le sue corse di *reportage*; uno fece uno studio sul paese delle Causses; altri andarono ai Pirenei, specialmente a Lourdes; a due distinti ufficiali del nostro esercito diedi gli elementi itinerari, per una visita ciclistica, con scopo storico-militare, al teatro della gran guerra del '70.

Tutto ciò è di buon augurio pel futuro turismo ita-

lano all'estero, e merita da parte del T. una grande attenzione. I sintomi dell'attività latente abbondano: bisogna che esso aiuti le forze nascoste a sprigionarsi.

..

Un esempio caratteristico del contributo che il T. deve dare — e darà — al movimento internazionale degli italiani intelligenti, ci è offerto dallo stato attuale di cose turistiche della Spagna.

Due linee marittime — Genova-Barcellona e Genova-Marsiglia-Malaga — ci pongono in 24 o in 48 ore, con spesa minima, alle porte di quel vergine paese. Ma il buio completo in cui si è delle condizioni della sua viabilità, tarpa le ali ad ogni progetto. E' molto se sopra dieci desiderosi, uno si decide. E anche quest'uno deve andare eroicamente all'avventura. Sulla viabilità spagnuola non vi sono affatto documenti noti.

Soltanto pochi anni fa un eminente giornalista francese — maestro nella *verse* del colorire ma soprattutto dell'amplificare — pubblicò il racconto di un rapido viaggio Parigi-Madrid, che è forse l'unico documento su quella grande arteria di comunicazione. Leggendolo si resta a bocca aperta: alle difficoltà singolarissimo di cui è irta la strada, non mancano neppure le sofferenze per la sete, per la fame, la traversata di deserti pietrosi, le montagne quasi inaccessibili.

L'anno scorso, l'Annuario del T. C. F., con intenti ben altrimenti pratici, dava invece una succosa descrizione di un'altra arteria castigliana quasi parallela, in cui la strada appare assai più ragionevole... come presso a poco tutte le grandi strade di Europa.

Un'esposizione metodica delle principali comunicazioni spagnuole — così difficile a procurarsi non essendo conosciuta nella letteratura turistica alla mano — gioverà dunque assai ai nostri turisti.

Perchè, oggi, colla bicicletta, con un po' d'energia, di adattamento alle abitudini locali e con poche spese, essi potranno rinnovarsi, tutta per sé, non la Spagna stereotipa del Joanne, non quella discretamente convenzionale e narcotica del De Amicis, ma quella viva, goduta, vera del Davilliers e del Doré. Cito una penna e una matita conosciutissime anche in Italia, per la riproduzione equilibrata non soltanto della solita Puerta del Sol e dell'Alhambra, delle Ramblas di Barcellona e dell'Escorial — bagaglio unico dei viaggiatori ferroviari, — ma anche della vita nelle *ventas* della campagna e nelle caratteristiche *fondas* dei paesi, dei *fundangos* popolari, delle Sierre recondite, delle fertili *puertas* andaluse, delle feste religiose, delle piccole *corridas* alla buona nelle piazze dei villaggi, insomma di tutte quelle manifestazioni multiple — riservate oggi quasi totalmente al ciclista — per le quali il carattere d'un popolo si afferma meglio fuori dei grandi centri cosmopoliti, il più lontano possibile dalle artificiose influenze livellatrici.

..

Alle porte d'Italia stanno Svizzera, Germania ed Austria. Il paese di Guglielmo Tell ci è noto completamente, e già un discreto movimento si dirige ogni anno anche nella parte limitrofa di Germania ed Austria. Non fosse che per ragione d'affari, gli intraprendenti nostri giovani vanno ai legnami di Fiemme e di Pomeria, ai cartoni della Sava, agli acciai della Drava. E chi, almeno, non sognò dall'Engadina una punta al Vorarlberg o al Salzkammergut, o dalla Venezia Giulia un'escursione a Lussin Grande e Piccolo o a Zara?

Ma è tempo che si aprano gli occhi sopra altri paesi

a grandissimo torto da noi poco studiati, e da cui tanto, tanto, tanto, in tutti i modi, possiamo imparare.

Ci attendono la Baviera, il Württemberg, il Baden colla sua Foresta Nera, la Sassonia colle splendide rive dell'Elba nella Sächsische Schweiz, il viaggio classico del Reno, — troppo lento in vapore, quasi stupido in ferrovia, magnifico invece in bicicletta su entrambe le rive.

A questo viaggio si collegano deviazioni e ritorni *ad libitum*: a Brema, all'incommensurabile dedalo del porto d'Amburgo e allo scoglio di Heligoland, alle caratteristiche capitali germaniche: Francoforte, dove ognuno che passeggia ha, si dice, un milione in tasca, nè altrimenti si crederebbe a giudicare dai palazzi; Dresda e Monaco, dedicate all'arte pura e all'arte industriale (quali maestre per noi!); Lipsia, formicolante di commercio; Norimberga l'antica, e soprattutto la meravigliosa Berlino, dove monumenti, strade, industria, commercio, studi, abitudini, — persino i militari e la burocrazia — tutto respira modernità, forza, ordine, speranza, orgoglio.

..

Anche questo piccolo volume, sparso oggi in 25000 copie tra gli italiani intelligenti, col render note le vie, aggiungerà un po' di spinta verso gli scopi: nobili, utili e piacevoli scopi!

Si troverà spero, più spesso, sapendone la facilità, la voglia di vedere. Inesauribile è il panorama di cui ho tracciata qualche grande linea.

Dalla Germania passeremo alla boscosa Boemia, a studiarvi il movimento ceco, specialmente a Praga; e il pensiero d'una razza che si agita, ci risveglierà, lassù, i ricordi pietosi dello Spielberg o di Josephstadt. Vedremo la smunta Galizia; la pittoresca Transilvania donde 5 passi comodissimi, ciclabilissimi, ospitalissimi, uno più interessante dell'altro, conducono a quella Rumania, che a noi appare paese ignoto e pertanto nelle comuni idee semi barbaro, mentre ci offre per la circolazione 2809 chilometri di magnifici stradoni nazionali e 4224 di strade dipartimentali... Ma chi sa queste cose tra di noi? Pochi, troppo pochi certo! Ma ora questo nuovo volumetto le farà conoscere a tutti, perchè qualcuno ne profitti, e ne riporti in patria il tesoro di scienza pratica, che, correndo pel mondo, dagli occhi entra nel cervello.

Si vedrà, studiando questo volume, quale lavoro silenzioso ma intenso e di lunga portata, dalla industrie e vivacissima Vienna si estenda — e si manifesta anche nelle strade — verso l'*Occupations Gebiet* — Bosnia ed Erzegovina, — dove un paese selvaggio riceve la sovrapposizione immediata di un organamento civile. Ciò crea al turista il mezzo facile di assistere ad istruttivi, interessantissimi contrasti: è una lotta palese e talora una inconscia resistenza di tendenze etnografiche, di costumi, di tutto un folklore locale, contro una intrusione violenta di lingua o vita nuova.

Oggi una linea rapidissima — Ancona-Fiume — ci mette in una notte per pochi fiorini in Croazia, alle porte di Bosnia ed Erzegovina, sui confini di quella disordinata Serbia — qui descritta — attraverso la quale, per Filippopoli e Adrianopoli, breve, facile, sicuro o pittoresco è il cammino alla gran meta del Bosforo.

..

Ai nomi e ai numeri — che sono la parte a me richiesta dal T. e formano il compito mio qui presentato — il turista deve dare una voce, come le raccolte di un

museo, aride per sè stesse, parlano eloquenti, se lo studioso presta loro il linguaggio della illustrazione paziente.

Nello stesso modo che nelle grandi comunicazioni italiane, la mento istruita ed agile, accanto al nome di Torre del Mangano pensa la Certosa di Pavia, e tra le righe e i numeri delle tabelle vede la Basilica a Monreale, le Marmore a Terni, Segesta dov'è Calatafimi, così anche per l'estero, sulla trama tenue da me tessuta, dove essere intrecciato, come un ricamo, lo studio *turistico* del campo, di cui io non ho offerto che il modesto schizzo *itinerario*.

Questo il concetto.

Agli attivi consoci del Touring, lo svolgimento.

LUIGI VITTORIO BESTARELLI
Capo Sezione Strade.

Guida delle Grandi Comunicazioni.

A scarico della mia responsabilità debbo una dichiarazione ai Soci.

Ho annunciato nel numero scorso della Rivista il principio della spedizione della Guida per il 19 Agosto. Ciò era in relazione col contratto di stampa concluso colla Ditta C. Rebeschini e C. di Milano, per il quale la consegna dell'ultimo foglio stampato doveva avvenire il 5 di Agosto, nel caso la Guida potesse essere contenuta in 630 pagine complessive, colla convenzione di un giorno in più per ogni 18 pagine oltre le 630.

La Ditta asuntrice non si è trovata in misura di mantenere i termini di consegna contrattuali, malgrado ogni mia sollecitazione. A suo carico decorre una penale giornaliera convenuta.

Non posso, in questa impreveduta circostanza, fissare esattamente il giorno in cui la spedizione potrà cominciare. Ritengo che sarà tra il venticinque e il trenta di settembre, certo non prima.

Sono spiacentissimo del contrattempo, del quale, come si vede, sono personalmente non responsabile, e di cui i Soci debbono usar venia al Touring, il cui contratto fu tanto prudente da prevedere anche una penale di mancata consegna.

LUIGI VITTORIO BESTARELLI
Capo Sezione Strade.

Una questione giuridica

Rimozione della targhetta.

Mentre la Commissione speciale nominata dal Touring sta provocando una riforma alla legge sulla tassa ciclistica (ed auguriamo che presto raggiunga l'intento), crediamo opportuno di svolgere brevemente una questione giuridica non priva di interesse pratico.

La questione è la seguente: Costituisce reato il togliere la targhetta da un velocipede e l'applicarla ad un altro per sottrarsi al pagamento di una nuova tassa?

Un anonimo in un breve scritto comparso nella *Cassazione Unica* (vol. X, col. 260) riconobbe nella fattispecie il reato di violazione di sigilli di cui all'art. 201 Cod. Penale.

Contrariamente opinò la Cassazione (14 ottobre 1899), la quale risolvendo un conflitto in causa Rezzonico invocò l'applicazione non dell'art. 201, ma dell'art. 272 Cod. Penale (uso abusivo di sigilli ecc.).

La Cassazione partì dal principio, che, colui il quale

distacca dal velocipede la targhetta per applicarla ad altro velocipede, non viola il rispetto dovuto agli atti della pubblica autorità (art. 201, C. P.) ma non fa che usarne falsamente a profitto proprio (art. 272 C. P.).

Certamente l'art. 201 non è applicabile al caso nostro. Come bene dimostra l'avv. Bozzi in un articolo, *Giustizia penale*, maggio 1890), bisogna considerare la diversità degli scopi a cui tende il bollo apposto alla targhetta come mezzo di prova di pagamento della tassa e i sigilli di cui all'art. 201.

Mentre infatti i sigilli mirano ad assicurare la *conservazione o l'identità di una cosa*, non così il bollo che non serve che a far fede di un fatto passato: il pagamento della tassa, escluso ogni e qualunque interesse sociale alla custodia della cosa recaute l'impronta.

Chi asporta la targhetta da un velocipede rompendo o non il bollo, non si può ritenere responsabile del reato a norma dell'art. 201. La dottrina (Cod. Pen. commentato da Crivellari, Vol. VI), perchè esista reato di violazione dei sigilli richiede tra gli altri un estremo escluso dal caso da noi considerato: che i sigilli apposti per disposizione della legge o per ordine della pubblica autorità servano ad assicurare la conservazione o l'identità di una cosa.

Rifutata l'applicazione dell'art. 201 sarà applicabile l'art. 272, secondo l'opinione della Cassazione?

Il Bozzi risponde recisamente di no. Egli partendo dal concetto che qualsiasi alterazione, soppressione o distruzione parziale di sigillo o impronta veri, che non si risolva in contraffazione d'altro sigillo, bollo o impronta, non costituisce un falso, ritiene che chi sopprime il bollo di una targhetta o la distacchi col bollo integro dal velocipede altrui non commette falso. Si avrà secondo i casi o danneggiamento o furto. E fin qui ci accordiamo con l'egregio magistrato. Ma il Bozzi ritiene che non sia nemmeno falso l'operato successivo, l'usare la targhetta munita del bollo applicandola ad altro velocipede perchè non si può qualificare falso l'uso sia pure illegittimo di un documento vero. E qui dissentiamo.

Secondo il Bozzi il legislatore nell'art. 272 avrebbe fatto distinzione tra gli strumenti destinati a produrre le impronte e le impronte stesse, e non avrebbe quindi nel detto articolo contemplato come reato l'uso abusivo di impronte vere.

La distinzione non ci sembra accoglibile: sotto la denominazione generica di bollo o sigillo debbesi comprendere non solo l'istrumento ma anche il segno da esse prodotto. Di questo parere fu anche la Cassazione (Sentenza 12 dicembre 1890. Corte suprema 1890. 1147).

Gli estremi del reato di cui all'art. 272 secondo la dottrina (Cod. Pen. commentato da Crivellari, Volume VII.), sono che il bollo usato sia vero, che chi usa non avendone la facoltà se lo sia procurato, che dal fatto derivi o possa derivare vantaggio al colpevole od ad altri.

Tutti questi estremi si riscontrano in chi toglie la targhetta da un velocipede e la applichi ad un altro. Se non v'è falso nella *materia* v'è falso nella *persona* per la mancanza di autorità nell'uso.

Secondo noi non si può ammettere l'opinione del Bozzi il quale crede che il fatto in esame non costituisca reato per non presentare i caratteri nè di violazione dei sigilli nè di falso, nè di truffa nè di tentativo di truffa. A noi sembra con la Cassazione che sia applicabile, applicabilissimo l'art. 272. Cod. Penale.

AVV. MELCHIORE CESURA.

Conferenza Internazionale Antomobilistica

Parigi, 14 Agosto 1900.

I principali Touring e i grandi Clubs Automobilistici d'Europa convennero all'invito del T. C. B. nell'ammirato Palais de la Belgique all'Esposizione.

Nell'elegante sala, l'infaticabile Presidente del T. C. Belga M. Van Zeebraeck grande benemerito del turismo internazionale accoglie i delegati.

Risultano rappresentati oltre il *Touring Club de Belgique* e il *Touring* nostro rappresentato dal sottoscritto, l'*Osterreichischer Touring Club — Union Vélocipédique de France — Touring Club Luxembourgeois — Touring Club Russo — Allgemeine Radfahrer Union — Deutscher Touren Club — Cyclist Touring Club — Dansk Cycle Ring — Touring Club Suédois — Touring Club Suisse — Allgemeene Nederlandsche Wielrijders Bond — Le Nord Touriste — L'Union des Cyclistes de Paris — La Rapide de Luxembourg (Grand-Duché) — Deutscher Radfahrer Bund — Club Automobilistico Italiano — Automobile Club de Belgique — Automobile Club Suisse — Automobile Club Liégeois — Automobile Club de Charleroi — Automobile Club d'Anvers — Automobile Club des Deux-Flandres — Nederlandsche Automobile Club (Olanda) — Moto Club de Belgique — Rallye Auto.*

Commentata assai sfavorevolmente l'assenza del *Touring Club de France*, e notati invece con ogni simpatia i rappresentanti del governo Francese fra cui M. Roussel alto funzionario della Direzione generale delle Dogane Francesi, è il personaggio *ad hoc* perchè la grave questione da discutersi era la questione doganale.

..

La dura realtà presente è la fastidiosa cauzione che bisogna depositare alla frontiera in valuta dello Stato che si varca, solo agli uffici doganali principali, o solo nelle ore d'ufficio, e solamente in valuta contata giacchè l'impiegato non ha mai il resto.

E come fastidiosamente all'entrata, così fastidiosamente ritirata all'uscita, la cauzione.

L'ideale da raggiungere è la libera circolazione.

Ma se la realtà è, come tale pur troppo applicata, l'ideale sembra invece ai governi ancora assolutamente inapplicabile.

Da qui come minor male, anzi, come grande progresso di libertà il geniale sistema del *trittico* ideato del T. Belga e fatto accettare, applicare dalle amministrazioni doganali.

Chi deve viaggiare all'estero coll'automobile, anzichè portare una considerevole riserva di monete per le varie cauzioni a seconda delle diverse dogane che dovrà passare, non ha che presentarsi o inviare alla Sede Centrale del proprio T. in moneta nazionale, l'importo di dette cauzioni. Riceve allora un certificato a firma del Direttore e fatto di tre moduli a stampa.

Un modulo serve per il turista, il secondo per rilasciare all'entrata dello Stato straniero, il terzo da rilasciare all'uscita a prova di riimportazione. Così viene eliminato l'inconveniente del cambio e inutile aggio, e del dover passare, la frontiera, solamente a un ufficio doganale principale, o nelle sole ore d'ufficio, e d'attenderla eventualmente o per la mancanza dell'impiegato o per la mancanza dell'importo di resto o di altro non liete ma pur frequenti accidentalità, ore e giornate anche. E il T. che garantisce allo Stato estero la mancata reimportazione, paga le omissioni e si rivala contro il socio negligente.

Questa la funzione del *trittico*.

La discussione fu sempre elevata e vivificata da spumante champagne, offertoci dagli ospiti.

Il Caposezione Automobilistico del T. C. del Belgio M. Colard dimostrò la vantaggiosa applicazione nel Belgio di tale *trittico*. L'omonimo M. Colard del Moto Club Belgio, tentò invece dimostrarne i difetti, ma poi con tutti gli altri delegati egli pure finì per convenire che è quanto si può ottenere di meglio all'ora attuale in attesa della libera circolazione, e quindi coll'ordine del giorno formulato da M. Rousseau direttore del *Velo* si adottò all'unanimità la seguente proposta.

«La Conférence internationale douanière automobile, réunie le 13 août 1900 dans le palais de la Belgique, à l'Exposition, émet le vœu suivant:

«En attendant que les administrations douanières des divers pays se soient rendu compte comme elles l'ont déjà fait pour la circulation cycliste, que celle des automobiles, soumise au même contrôle, ne présenterait aucun danger pour les recettes du fisc en lui accordant le libre passage aux frontières;

«Demande aux diverses administrations douanières qu'à titre de transition, le système dit «triptyques» soit adopté par elles et permette ainsi un régime de faveur et une circulation plus aisée à tous ceux qui voyagent en automobile, facilitant ainsi les relations internationales entre les divers pays.»

Il *Touring Belga* poi per facilitare ancora più l'adozione del *trittico* e a prova di generosa fiducia internazionale verso le associazioni consorelle, dichiarò di rendersi garante per esse verso lo Stato Belga. Fece inoltre dono di alcuni esemplari di ammirato pubblicazioni turistiche.

Approvata l'adozione trattasi ora di ottenere l'applicazione nei vari Stati.

Al lavoro dunque!

Il Delegato del T. C. I. AVV. CESARE AGRATI.

L'incremento nel numero dei nuovi Soci del Touring

	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Gennaio		90	148	490	498	253	415
Febbraio		103	142	823	460	229	405
Marzo		127	222	560	433	351	617
Aprile		186	291	643	497	323	681
Maggio		210	412	696	461	475	722
Giugno		207	416	579	455	420	639
Luglio		167	521	683	592	471	680
Agosto		80	430	538	411	354	418
Settembre		95	387	267	183	161	—
Ottobre		269	589	509	198	185	—
Novembre	784	151	252	247	151	206	—
Dicembre		121	236	304	170	171	—
	784	1826	4046	6379	4509	3592	4607

25.743

Soci annuali iscritti dalla data di fondazione a tutto Agosto 1900 N. 25.743

Dimissionari, morti, decessati = 5.711

Rimangono al 31 Agosto 1900 Soci paganti N. 20.032

Oltre a questi soci ve ne sono parecchi, morosi, di cui non si tenne calcolo, ma verso i quali si procederà legalmente per l'incasso della quota annuale.

Attività Sezionali

SEZIONE DI BATTAGLIA. — Una gita ricca di eventi fu quella compiuta il giorno 26 agosto dai soci di questa Sezione.

L'itinerario era Battaglia-Padova-Milano-Mestre-Treviso. Castelfranco-Padova-Battaglia. (Km. 150,700).

Causa il cattivo tempo 30 km. dovettero essere percorsi... in ferrovia. Non mancarono però né le cortesie né le audaci imprese.

SEZIONE DI CITTADELLA. — Questa Sezione in seguito allo scioglimento al Club Ciclistico Cittadella è sorta a vita autonoma ed indipendente, e per dar prova della sua attività compirà tra poco una gita ciclistica.

SEZIONE DI DARZO. — Verso la fine di Settembre per iniziativa dei consolati trentini del nostro T. di Bezzecca, Tione, Darzo, e del consolato bresciano di Ponte Caffaro, si daranno in quest'ultimo luogo convegno tutti i turisti delle valli Giudicarie, di Ledro, e di Val Sabbia.

SEZIONI EMILIANE. — Per iniziativa dei consolati di Bologna, di Forlì, di Lugo, d'Imola, di Massa-lombarda, di Faenza, domenica 26 agosto tutti i ciclisti emiliani d'ogni paese convengono a Riolo.

Gli stabilimenti di Riolo ci vengono descritti come un luogo di delizie e d'incanti. Tra gli organizzatori leggiamo il nome del prof. Olindo Guerrini; il che significa che in quel giorno regneranno sovrani il brio e l'allegria.

SEZIONE DI LUGANO. — Per il grave lutto che ha colpito l'Italia i ciclisti Luganesi con gentile pensiero, hanno rimandato il convegno ciclistico internazionale al 16 settembre.

La quota è fissata in L. 4. Saranno assegnate bandiere alle Società che interverranno in maggior numero. Il programma è attraentissimo.

SEZIONE DI LUGO. — Coadiuvata dalla Società il Risveglio Cittadino, questa Sezione ha indetto un Convegno ciclistico ed automobilistico per il 7 e 9 settem.

Il prezzo delle tessere di partecipazione è di L. 1,50. Ciclisti e chauffeurs non mancheranno di certo all'appello.

SEZIONE DI MOMBARUZZO. — Inaugurandosi il 2 settembre a Mombaruzzo per iniziativa di quell'attivissimo console del T. Avv. Eula, il primo campo di tiro a segno mandamentale nel circondario d'Acqui, verranno date grandi feste alle quali parteciperà la Direzione Generale del T. gentilmente invitata.

SEZIONE DI NAPOLI. — La gita Napoli-Nola-Laura (chil. 50), compiuta da una squadra di ciclisti di questa Sezione, coi Consoli Arano e Manfredi riuscì ottimamente. A Marigliano si aggiunse un secondo gruppo di ciclisti nolani ed il drappello così ingrossato entrò trionfalmente in Laura.

SEZIONE DI PALLANZA. — In occasione dell'apertura dell'Esposizione Nazionale di floricoltura, orticoltura, ecc., che sarà tenuta in Pallanza dal 2 al 16 settembre p. v., per iniziativa dei Consolati del T. di quella regione, coll'appoggio del Comitato Esecutivo dell'Esposizione e sotto l'alto patronato del T., avrà luogo, l'8 settembre, un Convegno Touristico che tutto fa prevedere brillantissimo.

L'esiguità assoluta della tassa d'iscrizione (L. 4,—), offre ai ciclisti tutti un'occasione veramente eccezio-

nale per visitare le incantevoli sponde del Lago Maggiore, di cui Pallanza è regina, nonché l'Esposizione Nazionale che ivi sarà tenuta.

SEZIONE DI PARMA. — Importantissima fu la gita Cielo-Alpina, che la Sezione parmensi del T. C. I. ha compiuto il 22-23 luglio. L'itinerario era il seguente: Borgotaro - Passo delle Cento Croci - Varose Ligure - Sestri Levante - Rapallo. La lunga salita che porta al passo delle Cento Croci fu dai gitanti fatta a... piedi. Il brio, la cordialità, fecero dimenticare la fatica ed il... caldo.

SEZIONE DI PISTOIA. — Questa Sezione nel presente anno ha dato prova di attività encomiabile. Essa conta al suo attivo 4 passeggiate (Pistoia-Prato, Pistoia-Pescia, Pistoia-Poggio-Caiano, Pistoia-Lucca e Viareggio) e ne prepara una quinta Pistoia-Bologna. Ne è capo il Console Raffaello Lorini.

SEZIONE DI RIETI. — Questa Sezione inesauroibile nelle iniziative e nella attività, ha progettato una grande gita Rieti-Fano (Km. 225); Fano-Sinigallia (Km. 22); Sinigallia-S. Benedetto (Km. 121); S. Benedetto-Francavilla (Km. 67); Francavilla-Rieti (Km. 166). Un totale di 602 Km, che gli intraprendenti ciclisti di Rieti intendono compiere nello spazio di 5 giorni (18-22). Plaudiamo alla iniziativa della Sezione ed al Console sig. Fiordiponti.

SEZIONE DI ROMA. — In occasione del Convegno turistico di Napoli questa attivissima Sezione vi compirà una gita.

La direzione di essa fu assunta dal Capo Console on. Brunialti, dal Console Righetti Enrico, dal rag. Fernando Trasatti cassiere.

Partenza da Roma il 5 Settembre. La quota fu stabilita in L. 25 per la prima categoria che va e torna in ciclo da Napoli, in L. 45 per la seconda, che fa solo la Roma-Napoli.

Gli organizzatori hanno avuto il felice pensiero di indire tra i gitanti due concorsi: uno per le migliori raccolte di fotografie dei luoghi visitati (sono esclusi i professionisti), il secondo per la migliore relazione del viaggio. Termine utile per la presentazione dei saggi è il 30 settembre, Giudice inappellabile sarà la Direzione Generale.

I premi consistono in due medaglie grandi d'argento e diploma.

SEZIONE DI S. VITO D'ASOLO. — Il 9 settembre avrà luogo una gita ciclistica d'istruzione e diletta. Montebelluna - Cornuda - Passagno - Asolo sotto la direzione del Console Marco Alvisio Giauna-Bernardo.

SEZIONE DI SONDRIO. — Il 14 agosto ha condotto buon numero di soci a Chiavenna.

Il Console ing. Grillo discese dal Montespluga per salutare gli amici. Fu mandato un saluto al lontano console prof. G. Piazza.

SEZIONE DI VARESE. — Il Convegno ciclistico ed automobilistico annunciato nella Rivista dell'agosto fu dalla Commissione rinviato al 26 maggio 1091, anniversario della battaglia di Varese, e cioè in segno di lutto per la tragedia di Monza.

SEZIONE DI VERONA. — Movimento della provincia fatta in Trento questa sezione il 7, 8 e 9 di settembre compirà una gita-carovana a Trieste. La tassa d'iscrizione è di L. 5, e dà diritto a bracciale distintivo e al banchetto.

La gita è organizzata dall'instancabile nostro console Cremona Silvio.

Sezione Comfort

Il Signor *Consonni Cesare* Socio vitalizio del Touring, proprietario del ristorante Orologio in Milano per attestare la sua simpatia al Touring si è impegnato di tenere gratuitamente a disposizione di tutti i Soci del Touring di passaggio da Milano una camera nel proprio Centralissimo Ristorante perchè durante il giorno possano approfittarne come luogo di riposo, di toeletta e di ritrovo.

Il Touring ringrazia l'egregio Consocio di questa sua liberale concessione.

A. C. MARELLI.

I desiderati dei Soci

1. Soci aggregati. — 2. Manutenzione stradale. — 3. Pavimentazione, innaffiamento, circolazione. — Orari ferroviari.

On. Redattore.

Leggo sempre con grande interesse la «Rivista» da Lei compilata e sono sempre entusiasta dei giusti concetti che in essa vengono svolti.

Il nostro Touring ha fatto certamente immani progressi, ma ha bisogno per riuscire nei suoi molteplici intenti, che il numero dei soci aumenti ognora e che quindi aumentino coloro che possono dedicare la loro intelligenza ed operosità all'incremento di una Istituzione tanto utile.

Mi decido quindi a sottoporle a tal uopo alcune mie idee.

I. *Aumento dei Soci.* — Vi sono moltissime famiglie in cui il padre, oppure il figlio sono soci del T., però anche la madre e gli altri figli sono ciclisti e vorrebbero godere in date circostanze gli stessi vantaggi del capo di famiglia o del figlio maggiore. Per farsi tutti soci del T. la spesa è grave e poi occorrerebbe una speciale biblioteca per raccogliere le magnifiche pubblicazioni che il bravo Bertarelli ci prodiga.

Non sarebbe dunque il caso che i famigliari di un Socio potessero divenire «Soci aggregati...?» Naturalmente essi non avrebbero diritto alle pubblicazioni e pagherebbero una quota inferiore a quella dei Soci effettivi, ma per contro dovrebbero godere di tutti gli altri diritti, sconti, assicurazioni, facilitazioni alle frontiere ecc.

Non le pare che i Soci aggregati (i quali dovrebbero essere esclusivamente famigliari del Socio effettivo), diventerebbero colla maggiore età, col matrimonio ecc. costanti soci effettivi?

Non crede ella che con questo sistema si possa più facilmente far inibire nelle giovani menti i vantaggi della nostra istituzione, e che esso sia un mezzo di diffusione delle sane idee che il nostro Touring va proponendo urbi et orbe?

II. *Manutenzione stradale.* — E' davvero ignobile specialmente le strade che si staccano dalla nostra città e che dovrebbero essere i mezzi più palei e più efficaci di propaganda turistica, siano tenute nel modo attuale.

Il Touring ha premiato in questi ultimi tempi tre Socie che riguardano appunto la razionale manutenzione stradale, ma prima che i sistemi in esse rac-

comandati siano adottati passerà ancora del bel tempo, giacchè tutto quanto dipende dalla nostra burocrazia va molto a rilento.

A me sembrerebbe opportuno adunque che il Touring desse anche in ciò esempio di intraprendenza ed energia e che cioè promuovesse fra tutti gli interessati che fronteggiano una data strada, una sottoscrizione a fondo perduto, colla quale si effettuasse un esperimento di manutenzione stradale seguendo i pratici consigli suggeriti dai tre premiati al Concorso.

Per quanto riguarda gli stradini, in Inghilterra il loro intelligente lavoro e la loro diligenza vengono compensati con un pranzo annuale e con regalie consistenti in generi alimentari. I mezzi vengono raccolti dai diversi Clubs dei principali centri dell'Isola i quali nei loro Bilanci annuali costituiscono un apposito fondo chiamato «Roadmenders' Fund».

Il pranzo è preceduto da un «Meeting» in cui si spiega agli stradini i bisogni dei ciclisti e degli automobilisti, ma ciò avviene in un paese dove le strade sono quasi ovunque dei bigliardi perchè gli stradini sono dotati di macchinario e di materiale adatto.

Da noi lo stradino coi mezzi primitivi di cui dispone e col materiale infimo che adopera, può far ben poco. Tutto quello che si potrà pretendere da lui, sarà di tener ben ammonticchiata la ghiaia, di curare che le banchine siano prive di ciottoli e di sabbia, che l'erba dei fossatelli non si propaghi oltre il margine dei medesimi, che i paracarri siano verticali ecc. Ma di fronte agli enormi solchi, di fronte alla quantità e qualità del materiale, di fronte alla struttura stessa di certe strade che sono piane o addirittura concave, di fronte alla mancanza di panchine od all'ineguaglianza della loro larghezza, a seconda della provincia che la strada attraversa, che cosa può mai fare lo stradino da noi?

Prima adunque di insegnargli la manutenzione razionale delle strade, diamogli i mezzi per poterla conseguire e premiamo poi il suo zelo e la sua intelligente cooperazione!

Altra cosa necessaria a che le strade si mantengano in buono stato, sarebbe una legge che prescrivesse la larghezza delle ruote dei carri pesanti. In Inghilterra le macchine agricole, i carri da trasporto (bare, carri, carrette) hanno le ruote coi cerchi larghi dagli 8 ai 10 centimetri. Da noi invece le ruote hanno i cerchi tanto stretti che tagliano per così dire, facilmente la superficie delle strade invece di comprimerla.

III. *Pavimentazione, innaffiamento, circolazione.* —

In una città come Milano, dove si fecero moltissimi esperimenti, la pavimentazione dovrebbe essere una delle primissime cure; invece noi vediamo che essa non solo non risponde ai bisogni del crescente traffico, ma peggiora ogni anno. Si parla spesso di cattivo risultato degli esperimenti fatti (legno, asfalto, cemento, macadam), ma se esaminiamo come si son fatti questi benedetti esperimenti, vedremo in primo luogo che da quasi tutti si è pretesa una durata impossibile, e poi mentre ci si preoccupava dell'estetica non si badava al più necessario e cioè che la base su cui dovevano essere posate queste pietre, queste mattonelle di legno ecc., presentasse la voluta resistenza. Così la pavimentazione del Corso Vittorio Emanuele è basata su un sottotrato di polvere di mattoni e materiale da fabbrica senza essere stato compresso: l'acciottolato è basato e trova resistenza nella semplice sabbia, e così di seguito.

A Londra, dove la questione della pavimentazione è vitalissima, dato l'immenso traffico, la massima preoc-

cupazione di quei edili, fu appunto di trovare i mezzi più economici e pratici per rendere solida la superficie su cui dovevano essere collocate le mattonelle di legno, oppure l'asfalto, oppure i cubetti di scoria.

Altro grave inconveniente della pavimentazione milanese sono i profondi solchi che esistono lungo le rotaje dei trams.

Qui si pretende che l'acciottolato, il macadam abbiano a resistere al forte attrito che contrappongono le rotaje d'acciaio alle ruote dei veicoli. Gli inglesi invece, da gente pratica, qualunque pavimentazione abbia la strada, proteggono le rotaje tanto esternamente che internamente da romboidi di pietra dura, in modo che non si formino tanto facilmente quei dislivelli fra rotaje e suolo, che sono causa di gravissime conseguenze.

I gravi inconvenienti della pavimentazione milanese aumentano poi straordinariamente quando il suolo è inaffiato. Allora il percorrere certe strade è un vero tormento: se non si sdruciolava materialmente si va avanti sempre sotto l'incubo di sdruciolare e fa d'uopo di pedalare con immensa precauzione e lentezza.

A ciò va aggiunto la circolazione che non è disciplinata da alcun regolamento e che anzi trovasi in un vero stato di anarchia.

In Francia invece esiste una «Police du Roulage» ed in Inghilterra dei «Rules of the Road» che vengono fatti rispettare dai «Sergenti de Villos» e dai «Policemen».

In entrambi questi stati il regolamento si può compendiare in quanto segue: I pedoni tengono la destra, le carrozze tengono la sinistra. Dovendo passare davanti ad un veicolo tenero la destra; incrociandosi tenere la sinistra. In Inghilterra poi è molto disciplinata la velocità e si infliggono fortissime multe ai trasgressori.

Io direi dunque che il Touring, di già che ha ottenuto col suo ultimo concorso un buonissimo esito accademico circa la manutenzione delle strade extra-muros, cercasse di far subito mettere in pratica l'esempio dei consigli preziosi, e trovasse modo di raccogliere sotto forma di Manualletto i dati tecnici sulle migliori pavimentazioni delle principali città europee, indicando magari anche una esposizioncella, come vidi altrove, dei migliori pavimenti stradali in uso, interessando con tutti i mezzi le nostre Autorità ad imitare quanto si fa già all'estero in rapporto anche all'innaffiamento ed alla circolazione.

IV. *Orario.* — Finisco questa mia cicalata coll'esprimere un voto e cioè che la nostra Associazione, la quale abbraccia oramai i turisti d'ogni specie, trovasse modo di far pubblicare un Orario Ferroviario che meglio rispondesse alle giuste pretese dei viaggiatori in Italia.

Noi abbiamo degli orari in cui l'indice delle linee è qualche cosa di indecifrabile, le tabelle delle linee sono compilate senza buon senso, non vi sono per esempio i richiami delle linee secondarie che si staccano da un dato punto delle principali, una linea importante è magari incastrata in altra linea di cui la prima forma bensì parte del percorso ma si stacca da centro importantissimo e dovrebbe quindi costituire un'apposita tabella.

Esempio: la Milano-Como trovasi generalmente nella Genova-Milano-Chiasso-Lucerna-Parigi-Londra! e tante altre castronerie.

Ed ora egregio Dottore voglia scusarmi se Le ho fatto perdere del tempo prezioso e mi creda

CARLU FABUZZINI.

Automobilismo

L'Automobile-Club di Nizza sotto il patronato dell'Automobile-Club de France ha organizzato grandiose feste automobilistiche per la stagione 1900-1901: alla loro riuscita coopereranno la città di Nizza, il Comitato delle feste, il Circolo della Mediterranea, e la Società dei Bagni di mare a Monaco. Tra l'altro vi sarà una esposizione e un'esposizione e un corso d'automobili infiorati.

Automobili e Dogana.

Una circolare della Direzione Generale delle Gabelle risolve la questione sorta in passato, se fossero applicabili ai motocicli le facilitazioni accordate alla temporanea importazione ed esportazione dei velocipedi.

Essa dispone che quelle facilitazioni debbono essere estese solamente ai bicikli e ai tricikli a motore e a nessun'altra specie di automobili, ai quali verrà applicato alla frontiera il trattamento delle vetture propriamente dette.

Automobili e Poste.

Il ministro delle poste in Germania ha preso in affitto del municipio di Francoforte, proprietario dei tramways elettrici di questa città, 7 vetture automotrici e un egual numero di carrozze da rimorchio. Tutti questi veicoli sono stati trasformati in furgoni postali. L'economia di tempo e di denaro pare grandissima.

Quando in Italia?

Alle automobili in Svizzera.

In questo paese non vi è un regolamento di circolazione federale: ogni cantone ha norme speciali.

Il regolamento di Ginevra è il più rigoroso. Ogni automobile p. es. prima di poter circolare deve essere esaminata da una commissione di periti e il *chauffeur* deve essere munito d'un attestato da cui risulti che egli ha conoscenze sufficienti a dirigere gli automobili.

Nel Cantone del Vallese ogni circolazione di automobili è proibita.

Accumulatori elettrici per vetture automobili.

In una decisione della Direzione Gen. delle Gabelle è stabilito il principio che gli accumulatori non possono considerarsi parte integrante delle vetture potendo essere applicati a diversi casi, e costituendo semplici magazzini o serbatoi di energia e che quindi la vettura e gli accumulatori debbono essere classificati separatamente l'una dagli altri e sottoposti, ciascuno, al trattamento doganale suo proprio.

Le cornette ai soli automobili.

Il socio Pietro Gregorin ci scrive:

I cavalli non hanno paura delle biciclettoni oramai abituati, ma non è così riguardo agli Automobili. Il cocchiere che guida un cavallo se sente il suono del campanello, non si muove dal suo posto, perchè sa che è l'avviso di una bicicletta, della quale il suo cavallo non si adombra. Se invece sente il suono della cornetta, sa che è un'automobile e che il suo cavallo può spaventarsi, per cui egli deve scendere e portarsi alla testa del medesimo. Sarebbe quindi opportuno che il Governo imponesse che le sole Automobili avessero la cornetta e le biciclette il campanello d'avviso, perchè col fatto che anche le biciclettoni stiano quasi tutto la cornetta, nessun cocchiere si preoccupa più di questo avviso.

NOTA BENE. — Ci pare impossibile che il governo si debba occupare delle varie modalità di segnalazione. Mancherebbe altro. L'essenziale è che chi viaggia ricordi di viaggiare e quindi ponga attenzione ai

gnali. Sia la voce, un campanello, una cornetta quel che occorre è attenzione. Se i signori automobilisti avviseranno con prudenza e non passeranno come un fulmine, a poco a poco i quadrupedi piglieranno dimestichezza cogli automobili, come hanno già fatto colla bicicletta. Guardiamoci dal legiferare in cose non necessarie.

Fra due treni

Le Alpi Apuane.

Tornando a Milano dal Convegno di Roma del giugno scorso, pensai di profittare di 24 ore di tempo, disponibili fra due diretti Roma-Milano, per dare una capatina in un certo angolo d'Italia che tutti voi che mi leggete avete rasentato almeno dieci volte, senza fermarvi forse mai — e in questo avete avuto gran torto.

Vollì fare, per uno scopo speciale, una punta nelle Alpi Apuane, degnissime come tutti sanno, di studio accurato, interessantissimo in cento modi, sulle quali tutta una biblioteca di opere importanti fu pubblicata, ma di cui io dirò soltanto due parole in un fuggevole cenno, nella speranza che invoglino molti ciclo-alpinisti a spingersi colà.

Nessuno ignora che, parallela all'Appennino, si stende, a ponente di esso, una catena litoranea di monti geologicamente costituiti come le Alpi, e perciò di aspetto, flora e fauna alpino, con cime aguzze, precipizi, valli profondamente incise, e disegnate come le vallate alpine diramantesi da un'ossatura centrale, con valichi elevati, frano, e, insomma, paesaggio affatto diverso dal paesaggio appennino, di solito poco rilevato, ondeggiante, disordinato.

La catena di cui parlo incomincia nella Garfagnana, prosegue col Monte Pisano, e più avanti coi monti di Volterra o di Massa Marittima.

Queste montagne di Garfagnana sono conosciute col nome di Alpi Apuane, dall'antico popolo Apuano che la abitava. Esse sono caratterizzate dall'abbondanza di marmi: quando s'è detto che Arni, Seravezza, Massa, Carrara sono nelle Apuane, s'è detto, a questo proposito, abbastanza.

Da Massa mi recai a Pietrasanta: una decina di chilometri di strada piuttosto cattiva, ma simpatica, colle montagne a sinistra e il mare a poca distanza a destra, tutta ombreggiata da magnifici oliveti. Correvo volentieri in bicicletta dopo otto ore di ferrovia, sgocciolante di sudore, nel pieno meriggio, con una leggera brezza marina di fronte, che mi rinfrescava. Di spesso, al rezzo degli ulivi, sonnecchiosi attiragli di uccelli, dalle lunghe corna, riposavano accanto a monili bianchissimi, o a intieri carichi di lastroni, diretti ai luoghi d'imbarco e parevano invitare anche me a montare. Ma io non avevo che il tempo fra due treni e il treno...

La lavorazione dei marmi.

A Pietrasanta l'avv. Beonio (uno dei 20.000 soci) colla gentilissima signora, mi furono cortesi di ospitalità gentilissima, mentre l'avv. Ricci (altro dei 20.000), proprietario di cave e buon conoscitore del paese, mi fornì ampie informazioni sulla via che mi restava da percorrere.

Io non andava nelle Apuane per i marmi, come si vede, ma, strada facendo, ne osservai la lavorazione che è interessantissima, e forma una delle attrattive dell'escursione.

Prima di partire feci una corsa in uno dei maggiori studi di scultura di Pietrasanta. Una sessantina di operai-artisti lavora a statue e decorazioni d'ogni genere: massi greggi appena sbalzati, in cui s'indovina una figura embrionale, statue in avanzato lavoro, statue ultimate che si stanno ritoccando finamente, cornicioni, mensole, capitelli, si ammucchiano in vasti cortili. Vi è una certa divisione del lavoro: vi sono per esempio quelli che sbazzano e mettono a punto, altri che sono specialisti per le estremità, e così via. In generale mi parve di vedere molta abilità di scalpello e troppo poca ispirazione: più scienza che arte, maggiori le cure che il sentimento. Ma come sapere, così col guardare superficialmente, qual parte hanno, in questa apparente deficienza di elevatezza di spirito, le esigenze insorribili del mercato?

Alle 17 partii, volgendomi alla Valle di Seravezza. Una strada ben tracciata, ma in uno stato orrendo — nè potrebbe essere diversamente in causa del passaggio dei marmi — monta dolcemente a Ruosina. Ivi si biforca: un ramo prosegue diritto fin sotto il Monte Forato, l'altro sale in lunghi e dolci andirivieni i fianchi della valle, fino a dominare i contrafforti orientali e su pel Canale del Bosco e pel Canale del Giardino — due profondi valloni boschivi — arriva ai piedi delle roccie precipitose del Cipollaio, le attraversa in rotta linea, con un tunnel di 1200 metri, e sbocca nella valle della Torrito Secca, in mezzo a grandi cave di marmo.

Rimontando la valle, da Seravezza, s'incontrano molte segherie, tutte foggiate a un modo. Al lungo di una tettoia è disposto un albero di trasmissione, che mediante manovelle a bielle fa andare innanzi e indietro, con moto alterno, dei telai di legno, disposti orizzontalmente e sospesi a corde, larghi uno a due metri e lunghi tre a quattro. In ciascun telaio, nella direzione del movimento, sono fissate da dieci a quaranta lame parallele d'acciaio, lontane l'una dall'altra circa tre centimetri (lo spessore di un lastrone di marmo). Le lame meglio che seghe, dovrebbero, essendo senza denti, più propriamente venir chiamate coltelli. Queste lame premono col loro peso sui grandi blocchi di marmo parallelepipedi, adagiati sotto, e strisciano innanzi e indietro su di essi, sfregandoli col filo del taglio, sempre bagnato di acqua mista a sabbia che cola da una tramoggia sovrapposta. Le lame a poco a poco si sprofondano nel marmo e lo dividono; il taglio dura da 5 a 7 giorni, dopo i quali ogni blocco resta sezionato in dieci a quaranta belle lastre lisce, pronte ad essere lucidate e mosse in opera.

Ogni tettoia contiene da cinque a trenta o più batterie di seghe, che si annunciano da lontano col tranquillo fruscio delle lame striscianti, come mormorio di ruscello che scorra tra i sassi.

Dalla cima dei monti al mare.

Bellissimo è vedere il trasporto dei monoliti dalle cave, le quali si scorgono biancheggiare un po' dappertutto all'alto, in luoghi tali che ci si chiede come se ne possano calare a valle blocchi di sei, dieci, persino quaranta metri cubi.

Quando, a forza di mine, s'è staccato uno scoglio di monte, gli si dà sul posto una squadratura sommaria, poi lo si poggia su di una slitta, fatta con due tronchi d'albero di grandezza opportuna, legati al masso con funi e catene. La slitta viene spinta sulla lizza, sorta di strada embrionale, che taglia giù diritto per la scarpa del monte. E' questa la parte più difficile e pericolosa del lavoro. Vi sono prescrizioni, rigorosa-

mente fatto osservare, sulla quantità e la forza dei canapi, che devono trattenere il masso sulla *lizza*, attaccandosi a pali confitti tra sasso e sasso. Ma lo sdruciolare di una slitta è sempre emozionante. Talora essa s'incaglia, e allora è un lavorar di leva, un lubrificare di sapone, un allentare, spesso imprudente, di corde; talora invece è il balzar rovinoso, con impeto irresistibile, come di valanga, di frana, che ricorda il manzoniano precipitare a valle. Giunto così in qualche modo — e non sempre intiero — ad una strada carroggiabile, il monolite vien caricato su di un robusto carro di travi o di *poutrelles*, a quattro basse e massicce ruote, avvinto con catene o tirato alla segheria o al mare da traini di almeno quattro o spesso fino a venti o più buoi.

Questi carri viaggiano di solito a gruppi di parecchi, con solenne lentezza, circondati da un'aureola di polvere, che dà loro proporzioni indecise, dall'immaginazione fatte gigantesche. I buoi dalle lunghe corna sono accoppiati da gioghi larghissimi; su ogni giogo sta seduto, volto verso il carro, un uomo munito di pungolo, e sul carro troneggia come un trionfatore romano, il capo, che dirige il passo. Tutti insieme questi autodemoni non si ristanno dall'eccitare le loro bestie con un rumoroso linguaggio di grida acute, basse, gutturali, stridule, con vivacissime singolari espressioni dialettali, per le quali penso che talvolta i buoi stessi debbano rimanere... a bocca aperta. Un convoglio di marmi viene avanti così in una nuvola di polvere, sonoro, curiosissimo, e, d'avvicino, anche imponente.

Una sera a Levigliani.

Al sesto chilometro dalla biforcazione dopo Ruosina, abbandonai la strada e presi, macchina a mano, un sentiero selciato a destra, che sale ripidissimo, in un quarto d'ora, a Levigliani.

E' questo un passetto a 600 metri d'altezza, dove avevo contato passare la notte all'osteria, dopo fatti i preparativi per la mia impresa dell'indomani mattina. Otto cavatori stavano terminando il loro frugale pasto della sera e, con naturale gentilezza, vedendomi comparire esclamavano: peccato! è troppo tardi, abbiamo finito tutto!

— Non spaventatevi per così poco, risposi. Troverò dell'altro.

Ma l'oste scuoteva il capo. Era troppo tardi per fare del brodo, non c'erano più che delle ova.

— Quanto al brodo non ve ne impicciate, disse io. Voi preparate dell'acqua bollente, a me basta. E come obbi tolto dalla borsetta della bicicletta un astuccetto, ne levai un piccolo tubo di *consommé* Maggi o lo disciolsi all'istante, facendomi un brodo eccellente. Tanto eccellente che dovetti rifarne una scodella, perchè la prima fu tutta soraggiata fra l'ammirazione dei cavatori e dell'oste. E qui mi sia permesso, a costo di fare della *réclame* a un prodotto — che dopo tutto lo merita — di dire che da qualche tempo mi sorvo nelle mie escursioni, dei tubetti di *consommé* Maggi. Sono di una comodità imparaggiabile, poichè ogni tubetto, grande come un ditale, serve per due brodi squisiti e sostanziosi e molte volte, in montagna o in momenti di fretta, questo aiuto mi fu prezioso.

Colle ova mi imbandii una buona frittata e per *dessert* presi una limonata bollente con pane e burro. (Raccomando vivamente anche questo cordiale. Non si torca la bocca senza ragione: provare per credere!).

Poi uscii a respirare l'aria della sera. Che momento delizioso!

L'orologio della chiesetta batteva le ventuno. La notte era molto buia, stellata ma senza luna. I castagneti intorno a Levigliani brulicavano di lucciole a miriadi incalcolabili, lampeggianti vivissime nel volo incerto, ondeggianti sui prati scuri, come una misteriosa fumana di diamanti. Sulle strade selciate intersecantesi nel bosco, bordate da muriccioli di sassi, le fosforescenze si pigiavano quasi l'una coll'altra, i bagliori più vicini e numerosi illuminavano il nastro bianchiccio delle stradette come la scia di un naviglio, attraverso un banco di nottiluche. Alle aperture, dei muriccioli sui prati, traverso le basse cancellate di legno, usciva dalle erbe sulle stradette come una migrazione di scintille viventi, un riflesso in acque mosse del brillante firmamento.

Il silenzio pieno di rumori delle notti serene d'estate, mi circondava di mestizia tranquilla. Si sentiva, su nel paese, come un ronzio confuso di voci umane, qualche muggito sordo dalle stalle, qualche latrato acuto di cani; da lontano giungeva un batter alterno di scarpe ferrate sui ciottoli del sentiero; qualcuno scendeva rapido nella valle con scricchiolii di chiodi, interrotti dallo strisciare di brevi sdruciolate. E intorno i grilli, acuti o bassi, lenti o trillanti vivamente, silenzio al mio passare, come in attesa, riprendenti poi il loro eterno canto; o sugli alberi le raganelle dolci e tranquille coll'incosciente monotonia del loro gracchiare; nelle foglie secche strisciavano correndo chissà quali animali piccini; fermandomi, avvertiva nell'erba il sommesso bisbigliare di un rigagnoletto.

I tronchi neri dei castagni parevano enormi ed oscillanti, sorvegliavano come colonne di tenebre nere da un suolo luminoso, si diramavano nelle chiome scure, disegnate nell'azzurro punteggiato d'argento. Lontano, dall'altra parte della valle, delle cime diafane, appena visibili nell'aria come fantasmi incerti si levavano in guglie, in torri, in grandi seghe, in denti bizzarri.

Che pace e che vita dappertutto in quella notte tranquilla.

Eppure, ahimè! Sono appena quattro anni, che tutte quelle valli furon teatro di una repressione lunga e sanguinosa di moti anarchici gravi. Perchè mai quella pace è dunque menzognera?...

L'Antro di Corchia.

Lindomani mentre ancora qualche stella tramontava all'occidente, ero in strada con tre robusti montanari carichi di corde, martelli e ferri. Uno era l'oste (si chiama Maggi) che raccomando vivamente per una spedizione come la mia: è un diavolo!

Andavamo all'Antro di Corchia: così è denominata sulla carta al 25000 del I. G. M. foglio 86 - Quad. 2 - tav. p. o. Altri vuol ora chiamarlo Grotta di Eolo.

E per verità questo nome è bene appropriato, poichè dalla bocca, che sembra una galleria di miniera, con sezione di m. 2.50 per 2.50 circa, posta a circa 1100 m di altezza, soffiava un vento assai forte. Mi assicurai, montando sulle spalle di una delle guide, che il vento esce tanto dal basso che dall'alto; non vi esiste sottocorrente; è dunque una vera emissione di aria freddissima, che viene in gran quantità dall'interno e prova una comunicazione, chissà con quale altro ignoto sbocco all'esterno. Mi dissero che d'inverno il vento entra nella caverna invece di uscirne, ma non mi parvero molto sicuri del fatto.

La caverna si addentra per una trentina di metri orizzontalmente, poi si biforca (anzi secondo una relazione pubblicata si triforca, ma io vidi solo due bracci)

Il braccio di sinistra prosegue qualche centinaio di metri presso a poco orizzontale e nulla offre di particolarmente notevole. Un preteso laghetto non è che una pozza d'acqua e nulla più, stalattiti di qualche bellezza non ve ne sono, e non mi accorsi che in esso soffiasse vento sensibile.

Il braccio di destra è invece estremamente interessante. Esso comincia subito a discendere con un salto brusco, che tolse ogni voglia d'innoltrarsi al re di Sannonia, il quale non sono molti anni fu condotto lassù, poi continua a tratti generalmente assai inclinati in su o in giù, ma molto più in discesa che in salita.

Non vi sono belle concrezioni, ma l'ambiente è grandioso. Si direbbe che la montagna si è spaccata in due. La screpolatura è colossale. In certi punti non si vede la volta per agitare che si faccia di lanterne, in altri, al fianco della roccia cui si procede abbrancati, si aprono baratri profondi decine e ventine di metri.

In parecchi luoghi la spedizione prende un po' il carattere di un attacco a qualche dolomite cadorina. Sono le stesse pareti verticali, o quasi, le stesse frane di blocchi enormi, le stesse arrampicate e discese su banchino oblique, tagliate nella roccia da una compiacente stratificazione sporgente.

Soltanto, questa ipotetica cima dolomitica, fu seppellita dentro un monte, che la rinserra come una cappa. Talvolta la parete della cappa ha duo o tre metri di distanza, tal'altra dieci o quindici. È una gigantesca intercapedine naturale.

La discesa.

Gli accidenti più curiosi del terreno rendono la discesa variatissima ed emozionante. Il vento segue un filone di direzione verso l'uscita e vi soffia così forte che le candele vengono spente come soffiandovi sopra, ma fuori del filone invece l'aria stagna. Così mentre colla lanterna si cerca un posto pel piede, accade talvolta che un soffio minacci la fiamma. È un'impressione sgradevole, come se nell'invisibile fosse nascosto qualcuno.

L'umidità è scarsa; il sasso asprissimo o solido, sicchè le pendenze più ripide non sono pericolose a chi sa porre bene il piede e la mano.

In un punto difficile troviamo una vecchia scala di legno posta là dai primi scopritori. Con questa, scendiamo un muraglione. Più avanti giungiamo a un luogo magnifico: è un salto di una buona diecina di metri, netto come un gradino. Non c'è verso di trovare appiglio. Ma non saremo noi a spaventarci di così poco: con una barramina facciamo in mezz'ora un buco nel calcare molle, infiggiamo solidamente un ferro, ad esso avvolgiamo una corda e ad uno ad uno ci lasciamo scorrer giù. Vecchia ginnastica mia, ora mi ritorni buona!

E qui ancora eccoci a un luogo curiosissimo. Immagnate di rovesciare una zuccheriera piena di pezzetti di zucchero sul tavolo, e che delle formiche debbano trovare il varco attraverso il mucchietto, passando tra pezzo e pezzo. Orbene c'è, là, qualche cosa di simile: dalla volta della caverna sono caduti sul suolo colossali blocchi di calcare, che formano un gran mucchio. Non si può passare di sopra perchè al di là si arriva a luoghi d'onde non si può calarsi. Bisogna passare sotto e trovare la via nel dedalo, come le formiche nello zucchero. Dentro in un buco e fuori dall'altro, poi ancora dentro e così via, un po' carponi, un po' in piedi, segnando accuratamente i passaggi fatti, e distruggendo i segni al ritorno, per non ripassare: ad

ogni momento si trovano menti chiusi o impraticabili, finalmente arriviamo fuori dall'altra parte, coll'impressione d'esser usciti da una tana piccola... per trovarci in una grande.

Più innanzi la caverna prende le forme di una vera fenditura della roccia, lunga lunga, inclinata verso il basso, e che a mezza altezza è abbastanza stretta da poter camminare in qualche modo tenendo un piede su di una parete e l'altro sulla parete di contro. Sotto le gambe divaricate, la spaccatura si approfonda qua pochi metri, più oltre dieci, venti e anche più. Un crepaccio di ghiacciaio sugli orli del quale si cammini, una gamba di qui o l'altra di là, può dare abbastanza bene l'idea di quel punto.

Finalmente arriviamo alle colonne d'Ercole. Un pozzo verticale taglia ogni passaggio e si approfonda in abissi ignoti. Lanciando dei sassi nella voragine si odono rimbalar sui fianchi, e perdersi in ischeggie lontano, lontano, giù in fondo. Le tenebre, il silenzio sepolcrale, i rumori minacciosi da quei colpi, il trovarsi come perduti così addentro nella montagna, il mistero di quella via interna dove mai nessuno osò penetrare, incutono un senso di apprensione misto a un gran desiderio di tentare l'avventura.

È veramente questa dovrebbe essere interessante. Quel vento forte e gelato che viene su come da un condotto forzato, indica certo fenomeni non comuni in quelle profondità e, di sicuro, altre uscite che sarebbe bello e forse possibile di trovare. La bocca superiore del pozzo, ove io mi affacciavo, è circa 80 metri sotto l'entrata della caverna, da cui però come dissi è divisa da varie contropendenze.

Io era disarmato davanti a quel pozzo. — Chi volesse studiarlo a fondo — è la vera parola — deve andar là con una lunga scala di corda, con delle funi e con dei ferri a punta e dei martelli da infiggerli.

Il pozzo che mi arrestò sembra profondo una cinquantina di metri, non è però del tutto verticale e certo vi si potrebbero trovare dei luoghi di arresto. Insomma l'impresa si presenta assai interessante, difficile ma non temeraria, ed è favorita dalle condizioni locali, perchè si trovano, nelle cave, facilmente, uomini dal fegato sano, abili a maneggiare il martello e la corda, ad insinuarsi nelle buche, ad arrampicare sui sassi. Il Maggi che avevo con me, è uno di questi tipi arditi.

Il ritorno mi convinse che forse una esplorazione accurata della grotta condurrebbe a scoprire altri cunicoli. Uno lo trovammo noi pure, di aspetto promettente, ma di accesso così difficile, che non credetti di tentarne l'entrata, non avendo tempo sufficiente. Si presenta anch'esso in discesa quasi verticale.

Un piccolo incidente.

Già da quasi tre ore ci trovavamo nella caverna, e cominciammo a sentirci l'appottito vivace. Tuttavia un incidente inatteso venne a farci dimenticare ogni altra preoccupazione che non fosse l'uscir presto. Quando giungemmo al luogo ove la corda doveva servirci a risalire quel gradino di dieci metri, la corda che avevamo lasciato pendente dal ferro in alto, non c'era più.

Invano ci demmo attorno a cercarne il capo appiedo della parete quasi verticale: la corda non si trovava. Il caso per verità era strano; ci riusciva difficile ammettere che un male intenzionato ci avesse seguiti di nascosto, e l'avesse ritirata dall'alto, pure il fatto era quello: di corda non se ne vedeva.

Senza essere troppo inquieti, poichè a rigore avrem-

mo potuto far senza anche della corda, pure ci sentivamo diventare nervosi. Se le impronte dei nostri piedi non ci avessero assicurato che eravamo già passati di là, ci saremmo creduti fuorviati. E' tanto facile nell'oscurità! Ma quel diavolo di Maggi ebbe un'idea: si arrampicò a due o tre metri d'altezza come un gatto e si pose ad attraversare orizzontalmente la parete. A un tratto disse: la corda c'è!

Che respiro tirammo! E del resto comprendemmo allora tutto l'arcano. L'ultimo scoso, aveva abbandonato la corda con uno strappo involontario essendogli mancato un piede; di rimbalzo il capo della fune, sbattuto contro il sasso, s'era attaccato a una sporgenza un po' più in alto, e noi cercavamo inutilmente all'altezza del nostro capo, persuasi anzi che la corda fosse tanto lunga da strisciare a terra!

Quando dalla caverna uscimmo fuori sulla candida frana di marmo che la circonda, il bagliore del sole quasi mi accecò, ma l'aria libera aspirata a pieni polmoni, la luce, la volta del cielo trasparente, i monti, tutto mi faceva l'effetto di una festa, l'animo si sentiva di nuovo libero e sereno.

Il mare si dispiega nel suo eterno splendore dal Forte dei Marmi fin verso Sarzana. Una pineta scura costeggia le classiche arene piane, lisce, di quella impareggiabile spiaggia, dove le onde si frangono quasi al largo e sembrano coprire la larga costa di bianche ghirlande di gigli continuamente rinascanti.

Ma il sole era alto ormai. Un breve asciolvere fu tosto fatto e poi giù a precipizio verso Levigliani, poi verso Pietrasanta e Massa.

Il diretto stava per passare.

L'escursione fra due treni era compiuta....

L. V. BERTARELLI.

Concorso a Premi

per l'Illustrazione Turistica delle Linee descritte nella Guida delle Grandi Comunicazioni

Rammentano i soci che fu indetto dal T. C. I. un geniale Concorso per questa illustrazione con 5 medaglie d'oro, 20 d'argento, e un numero indeterminato di bronzo.

Il numero dei concorrenti è alquanto esiguo, ma evidentemente si è dai soci dimenticato la data di scadenza del Concorso ch'era fissato pel 31 di Agosto, perchè tra gli stessi concorrenti, parecchi spedirono la loro monografia più tardi, e d'altri ci pervenne avviso che fra qualche tempo manderanno dei lavori.

Il Consiglio del T., sapendo di non danneggiare nessuno, perchè i primi sono esuberanti al bisogno, ha perciò determinato di prorogare il termine utile per la presentazione delle piccole memorie fino al 15 novembre prossimo. Così avranno tempo di maturare monografie che ci consta sono in preparazione, e i neghittosi si metteranno di lena a far qualcosa.

I lavori fino ad ora presentati, sono, nel complesso, buoni, ed hanno penetrato bene, a mio giudizio, lo spirito del programma. Alcuni sono illustrati con fotografia, altri — ingegnosamente e con ottima applicazione pratica — con cartoline.

La diligenza commendevole di certe piccole monografie, indica nei loro autori il vivo desiderio di meritarsi una buona medaglia, che certo farà piacere a chi la guadagnerà, per il suo intellettuale valore.

Io spero che la proroga accordata, avrà per effetto di aumentare d'assai il prezioso materiale fin'ora raccolto.

E non è materiale per l'archivio. Esso vedrà presto la luce.

Occorre che i soci comprendano come questo genere di lavoro (leggere il programma nella Rivista di Aprile e Maggio) non è al disopra della forza di moltissimi tra di loro. E' mestieri che i Consoli si diano attorno per spronare gli incerti e raccogliere molte di queste brevi illustrazioni.

Il lavoro complessivo che deve uscirne sarà un titolo dei maggiori per il Touring a quella considerazione di istituto nazionale ed educativo cui esso aspira in tanti modi. Una cooperazione così diretta dei soci a uno scopo comune, disciplinata con forme tanto precise e norme esatte, sarà un bell'esempio di concordia nello sforzo, di serietà nello scopo, di chiara visione dei vantaggi che può dare a tutti il prodotto di ciascuno.

PEL TRANSITO DA MILANO A MONZA

Riceviamo dalla Deputazione Provinciale di Milano il seguente gentile comunicato del quale il T. è grato alla On. Deputazione Provinciale, come di utile e deferente monito.

Milano, 28 Agosto 1900.

Onor. Direzione del Touring Club Italiano.

Questa Amministrazione, data l'insistenza dei reclami contro la accordata concessione del transito delle biciclette sul marciapiede di ponente del viale per Monza, e dovendo convenire anche colla R. Prefettura come i reclami stessi siano pur troppo fondati, si rivolge nuovamente a codesta Onor. Direzione colla preghiera di voler far noto, con pubblici avvisi e con tutti quegli altri mezzi che riterrà del caso di esperire, che per il mal vezzo di molti fra i Signori Ciclisti di percorrere le strade provinciali a corsa sfrenata, la concessione di cui sopra verrà senz'altro e irrevocabilmente annullata il giorno in cui si dovessero nuovamente deplorare altri infortuni in danno della pubblica incolumità.

Epperò coll'autorevole intervento di codesta Onor. Direzione si confida ancora di poter scongiurare un provvedimento il quale al certo riuscirebbe a scapito del ciclismo milanese.

Con distinta stima

Il Presidente INO. E. BORSA.

Certamente, non trattasi di soci del T. i quali colloquio alle disposizioni di legge hanno potuto ottenere gli attuali non indifferenti vantaggi di circolazione — ma dei soliti velocipedisti — verso i quali sarà bene che i soci del T. che percorrono il Viale Milano-Monza si erigano a vigili per impedire gli inconvenienti giustamente lamentati, e che ripetendosi, daranno motivo al ritiro di concessioni tanto difficilmente acquistate.

Sarebbe deplorabile che una tale concessione venisse revocata specialmente in considerazione dell'attuale pessimo stato della carreggiata.

Intanto il T. farà una inchiesta per appurare l'attendibilità dei reclami.

Comunicazioni tra i Soci (1)

DOMANDE.

DOMANDA N. 26 — L'olio di ricino è un buon lubrificante?

DOMANDA N. 27. — Non potrebbero le Direzioni Ferroviarie adottare biglietti *passé par tout* per le biciclette che si consegnano durante il viaggio, evitandosi perdita di tempo e l'eccessivo lavoro al quale è sottoposto ora l'impiegato per compilare le tre bollette richieste dal vigente regolamento?

(1). Questa rubrica non impegna per nulla le Direzioni e quindi il T. E' una tribuna ove i soci — con una certa misura — possono scambiarsi delle idee.

DOMANDA N. 28. — Qual'è il migliore processo per dissocciare e proteggere il carburato di calcio?

RISPOSTE.

RISPOSTA ALLA DOMANDA N. 12. — Vi è il trattato di L. Baudry de Saunière: *L'automobile theorique et pratique*, in due volumi, del quale un giornale competente, l'*Industrie Vélocipédique et Automobile*, pubblicò una lusinghiera recensione.

N. 3244.

SECONDA RISPOSTA ALLA DOMANDA N. 18. — Un socio del T. che risieda all'estero può importare in Italia una sola bicicletta con una sola tessera, e non più.

Se è un *professionista* la Dogana gli concede di importare sino a dieci macchine; per ognuna di queste occorre però una tessera.

RISPOSTA ALLA DOMANDA N. 19. — Chi esce dall'Italia a fine d'anno per rientrare nell'anno successivo deve sottomettersi alle formalità doganali, ossia staccare la bolletta di temporanea esportazione: perchè in caso diverso, al suo ritorno in patria, la bicicletta viene colpita dal dazio per i velocipedi importati.

RISPOSTA N. 23. — Chi pagherebbe l'esattore in ogni città? E' una richiesta impossibile.

RISPOSTA N. 24. — Nessun risultato pratico si avrebbe perchè le sue domande mettono condizioni non realizzabili.

RISPOSTA ALLA DOMANDA N. 29. — Il carburato di calcio in atmosfera umida si altera e si agretola spontaneamente con produzione di emanazioni spiacevoli d'acetilene. D'altra parte intatto e secco, come giace, nelle lampade e fanali portabili, così diffusi fra i ciclisti, presenta l'inconveniente di esaurirsi parzialmente sotto l'azione degli urti e delle scosse o di svolgere una polvere facilmente mobile che prima di accendere la lampada e prima di aggiungere l'acqua, viene ad otturare i condotti di sviluppo e gli orifici capillari dei becchi. Si è trovato che basta imbeverlo di petrolio leggermente, in modo che penetri nei pori, perchè sia protetto contro l'azione dell'umidità, e le emanazioni cattive e la polvere siano impediti.

Si può quasi conservare all'aria libera il carburato imbevuto di petrolio. Per togliere poi al carburato il cattivo odore basta aggiungere qualche goccia di nitrobenzina al petrolio. Il carburato così *petrolizzato*, viene attaccato assai regolarmente dall'azione dell'acqua.

Enrico Gulla, Console di Nervi.

Nuove pubblicazioni

GUIDA ILLUSTRATA PEL VILLEGGIANTE NEL BIELLESE di L. Pertusi e C. Ratti. — Torino, Casanova, 1900, circa 300 pp. con 90 incisioni e 1 carta al 250.000. L. 4.

I signori Pertusi e Ratti erano già noti quali compilatori di una *Guida pel villeggiante nel Biellese*. Ora hanno rifatto e ampliato il loro lavoro, che si presenta come un'accuratissima e completa guida del Biellese, con estese notizie storiche, descrittive e pratiche su tutto quanto vi si trova di notevole. Le informazioni sulle escursioni sono quanto di più preciso e minuzioso ci è dato conoscere: appositi prospetti mettono sott'occhio le ore e i minuti occorrenti per ogni singolo tratto di strada, sia a piedi, sia in vettura o in ferrovia.

La guida è divisa e raggruppata intorno ai centri ove affluisce maggior numero di villeggianti in causa o degli importanti Stabilimenti idroterapici o dei grandi Ospizi annessi ai tre principali Santuari o della facilità di intraprendere gite alpine. Essi sono: Biella, Mosso S. Maria, Andorno, S. Giovanni, Piedicavallo, Comila, Oropa e Graglia. Le passeggiate che si staccano da questi centri conducono l'escursionista a visitare quasi tutti i comuni del Biellese e le località degne di nota.

Bella e buona l'edizione e buone le incisioni. I futuri compilatori di guide esaminino il metodo seguito nella compilazione di questa e la cura con cui è disposta e messa sott'occhio la materia, e vi troveranno da imparare.

Guida illustrata del Bacino di COURMAYEUR preceduta da un cenno sulle Valli di Cogne-Savaranche-Rhêmes-Grisanche, di G. Brocherel. — Torino, Casanova, 1900, pp. 151 con 28 vedute, 1 panorama e 1 carta. L. 2.50.

Contiene: Notizie generali (geografia, clima, prodotti naturali, storia ecc.) (pp. VII-XVI); la descrizione del tragitto da Aosta a Courmayeur, con cenni sulle valli di Cogne, Savaranche, Rhêmes e Grisanche (pp. 1-35); Courmayeur (alberghi, guide ecc.) (pp. 37-43); le sorgenti minerali (pp. 45-58); passeggiate, escursioni, ascensioni (pp. 59-118), e un'appendice con un elenco alfabetico degli alberghi, «chalets» e rifugi compresi nella zona alpinistica descritta nella guida e le tariffe delle guide e portatori.

La guida appare compilata con cura e competenza e potrà rendere molti servizi al villeggiante in Courmayeur e a chi intende farne centro di escursioni alpinistiche.

GUIDA DEL TRENINO di Ottone Brentari, Trentino Occidentale. Parte I: Valli del Sarca e del Chiese. — 1900, pp. 361.

Forma il III volume della nota *Guida del Trentino* e il XXI annuario della Società degli Alpinisti tridentini. Le guide del benemerito illustratore delle nostre Alpi orientali sono tanto conosciute, che non è il caso di insistere sui loro meriti.

Questo volume contiene le seguenti plaghe: dall'Adige al Garda, la Valle inferiore del Sarca, da Trento alle Sarche, Valle di Ledro, Giudicario.

DA MILANO A LUCERNA. *Guida itinerario-descrittiva della ferrovia del Gottardo, dei Tre Laghi, del Lago dei Quattro Cantoni, del Cantone Ticino ecc.*, compresi Brunate, il Monte Generoso, il San Salvatore, il Righi, il Pilato, lo Stanserhorn, le ferrovie Nord-Milano, le linee principali delle reti Mediterranea ed Adriatica, la Bassa Valtellina, l'Alta Engadina, la Valle Mesolcina, compilata dal prof. E. Brusoni. — Bellinzona, Colombi e C., pp. 500 legate in tela e oro, con 14 carte topograf., 5 piante di città, 1 panorama e 130 incisioni. L. 5.

Biblioteca

PUBBLICAZIONI PERVENUTE.

DOMODOSSOLA E IL MONTE CALVARIO. Ritagli e stampoli di storia religiosa e patria, del sac. Pietro Prada. — Milano, Cogliati, 1897, pp. 319, L. 2.75.

I ritagli di storia religiosa e patria, sono scritti bene, in modo piano e piacevole, contornati di descrizioni, ornati di vedute, preceduti da un cenno sul bacino Omolano.

IL LAGO D'ISEO E IL LAGO DI GARDA. Dalla guida *Per laghi e monti* del cav. L. Boniforti. — Salò, Pietro Scotti, pp. 45, L. 1.

Il libraio Scotti di Salò, socio del T., concede la guida ai consoci a L. 0.75.

Il Bibliotecario G. OLIVIERI.

Varia

La guida è fatta colla ben nota valentia del professor Brusoni, il quale non vi trascurò le notizie sulla ciclabilità delle strade e introdusse frequenti e minuziose tabelle con indicazione delle distanze parziali, progressive e decrescenti, delle altezze e delle pendenze. Buone le incisioni e le carte, meno buone le piante.

La pubblicazione è fatta sotto gli auspici della Sez. di Como del C. A. I. in tre diverse edizioni, italiana, francese e tedesca. E' in vendita presso il T.

LA SPEDIZIONE DI S. A. R. IL PRINCIPE AMEDEO DI SAVOIA DUCA DEGLI ABRUZZI AL MONTE S. ELIA (Alaska) — 1897 — del dott. Filippo De Filippi, illustrata da Vittorio Sella. — Milano, Hoepli, 1900, II edizione.

L'editore Hoepli ripubblica la sua splendida edizione, corredata da superbe incisioni e da carte, dell'opera in cui il dott. De Filippi, che fu compagno del Duca degli Abruzzi nella famosa spedizione, ne narra le vicende. Ciò attesta l'interesse destato nel pubblico dall'arditissima e riuscitissima impresa.

La pubblicazione è fatta a beneficio delle Guide alpine italiane.

GUIDE JOANNE. La Casa Hachette ha pubblicato le seguenti nuove edizioni delle sue rinomate guide. Rammentiamo ancora ai soci che essi, rivolgendosi al T., possono averle franco di porto al prezzo di copertina in lire italiane.

(IN-16), LEGATE IN TELA E ORO.

Suisse. I: Genève et le Lac Léman, Chamonix et le Mont-Blanc, le Valais, Zermatt et le Mont-Rose. — 5 fr.

Suisse. II: L'Oberland, le Lac des 4 Cantons, le St-Gothard, et les Lacs Italiens, Bâle, Schaffhouse, Zurich, Glaris, Appenzell, St.-Gall, les Grisons. — 6 fr.

Allemagne Septentrionale, Copenhague, St.-Petersbourg, Moscou, Varsovie. — 10 fr.

Allemagne Meridionale et Autriche-Hongrie. 10 fr.

GUIDES DIAMANT (IN-32).

Suisse 1900. Routes les plus fréquentées. — 2 fr.

Paris et l'Exposition de 1900. — 1 fr. 50.

Normandie 1900. Id. — 2 fr.

Aix-les-Bains, Marlioz et leurs environs. — Leg. in tela, 2 fr.

NB. — I suddetti volumi sono tutti riccamente corredati di carte e piante.

LACS ITALIENS - ENGADINE - CHEMIN DE FER DU GOTHARD. (*Guide Lampugnani*). — Milano, Lampugnani, editore. Pp. 112, leg. in tela, 1 fr.

Contiene, ornate da molte vedute e inframezzate da molti annunci di pubblicità, notizie sulle varie località toccate da chi percorre i laghi Maggiore, di Lugano e di Como, l'Engadina e la ferrovia del Gottardo. Vi troviamo pure sei chiare carte delle zone suddette e del lago dei Quattro Cantoni. In questo genere di pubblicazioni non si deve cercare una soverchia esattezza e scandolezzarsi se vi vedremo citare un «ghiacciaio della Grigna» e una capanna di Moncodine che non esiste più da anni, e dare il nome di Dervio a una veduta di Corenno e chiamar lago d'Urner il lago d'Uri.

La guida è pubblicata in francese, inglese e tedesco.

go.

GIUSEPPE MESSORI.

Un grave lutto ci ha colpito. Il giovane avv. Giuseppe Messori, uno dei più attivi nostri Consoli rimasto vittima del disastro ferroviario di C. Giubileo. Appassionato sportman coprieva nella sua città natale in Modena, oltre la carica di Console del T. quella di segretario della società ginnastica «Il Panaro».

Contro la ruggine.

Si ottiene un intonaco efficace a garantire perfettamente il ferro e l'acciaio contro l'ossidazione, ricorrendo gli oggetti d'una soluzione a caldo di solfo disciolto nell'essenza di tramentina. Lo zolfo dopo l'evaporazione dell'essenza forma un sottile strato sopra la superficie e s'unisce intimamente al metallo sotto l'azione della fiamma d'una lampada ad alcool. Si ha così una vernice d'un bel nero e solidissima.

L'ossigeno che consuma il ciclista.

L'Istituto fisiologico all'Università di Bonn ha fatto alcune interessanti esperienze in proposito.

Un corridore di 70 chilogrammi, che monta una macchina di 21 chilogrammi con una velocità di 251 metri al minuto (15 chilometri all'ora) consuma ogni metro 48 centimetri cubi d'ossigeno.

Se la velocità è portata a 21 chilometri, il consumo d'ossigeno si riduce del 6 per cento.

Si è trovato che per una velocità media il ciclista consuma 72 litri d'ossigeno mentre il pedone 59.

Ed il regolamento?

Già fin dal novembre p. p. l'egregio ing. Vanzetti in un suo brillantissimo articolo: *La destra o la sinistra al potere?* dimostrava come il povero ciclista in Italia sia veramente messo in croce riguardo al tenere la destra o la sinistra e s'augurava che il nostro T. prendesse a cuore la questione fino a trarne un regolamento.

Proseguiva l'egregio ingegnere che una volta fatto il desiderato regolamento lo si sarebbe potuto presentare al ministero competente con la speranza della sua traduzione in legge: o allora, esclamava, alle guardie il farlo rispettare.

Non so se la voce del Capo sezione meccanica, interprete d'uno dei tanti desideri dei ciclisti, è stata dal T. ascoltata come si meritava né se già è stato posto mano al regolamento in discorso.

Ad ogni modo io faccio voti che se ancora non si è incominciato, presto vi si ponga mano perché importante è la questione e molto fruttifera la sua soluzione.

Chè se anche non si avesse a imporre il regolamento al Ministero o non ne venisse da questo accettato, esso sarebbe già un buon precedente: ottima base d'una futura legge, ottima norma, alla quale attonersi, per i ciclisti viaggiatori.

Ben venga presto il regolamento compilato dal T.; quanto meglio si viaggerà quando si saprà quale bacchina s'avrà da tenere, quando se ne dovrà uscire, quando si avrà diritto, almeno di fronte ad un socio, di restarci!

Ben venga presto il regolamento del T.; quante dispute, sovente malamente finite, mercè sua più non insorgeranno, quanto più pacificamente si viaggerà!

RAG. GUIDO DELL'ACQUA.

Il viaggio di Masetti.

Cristiana, 22 agosto 1900.

A voi egregio dottore, e dilettante di statistica, mi prometto di mandare alcuni dati sulla prima metà del mio ultimo lungo viaggio ciclistico.

Quattro lune vidi nascere (in preventivo, pur troppo, erano tre): quella di maggio a Milano, quella di giugno a Siviglia, ad Amsterdam, e quattro lune mi splendevano con pieno disco: quella di maggio a Gibilterra, quella di giugno a Madrid, quella di luglio a P.

rigi, quella d'agosto a Cristiania e lungo i fiordi fin su su ad Hammerfest, dov'era inutile.

Chilometri 11 mila ho percorsi a tutt'oggi, di cui 5000 in sella del mio fido, del mio caro «Vespa» — Un po' pochi, direte voi, per ex corridore di strada.

— Sì, pochi, ma furog tanto le distrazioni, oltre il tempo perduto per le mie cartoline illustrate, che proprio non avrei potuto far di più.

Figuratevi l'Andalusia con flora gangetica e usi guoli, belle donne, barbarissimi spettacoli di tori abbudellati cavalli, avanzi d'arte moresca incantevoli, vini che fanno dimenticare l'ottima cervogia di Spatenbräu! — Figuratevi, in Francia, paese d'oro, Parigi, con la più grandiosa esposizione che sia mai stata; e il Belgio con le tele di Rubens; e l'Olanda con quelle di Rembrandt — l'Olanda, pianissima, tutta prati, canali, mulini a vento, boschi e frescura, dove i vecchi e i bambini son ciclisti — poi Amburgo, molto più bello di quanto m'aspettavo, dove passai cinque giorni a leggere telegrammi e articoli intorno all'orribile misfatto di Monza — e poi Copenaghen coi marmi parlanti di Thorvalsen, e Cristiania e i fiordi fin su su ad Hammerfest, dove giunsi almeno in tempo per mandare a molti amici, voi compreso, un saluto scritto a mezzanotte senza bisogno del lume.

Non avrei potuto far di più — Lo scopo mio del resto era di vedere, vedere ciò che leggendo non si può immaginare. — E so di qualche cosa posso vantarmi è di aver portato per primo l'insegna tricolore del nostro Touring là alla soglia dell'enigma.

Gradite un abbraccio dell'amico vostro

LUGI MARETTI.

La discesa dallo Stelvio.

Il Sig. De Bassecourt march. Alberto, Console di Covo di Piave, ci comunica che una recente disposizione della Polizia Austriaca, vieta ai ciclisti la discesa in macchina dal confine dello Stelvio (Ferdinandshöhe) fino a Km. 14 verso Trafoi.

Echi di Ancona.

Abbiamo ricevuto una riuscitissima fotografia del Convegno di Ancona.

Il fotografo Vidau ne ha messo in vendita alcune copie a L. 2,50 ciascuna.

Lavoro per i nostri Soci

Il Bertarelli, quasi l'Italia fosse piccola al suo lavoro veramente straordinario, ha descritto itinerariamente le grandi linee estere di comunicazione. Leggete — cari soci — nel presente numero — ciò ch'egli vi tratteggia del suo lavoro. E ascoltate l'invito che vi fa a collaborare in un tempo prossimo.

L'avv. Agrati consigliere del T. e suo rappresentante al Congresso di Parigi, vi ha fatto prevalere tante buone idee. Ha fatto mettere in disparte la idea barocca che ogni Touring non potesse aver soci che nel campo della propria sovranità di Stato e non di nazione. Ha ottenuto l'appoggio del Congresso contro le disposizioni restrittive dell'Austria ai nostri confini. Ha fatto mettere all'ordine del giorno per la prossima riunione la proposta del nostro segretario generale sui guadagni nelle varie stazioni.

Tutta questa feconda e disinteressata attività deve spingere i nostri soci ad eguale lavoro per un completo trionfo degli interessi comuni.

Un industriale di valore — il Consonni del Ristorante Ologio di Milano — ha messo a disposizione dei nostri una sala di lettura, scrittura, ritrovo. Perché nei centri più importanti d'Italia non si potrà ottenere al-

trettanto? Quanto si fa per diffondere la conoscenza del T. è opera meritoria.

L'esempio del Consonni deve spingere i soci di tutta Italia a lavorare perché certi grandi stabilimenti balneari, climatici, terapeutici, dimostrino al T. la loro simpatia con sconti reali ai soci.

Noi abbiamo, ad esempio, Salsomaggiore, Montecatini, che sembrano tante fortezze in guerra. Perché non riconoscono l'utilità d'essere con noi in buoni rapporti? Perché i soci non hanno mai mostrato ai medesimi il valore, l'importanza del sodalizio!

Nel presente numero c'è un articolo del socio Faruffini che abbiamo intitolato — *Desiderati dei soci*. — La questione dei soci aggregati non è così semplice come egli crede: molto c'è a studiare in proposito, perché attraverso quella elastica categoria il T. non abbia a perdere. Ma quanto al resto c'è del buono. Perché alla vezuta questo stradale i soci non stieno colle mani in tasca e lavorino con influenze singole sulle amministrazioni provinciali.

Perché molti nostri soci viaggianti e fotografanti non tirano negative dei luoghi visti? Ad esempio, su una linea di grande comunicazione, sei, otto, dieci riproduzioni di luoghi e cose poco note? Non domandiamo il ritratto dell'ostiero, o quello d'un sagrestano: ma roba ignorata, costumi che scompajono, tipi antiquati, bellezze naturali non note.

Noi potremmo avere un materiale ottimo per la rivista o per altro. Ma attenti alla scelta! Roba organica omogenea, o che abbia un significato.

PLACCA

Del Consoli Legali - Medici - Farmacisti
Ditte raccomandate

Sono pronte le targhe per Consoli, Legali, Medici Farmacisti, e Ditte raccomandate.



grande L. 2 80
franca di porto



piccola L. —.70
franca di porto

Questa placca misura centimetri 40x24 e di lamiera verniciata — fondo azzurro — bandiera tricolore — dicitura su fondo oro. Accurato lavoro della nota ditta G. Ranci e C. di Milano.

Dimensioni
cm. 9 1/2 x 24 1/2;
in lamiera verniciata a colori
come sopra.

Modello grande, (acquistato alla sede del T.) L. 2,—
piccolo " " " " " " " " —.60

Per l'estero aggiungere le spese del pacco postale di conformità alla tariffa internazionale.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Luglio al 15 Agosto 1900

SOCI VITALIZI. (*)

Milano - Consonni Cesare - Fabbre Pietro - Spatz Comm. Giuseppe

Padova - Maluta Comm. Michele - Tunnai - Cardoso Ettore - Libona - Brano Edoardo

SOCI EFFETTIVI. (**)

- ALESSANDRIA.** — Dagna avv. Camillo, Pasetti Alessio, Peggio Carlo.
Asti. — Barbero Oreste De Benedetti Giacomo, Drago avv. Francesco, Rabezzana Elio.
Casale. — Levi Edmondo.
Nori Ligure. — Bertini Guido.
S. Lazzaro. — Chiola Luigi.
S. Marzanotto. — Liberti Mario.
Tortona. — Callatrone Michele.
Villaveria. — Bassi Amilcare, Cantù Luigi, Pesi avv. Mario.
ANCONA. — Bocolini Francesco, Marcellini Roberto, Nembrini Gonzaga march. Aless., Nembrini Gonzaga march. Carlo.
Morro d'Alba. — Carotti Giovanni.
AQUILA. — Avezano — Cipriani Vincenzo.
AREZZO. — Samsoli Antonio.
AVELLINO. — Massimo Domenico.
BELLUNO. — Agordo. — Tosi Carlo.
Vodo Cadore. — Zangrando Giovanni.
BENEVENTO. — Vitulano. — Sighieri Marino.
BERGAMO. — Bianchi Egidio, Frizzoni Mario, Marigliani Nardo, Varinelli Giuseppe.
Ardeno. — Brasi Daniele.
Brembate Sotto. — Angelini dott. Franco.
Treviglio. — Bandelli Alessandro, Favero Carlo.
BOLOGNA. — Albini prof. Giuseppe, Dall'Olio cap. Serafino, De Ferrari ing. Paolo Em., Draghetti Aldo, Malvezzi Campeggi march. dott. Camillo, Mayr Maix, Muzzi cav. avv. Achille, Pasquali Maurizio, Pfeiffer Washington, Pittalis Giulio, Rodolfi Pio.
IMOLA. — Ferrara avv. Oreste.
BRESCIA. — Bombassei Frascani Alfredo, Cassini rag. Guido, Cittadini Giulio, Fenaroli Angelo, Franzini Gaetano, Frugoni avv. Arsenio, Lamberti conte Vincenzo, Loviseti dott. Silvio, Marcolini Angelo.
Desenzano. — Cappuccini Gaudenzio, Grazioli Giusep.
Iseo. — Archetti Andrea.
Pisogne. — Leali dott. Giacomo.
S. Eufemia della Fonte. — Rapuzzi Candido.
CAMPOBASSO. — Toro. — Trotta Domenico.
CASERTA. — Esperia. — Roselli Giuseppe.
Iola Liri Sup. — Casinelli Leonardo, Manna Edoardo.
COMO. — Acerbi Pietro, Bassa Carlo, Bernasconi Ferruccio, Cattaneo Franco, Gatti Pietro, Magni Battista.
Bellano. — Schmidt ing. Giacomo.
Beozzo. — Del Menico Ettore.
Bizzozzo. — Campiglio rag. Silvio Guido.
Colico. — Alietti Igino.
Germignaga. — Cuniberti Augusto.
Lecco. — Polli Giovanni, Stoppani prof. Pietro.
Luino. — Assalini Arrigo.
Malnate. — Ferrari Federico.
Porto Ceresio. — Benvenuti Ettore.
Uggiate. — Bianchi Pietro.
Varese. — Cadamosti Leopolda, De-Grandi rag. Edoardo, Marzoli rag. Pietro, Mucchetti Ernesto, Molina Angelo.
CREMONA. — Nampf Robert, Pilloy Louis.
Casalbuttano. — Morandi Augusto.
Crema. — Gallini Luigi.
CUNEO. — Alba. — Abbado dott. Michele.
Centallo. — Abbà Pietro.
Chiusa Pesio. — Bandino Giovanni, Darbesio Onorato.
Saluzzo. — Malocchi Francesco.
FERRARA. — Tomassini Pongelli conte Paolo.
FIRENZE. — Andreani Pietro, BERNARDY Signorina ANNY A., Bracaloni Tommaso (Fici Carlo), Galante Bernardino, Galli Carlo, HERVO' Signorina ALESSANDRA, Martelli avv. Guido, Martini Napoleone, Modigliani Rosai Ernesto, Passigli Guido, Pegna cav. Giulio, Penzo Tobia, Stein dott. Leo, Tonietti cav. Ugo
Borgo S. Lorenzo. — Piattoli Amedeo.
Castel Fiorentino. — Cini Giulio, Del Pela avv. Guido, Mazzoni Antonio, Taddei Luigi.
Compiobbi. — Paolieri Gino.
Fucecchio. — Lotti Guido.
FORLÌ. — Chiapponi Tommaso, Montanari Giuseppe.
GENOVA. — Alasio Nino, Battaglieri Eugenio, Bruzzone Michele, Gallina Adolfo, Guastavigna Antonio, Medica Italo, Pavesio Edoardo, Pellerano Melitto.
Bogliasco. — NICOD ANGIOLINA.
Rupallo. — Acquarone rag. Leonardo.
Sampierdarena. — Cattaneo B. Gino.
Spezia. — Santelli Orazio.
GIRGENTI. — Caratozzolo Calogero.
GROSSETO. — Talamone. — Pietropaoli Pietro.
LECCE. — Madonna Alfredo.
Calimera. — Tommasi Costantino, Tommasi Luigi.
LIVORNO. — Cambini Leonardo.
LUCCA. — Bagini ing. Filippo, Cafiero Raffaele, Del Buones Gino, Guarneri Enrico, Luccheri Gio. Carlo, Luporini Alfredo, Massa Bruno, Orzali Aristodemo, Puccinelli Federigo.
Altopascio. — Panattoni Cesare.
Viareggio. — Bevilacqua Cleto, Bravetta cav. Ettore, Di Stefano Antonio.
MACERATA. — Emiliozzi Enrico.
Camerino. — Mataloni prof. Arrigo.
Porto Cicianora. — Bozzoni Ivo, Cingoli Giuseppe.
MANTOVA. — Formigoni Lodovico, Galli Carlo, Levi Enrico, Montanari Celso, Rapuzzi dott. Andrea.
Quistara. — Anichini Vincenzo.
Ricarolo tuori. — Laffranchi Alcide.
Suzzara. — Falavigna Antonio, Rasini Arcangelo.
MASSA CARRARA. — Massa. — Alberti Alberto, Luciani Giudici conte Giorgio.
MESSINA. — Calatozzolo Domenico.
MILANO. — Albertini ing. Cesare, Anselmi Silvio Enea, Balabio Alviae, Bellak Massimiliano, Benini cav. Ferruccio, Bigatti Gian Pietro, Bignami Enrico, Biscaldi Giovanni, Borgogno Ambrogio, Boselli ing. Luigi, Brauchi Eligio, Brusa Italo Vittorio, Calovini Angelo, Cantalupi Ettore, Castellini Enrico, Chiarelli Paolo, Colombi Annibale, Colombo Tranquillo, Corti Alfredo, Crumonesi Giovanni, Crippa Giuseppe, Curzi ing. Ottorino, De Re Albano, De Fontana Fausto, Diana Giuseppe, Emmer Ugo, Fadini avv. Amerigo, Ferrario Carlo, Foa Alessandro, Fossati Vittorio, Fusi Federico, Galbiati Enea, GIORGETTI CESARINA, Giovan Bassano, GIULIANI CORINNA, Grigioni Virgilio, Hahn Pietro, Jremonger Riccardo, Lanciano Filippo, Lazzari Ottorino, Lovi Oscar, Longhi Alfredo, Manusardi Riccardo, Mariani Alessandro, Marzoli Celso, Milani dott. Oreste, Mondo Stefano, Morandi Luigi, Pagani Alfred, Pagani Francesco, Pangenstecher Gustavo, Passani Carlo, Prezaglia Emilio, Pezzoni Ruggero, Piva Andrea Carlo, Podesta cav. Vittorio, PODESTI ADELE, Prandoni Achille, RESCALLI ADELE, Ricci Giov. Battista, Rocca Sac. dott. don Giuseppe, Rummelo Alfred J., Sioli Ernesto, Sioli Legnano Steno, Smiderlo avv. Pietro, Solanges Pierre, Torrioni Matteo, Tragolla Cesare, Tweedie W. M., Vaghi Giovanni, Vigliano Alberto, Walter Federico, Zanni Lorenzo.
Asago. — Romano rag. Emilio.
Bertonico. — Asti Giuseppe.
Busente. — Ferrario Angelo.
Busto Arsizio. — Cagnola Edoardo.

(*) Art. 6 dello Statuto: È Socio vitalizio chiunque accompagna alla sua domanda d' ammissione la somma di lire CENTO per una volta tanto. — (**) Quota annua di L. 2. Tassa d'ingresso L. 2.

Castano I. — Cormanì Echille.
Gallarate. — Peroni Alessandro.
Garla Minore. — Durini conte Gino.
Lodi. — Argentero rag. Alfredo, Tarra Pietro.
Rho. — Daelli Alessandro.
Scato Calende. — Pelleggrini Carlo.
Somma Lombardo. — Viale Ugo.
Sevignago. — Ramelli Luigi.
MODENA. — *Castell'Uranco.* — Morandi Ubaldo.
Parullo. — Cornia Manlio, Ferrari Giovanni.
NAPOLI. — De Pisa ing. Nicola, Geraci cav. Saro, Schmitt Enrico, WAHLE ELENA.
Castellamare Stabia. — Hayden Giuseppe Ailer.
NOVARA. — Bosai Ettore, Peduzzi Silvio, Ranza Remo
Alba di Mergosio. — Bozzotti Antonio.
Andorno. — Bianco E. Severino, Perazio Marcellino.
Baceno. — HRUFREY CLARA E., Rabajoli Battista.
Biella. — Clerici Pietro.
Brunengo. — Baggio avv. Adolfo.
Coggiola. — Bozzalla Silvio, Pecetti Achille, Tosi Giuseppe, Ubertalli Giacomo.
Domodossola. — Arvedi Consalvo.
Gozzano. — Gaillard Gustavo.
Itra. — Bonifazi Giovanni.
Monengo Verellese. — Saviolo Giovanni.
Pallanza. — Ravanelli Alessandro.
Urea. — Gargani Raffaele.
Urina Verellese. — Dittima Ernesto.
PADOVA. — Ferri conte Leopoldo, Malipiero Giò Batta, Melloni cap. Paolo, Santini Francesco.
Verolenta. — Sorgato Cesare.
Fempodoro. — Giarretta Luigi.
Estadella. — Aldighieri Riccardo, Bastianello Giuseppe, Bordignon Giovanni, Brotto Pietro, Cegau Brandimarte, Collavo dott. Lino, Fabris Guido, Giaretta Domenico, Malatesta Francesco, Malatesta Giuseppe, Marcon Giovanni, Martinello Dino, Morello Bruno, Volpi Attilio, Wiel Alfredo, Zanon Angelo, Zanon Luigi.
Villafrauca. — Tavani Italo.
PALERMO. — Calabi Riccardo, Helg Giuseppe, Lavagna Edoardo, Tibij Francesco.
PARMA. — Briguoli Giovanni, Ricci march. Ottavio.
Castelguelfo. — Aschieri Guglielmo, Barbieri Dino, Selmi Alfredo.
Parerico. — Bernardi Appio, Bizzi Riccardo.
Piacenza. — Pizzorni Muzio.
PAVIA. — Beolchini Carlo, Sozzani dott. Francesco.
Arbianello. — Gandini Luigi.
Fortara. — Marone Michele.
Badella. — Depretis Agostino.
Torre Vecchia Piu. — Danelli Giuseppe.
PERUGIA. — *Amelia.* — Colonna Antonio.
Castello. — Leonetti Luparini Guglielmo.
PESARO. — Biondelli Vittorio, Lomasti rag. Giuseppe, Meli Luigi.
PESCARA. — Bolla Carlo, Gandolfi Cesare, Pallastrelli avv. Francesco, Zeni Paride.
Montebelluna. — Angeli Luigi, Bassi Antonio.
Castello S. Giovanni. — Arata Domenico, Gandini Carlo, Martini Giorgio, Roda ing. Luigi, Tostani Cesare, Zanetti Enrico.
PORTE MAURIZIO. — Ricci avv. Damiano.
Montebelluna. — DE KANNABICH ALESSANDRA.
Castello S. Michele. — Gastaldi Alessandro.
Remo. — Andry Gaspero, Franza Dalmazio, Viale Giuseppe.
RAVENNA. — *Faenza.* — Bettini Rodolfo, Lütichau Camillo, Pancrazi Aldo, Randaccio avv. Antonio, Grillo Pietro.
REGGIO EMILIA. — Usai Carlo.
Castell'Alfiano. — Monti. — Rabotti Giacinto.
Castell'Alfiano Sotto. — Battaglini Carmelo.
Castell'Alfiano. — Ruggieri Ruggiero.
Castell'Alfiano. — Bonicelli Ultimio.
ROMA. — Alessandri dott. Roberto, Alfonsi Luigi, Camiz ing. Edoardo, Carnevale Domenico, Castiglioni ing. Carlo, Contarini Salvatore, Cucco Francesco, Dosio Massimino, Facchini ing. Alberto, Ganglio Felice Francesco, Kleinhub Ferdinand, Krabustovr dott. Alberto, Nazzari Ernesto, Ricci March. Giulio, Romani Romolo, Serafini Mario, Terracciani Roberto, Boarino Mario, Weugle Hubert.
ROMA. — Capitanio prof. dott. Umberto.
Castell'Alfiano. — Campi Cinzio.
ROMA. — De Angelis Alfonso.

SIENA. — Bandini Umberto, Crocini cav. uff. Enrico, Lubatti Emilio, Staderini prof. Rutilio.
Bagni S. Filippo. — Giubilei Ruggiero.
Celle. — Rocchi-Bianchi nob. Mario.
Colle d'Elva. — Bertini Guido.
S. Casciano di Bagni. — BALORW EMILY MELITA.
S. Quirico d'Orcia. — Tassi Angelo.
SONDRIO. — Cavallini Camillo, Hirzel Corrado, Lavizzari Abbondio, Patrioli Cesare.
TERAMO. — Tanzini Zefirino.
TORINO. — Alessio Enrico, Boetti dei conti Boetti nobile Angelo, Boita dott. Giovanni, Bottini nob. Francesco, Boyer Alberto, BOYER ENRICHETTA Boyer Enrico, Bruna Carlo, Cassin Roberto, De Guli Giulio, Fuhrmann Carlo, Fuhrmann Teodoro, Ghersi Vittorio, Levi Achille, Merlani avv. Alberto, Montù ing. Carlo, Nizzo Arturo, Nobile Giorgio, Notari Luigi, Picco Giovanni, Simeoni Giacinto, Sola Feder., Spilmann C., Storero Luigi, Susco Stefano, VIALE OTTAVIA.
Alpignano. — Rolando Vittorio.
Carmagnola. — Frutaz dott. Vittorio.
Castiglione Tor. — Stratta Firminio.
Châtillon. — Herrin Gabriele.
Collegno. — Rivoira Francesco.
Druent. — Griffa dott. Gaetano.
S. Vincent. — Ruggia Salvatore.
Venaria Reale. — Pivano Milton
TREVISO. — Ferretto Giuseppe, Lavezzari Edoardo, *Castell'Alfiano Veneto.* — Martini Cosco.
Lancenigo. — Dalla Rosa Giuseppe, Dalla Rosa Luigi.
Motta di Livenza. — Frattina conte Giovanni.
S. Antonino. — Codalunga Alvisio.
Soligo. — Dolce Francesco.
UDINE. — *Cividale.* — Della Torre nob. prof. Ruggiero.
Imponzo. — Pittoni Giovanni.
Latisana. — Ara Guido.
Meretta di Tomba. — De Cecco Domenico, Pellis Fioravante.
Pordenone. — Daino ing.
Sacile. — Bot Pietro, Biglia Enrico, Fabio Ruggiero, Grego Giovanni.
S. Vito Tagliamento. — Bragadin Carlo, Morasutti Giovanni.
Sedegliano. — Berghinz Emilio.
Tolmezzo. — Cominotti dott. Metullio, Moro ing. Gino.
Buza. — Schizzi Ezio.
VENEZIA. — Coen Cesare, Fano Angelo, Neasi Giuseppe dei Nobili Zoccoli, SALVA GIOVANNI ROSA, Sullam Angelo.
Chioggia. — Ravagnan Michele.
Mestre. — Duse Carlo, VILALIANI ITALIA.
S. Nicolò di Lido. — Pistolesi Damiano, Pistolesi Tito-Vezio.
VERONA. — Alberti Gioachino, Casarotti Oreste, Cazzaroli dott. Giuseppe, De Minicis Umberto, Fagnoli Antonio, Oleari di Bellagente nobile Carlo, Zoller Matteo, Zonzini Romeo.
S. Giorgio di Nogara. — Di Montegnacco co. Gugl.
Villafrauca. — Angelini Guido, Maraschini Gino.
VICENZA. — Carrara Angelo, Danieli Luigi, De Boni Pietro, Dell'Uomo d'Armo Manfredi, De Santa Carlo, Longhi Augusto, Nenechi Achille Pattini Luigi, Pegoraro Antonio, Serafini Ettore, Sperotti dott. cav. Enrico, Vicentini Alessandro, Zanotta dott. Lelio.
Bassano. — Gobbi Ettore Rizzoli Giuseppe.
Lugo. — Bassi Giuseppe Carlo.
Schio. — Gelmetti Gio. Batta.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO:

Ala. — Lorenzi Ernesto.
Bolzano. — Scrinzi Roberto, Uberbacher Peter.
Fondo. — Gozzaldi Alberto.
Riva. — Bernardinelli Giovanni, Hoffer Andrea.
Rovereto. — Giacomelli dott. Federico, Malossini dott. Luigi.
Torbale. — Bertolini Mario.
Trento. — Santani Antonio.
Tres. — Pozzoboni Antonio.
VENEZIA GIULIA:
Gorizia. — Harinsig Isidoro, Marani Emilio, Papis Federico.
Paranza. — Franca Giovanni.
Pola. — Sivilotti Gino.

Trieste. — AMODIO ROSINA, Camis Carlo, Cozzian Francesco, De HOHENSTEIN GISELLA, Del Toso Ferdinando, Diem Lodovico, Dolzan Alfonso, ESCHER ADA, Escher Carlo, Escher Waldo Fabris Andrea, Giongo Leone, Gregorich Augusto, Iachia Giacomo, Kurst Giuseppe, Kuvasseg Emilio, Machlig Antonio, Miani Carlo, Morterra Arturo, Pach Gabriello, Pach Gustavo, Paolin Eugenio, Pavan Giuseppe, Pitacco Antonio, Salem Enrico Paolo, Sanvisan Alessandro, Scalia Natale, Skerl Antonio, Tosoni Umberto, Zauli Ugo.

PROVINCIE DIVERSE:

Klagenfurt — Grundnoz Franz.
Paternion. — Mazzoleni Augusto.
Villach. — Fabrini Moro.

Francia

Nizza. — Costa Eliseo, Maccaione Salv.

Germania.

Berlino. — Frassetto Pompilio, Nobile Guglielmo

Inghilterra.

Liverpool. — Penwill James.
Manchester. — CURTIS Miss A.

Svizzera.

Bellinzona. — Dalfino Luigi, Mariotti Enrico.
Biasca. — Velo Club delle Tre Valli.
Brissago. — Sottoperra Silvio.
Cadonasso. — Weiss Alfonso.
Capolago. — Morniroli Antonio.
Chiasso. — Semiani Alfredo, Tettamanti Plinio.
Giubiasco. — Biaggini Angelo.
Locarno. — Ferrandi Angelo.
Losanna. — Racca Vittorio.
Lugano. — Calvino Teofilo, Thiele Giovanni.
Magadino. — Zuppono Francesco.
Samaden. — Sazio Francesco.
Wattwil. — Strada Ferdinando.

Soci annuali a tutto il 15 luglio 1900.	N.	192
» » dal 15 luglio al 15 agosto 1900	»	5
Morti irreperibili - decessi	N.	20
Soci Vitalizi	N.	19
Totale soci al 15 agosto 1900.	N.	201

Stab. Lito-Tip G. ABBIATI, Vicolo Rovello, 2

Gerente: COLOMBO TRANQUILLO

S.T. MAISON TALBOT
Con pneumatiche piene e pneumatiche per vetture ed automobili.
MILANO - Foro Bonaparte, 46



CARLO NAEF Via A. Manzoni, 31 - MILANO

Macchine Utensili ed Accessori per la lavorazione dei metalli e del legno, per la meccanica, fonderia, lattoneria, gasista, idraulico, fabbro, elettricista, ecc., ecc.

Specialità Macchine Americane

MAGAZZINI BEN FORNITI



IL DOTTORE DI CASA. — Anno III.

È un brillante giornale di igiene popolare e medicina domestica, diretto dal Dott. Favari Piero. Lodatissimo dal prof. Mantegazza, prof. G. Porro, prof. Pestalozza. Dà consigli gratuiti ai lettori, ed è il vero monitore delle famiglie.

Esce il 10-20-30 d'ogni mese. Abbonamento annuo L. 4.—

Uffici in Via Ospedale, 14. — Milano.

**NEGOZIANTI DI BICICLETTE!
 SPECIALISTI IN ARTICOLI CICLISTICI!**

Il miglior modo di far conoscere le Specialità e Novità Ciclistiche è quella d'inserire la vostra *Reclama* nella *RIVISTA MENSILE* del *Touring Club Italiano*, la quale ha una tiratura garantita di 25 mila copie mensili e viene spedita a tutti i Soci i quali ricorrono alle Ditte raccomandate da questa Rivista per i loro acquisti.

Per trattative reclame, rivolgersi esclusivamente alla Lito-Tipografia G. ABBIATI — MILANO — Vicolo Rovello, 2 (Telefono 1489).

RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

SOMMARIO: Il ritorno del Duca degli Abruzzi. — La guida itineraria delle strade di grande comunicazione, *Ottone Brentari*. — Audax, *Pennino*. — Un'escursione sotterra, *L. V. Bertarelli*. — Diminuiamo la tassa ciclistica, *A. G. Bianchi*. — Attività delle Sezioni — Di palo in frasca — *Dott. Forbici*. — Sezione Legale, *Avv. Cesare Agrati*. — Nuove pubblicazioni, *g. o.* — Consolato — Deliberazioni del Consiglio — Elenco dei Candidati.

O lettore benigno, viaggi tu a piedi? viaggi in bicicletto? viaggi a cavallo? viaggi in carrozza? viaggi in automobile? viaggi in ferrovia? viaggi in piroscalo?

Quale si sia il tuo sistema ed il tuo mezzo di locomozione, tu troverai il tuo vantaggio nel farti socio del Touring Club Italiano, nella improbabile ipotesi che tu non sia ancora uno dei suoi 20,000 membri.

Le numerose e pregiate pubblicazioni che riceverai in un anno, ed i vantaggi di vario genere che avrai durante i tuoi viaggi, ed il piacere e l'onore di far parte della possente e rispettata organizzazione turistica italiana, ti rifonderanno almeno tre volte la quota annua di Lire SEI che pagherai se ti accontenti di essere socio ordinario, e la somma di Lire CENTO pagata una sol volta da chi aspira ad essere socio perpetuo.

I soci poi non siano egoisti; chiamino i parenti e gli amici a godere dei vantaggi dei quali essi godono; ed ogni socio ne faccia un'altro!

L'indirizzo del Socio

— Traslocate? pensate al T. e denunziategli il luogo ove avete portato la vostra persona rispettabile.

— Questo indirizzo datelo chiaro; date anche il numero di tessera se volete ricevere la vostra roba a tempo o luogo.

— La vostra firma non sia uno sgorbio. — Occorre per identificare la persona; perchè dunque buttar giù un ghirigoro?

Il ritorno del Duca degli Abruzzi

Il record del turismo mondiale

In questa Rivista turistica, non possiamo lasciare mancare una parola di plauso al giovane principe italiano il quale, alla comoda vita di palazzo preferendo le sublimi voluttà del più alto turismo scientifico, fece sventolare la nostra bandiera nel punto più settentrionale d'Europa raggiunta sino ad ora da piede umano.

Il Duca degli Abruzzi, già da vari anni noto nel mondo alpinistico per le sue molte ed ardite ascensioni sulle Alpi Occidentali, si rese noto al mondo intero colla vittoria riportata domando l'alta cima del Sant'Elia nell'Alaska; ed ora aumentò la sua gloria, e quella del turismo italiano, collo spingere le slitte della sua *Stella Polare* sino a sole 238 miglia inglesi dal polo Nord.

Ecco qual era il programma che il Duca Luigi s'era proposto:

«La *Stella Polare* doppiere il Capo Nord, e quindi drizzerà la prora verso le coste meridionali dell'Arcipelago di Francesco Giuseppe. Giunta a Capo Nord, tenterà di girare sul lembo orientale di quell'immenso arcipelago, cercando di guadagnare un ancoraggio sicuro alla più alta latitudine boreale possibile.

«Questo punto sarà il centro d'irradiazione di corse parziali esploratrici in islitte verso tramontana. Durante i lunghi mesi d'inverno partiranno piccoli drappelli, che avranno il compito di esplorare non solo l'ampia distesa di ghiaccio, ma tenderanno anche di stabilire, in località possibilmente sicure, depositi vari di viveri e di munizioni, a due, cinque, sette giornate di viaggio, dalla nave. Così, a progressive distanze, più o meno regolari a seconda delle condizioni fisiche locali, verrà stabilita una catena di depositi, l'ultimo dei quali non sarebbe di gran lunga lontano dal polo.»

Questo programma turistico fu del tutto svolto, e completato da una ricca serie di osservazioni scientifiche sulla circolazione oceanica, polo magnetico ed accidenti del suo influsso, fenomeni luminosi della notte polare, economia termica dell'atmosfera e dei mari artici, formazioni e derivazioni dei ghiacci, gravità terrestre, depressione del globo verso il polo artico, spessore della crosta terrestre alla calotta boreale, fauna polare.

Un gruppo di quei coraggiosi nostri connazionali, comandati dal capitano Cagni, giunsero, colle slitte, sino alla latitudine settentrionale di gradi 86.33, superando così le latitudini raggiunte da altri esploratori, e che qui ricordiamo:

Payer	nel 1871	gradi 82 5
Parry	» 1877	» 82 45
Beaumont	» 1876	» 82 51
Markham	» 1878	» 83 50
L. kwood	» 1882	» 83 24
Nansen	» 1895	» 86,14
Cagni	» 1910	» 86 33

E' anche opportuno il ricordare che il Nansen rimase assente cinque anni, e che, parlando della spedizione del Duca degli Abruzzi, lo stesso Nansen esclamò: « Questa spedizione è stata di una rapidità sorprendente, quando si riflette ai buonissimi risultati ottenuti. »

Infatti la spedizione è stata assente dalla patria 14 mesi e 14 giorni, dei quali: 2 mesi e 6 giorni di navigazione dall'Europa alla Terra del Principe Rodolfo; 11 mesi e 2 giorni di vita, su questa grande terra desolata che fa parte della Terra Francesco Giuseppe, compresi i 105 giorni impiegati dal Cagni per la marcia verso il Polo; 29 giorni per il viaggio di ritorno sulle coste della Norvegia Settentrionale.

Non possiamo, per l'indole della nostra Rivista, occuparci minutamente di questa spedizione; ma bensì crediamo doveroso che al principe Luigi di Savoia duca degli Abruzzi, al capitano Umberto Cagni, alla mesta memoria del tenente Franco Querini, al medico dott. Cavalli, alle guide Petigax, Faroillet, Savoia, alla memoria della guida Ollier, ed a tutti gli altri membri, italiani e norvegesi, dell'ardita spedizione, il Touring mandi calde congratulazioni e l'espressione della più viva ammirazione.

Ed a queste aggiungiamo l'augurio... che il Polo Nord sia raggiunto e svelato da una spedizione italiana.

LA GUIDA ITINERARIA delle Strade di grande comunicazione compilata da Luigi Vittorio Bertarelli e pubblicata dal T. C. Italiano

Ringrazio il Consiglio generale del Touring dell'onore che mi fa permettendomi di presentare ai soci, ai lettori tutti di questa Rivista, a tutto il mondo turistico, la nuova, completa, splendida edizione della *Guida Itineraria delle strade di Grande Comunicazione*, compilata dal nostro capo-sezione strade, Luigi Vittorio Bertarelli.

E per cominciare con alcune cifre, questo articolo che di cifre, cioè di fatti, sarà per la massima parte composto, dirò che questa guida è formata di quattro fascicoli, o, per usare una parola più esatta e meno modesta, di quattro volumetti.

Si occupa il primo dell'*Italia Settentrionale* e dei paesi limitrofi, con qualche scorsa anche di là dalle Alpi, per guidare il ciclista da Marghera a Fiume, da Innsbruck a Firenze.

E' dedicato il secondo all'*Italia Centrale* ed a parte della *Meridionale*, cioè alle regioni comprese fra le linee Chioggia-Spezia e Napoli-Foggia.

Ci dà il terzo le indicazioni sul resto dell'*Italia Meridionale* — dalla linea Napoli-Foggia in giù — e sulle due nostre grandi isole.

Il quarto infine è dedicato alle *Strade di Grande Comunicazione dell'Estero*, ed indica al ciclista le strade della Spagna, Portogallo, Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Gran Bretagna, Germania, Austria Ungheria, Rumania, Serbia, Scandinavia, Russia: cioè di quasi tutta l'Europa.

E' questo appunto il volumetto che è preceduto dalla prefazione che fu pubblicata nel numero precedente di questa Rivista; nella quale prefazione il nostro Bertarelli scriveva:

« Negli archivi del sodalizio si troverebbero facilmente a centinaia le richieste più varie e inattese di informazioni per viaggi all'estero. Basterebbero queste sole a dimostrare l'opportunità di un lavoro come il presente. Esso è destinato a rispondere in parte a tante domande, in parte a promuovere e favorire un movimento turistico appena accennato, ma promettente. »

Opportunità — dice il Bertarelli — e sta bene; ma tutte le cose opportune sono possibili? Sì, quando la collettività trovi l'uomo che ne comprenda i bisogni e desideri, e quando l'uomo trovi la collettività che, *viribus unitis*, gli renda possibile l'esplicazione dei suoi progetti, il raggiungimento dei suoi ideali; e qui la cosa opportuna fu resa anche possibile in grazia dell'unione di un simile uomo e di una simile collettività: Bertarelli e Touring.

A dare un'idea dell'importanza e della serietà del lavoro, valgano i seguenti dati e cifre: cominciamo col dire dei tre volumetti che s'occupano dell'Italia.

Il lavoro è fatto tutto sulla base dei 3000 fogli della carta al 25.000 dell'Istituto Geografico Militare; e tutte le carte che non esistono, ancora al 25.000 vennero fotograficamente ingrandite per ridurle tutte ad una scala uniforme. Solo questo speciale lavoro (affidato alla ditta G. B. Ganzini di Milano) costò al Touring 3000 lire!

Le misurazioni eseguite analiticamente con curvimetri di precisione o col metodo della chiusura del compasso, furono controllate per tratti di circa 10 km., e poi confrontate con quelle

della carta itineraria del regno al 300.000 dell'Istituto Geografico Militare.

Ma il lavoro più pesante e più delicato del Bertarelli è costituito dalle quote altimetriche, che sono ben *resumantimila!* Esse danno il profilo delle strade colla massima esattezza possibile consentita dalle levate di campagna del nostro Istituto Geografico Militare. Tale esattezza si può considerare assoluta per 6/8 dell'Italia, sufficiente per 1/8, dubbia per 1/8; e dove questo dubbio c'è il diligente compilatore non ha mancato di avvertirci.

Questo enorme, paziente, utilissimo lavoro, fu condotto in base alle ultimissime risultanze, tanto che in queste pagine figurano non pochi dati tolti dalle minute di campagna ancora inedite dell'Istituto Geografico Militare. Il lavoro dedica molte pagine al Trentino, le cui valli non sono che le testate di valli del regno; e per quella regione — ancor troppo scarsamente conosciuta e percorsa dai nostri ciclisti — i dati conosciuti vennero notevolmente aumentati da centinaia di quote altimetriche rilevate barometricamente sul luogo.

Queste 60.000 quote furono tradotte, sintetizzate e disposte in 1500 profili che illustrano i tre volumetti. Gli originali di questi profili (ognuno dei quali rappresenta una tratta di 20 km.) furono disegnati sulla scala di 1:50.000, e, messi l'uno presso dell'altro (ciascuno di essi essendo lungo 40 centimetri) raggiungono la complessiva lunghezza di 600 metri. Tali disegni originali furono raccolti dal Bertarelli in tre splendidi volumi, che resteranno al Touring come documento e ricordo, e che del Touring e del Bertarelli saranno non piccolo monumento di gloria.

Ed a questo proposito ci piace far notare che, se noi molte volte abbiamo copiato dall'estero, qualche volta l'estero copia da noi; ed il metodo bertarelliano, così semplice, chiaro ed intuitivo, di rappresentare graficamente il profilo della strada, viene ora imitato all'estero, ove, sull'esempio delle pubblicazioni del Touring, si fanno, con maggiore, o minore precisione e fortuna, pubblicazioni che hanno per base principale la riproduzione grafica dei profili di strade.

Un altro pregio di questi volumetti sono le 256 piantine di città e borgate, al 100.000, colla indicazione e numerazione delle strade che attraversano l'abitato, e che sono più che sufficienti all'orientamento dei turisti, di quelli almeno tra essi i quali non si sognano più, visto che esistono le carte e le guide, di viaggiare senza sapere dove vanno, e colla testa nel sacco.

E l'uso di queste guide è reso facile, semplice, pronto, in grazia di un indice completo e preciso, e di un bene ideato sistema di richiami; ed il portar seco questi libricini è un piacere, anche perchè essi si presentano elegantemente, nella loro copertina disegnata dal pittore Montalti, e nella rilegatura dovuta alla ditta Natale Brusa.

Ed ancora qualche numero. Il primo volume è di 340 pagine, il secondo di 154, il terzo di 124; e le linee descritte sono 325, per una percorrenza complessiva di km. 27.630. Quale sarà il turista che, primo, percorrerà tutte queste strade?

Gli aiuti di collaborazione che il Bertarelli trovò presso i consoli ed i soci furono veramente notevoli; ed i loro nomi sono elencati in testa al primo volume. Basti qui ricordare per tutti il capoconsole di Bologna prof. Olindo Guerrini il quale scrisse l'inno del Touring che serve benissimo da prefazione a quest'opera, e stà lì ad indicare quanto entusiasmo, alto, intelligente e patriottico, sia necessario per mettere assieme e coordinare tutto quel visibilio di aride cifre e di muti segni.

E dall'Italia, sulle orme del simpatico Bertarelli, passiamo all'estero, e diamo un'occhiata al quarto volume dell'opera, cioè alla guida, (lavoro del tutto nuovo per il Touring), che indica le strade di grande comunicazione dell'estero.

«Questo volume — scrive il Bertarelli nella già citata prefazione — non si propone di essere una guida itinerario delle grandi comunicazioni estere, coll'assunto abbastanza largo che alle guide itinerario noi, soci del Touring, siamo abituati ad assegnare. Vorrebbe invece ancor più modestamente venire in aiuto allo studio preliminare dei viaggi all'estero. Deve servire a tracciare itinerari di massima, il cui progetto definitivo e preciso non si può fissare, in seguito, che colla scorta delle guide locali. E', in sostanza, questo volume, uno stralcio metodico e coordinato in forma facile a tutti, di notizie sparse in opere o costose, o poco note, o difficili a procurarsi, oppure anche esaurite, non ancora pubblicate, o non in commercio.»

Ed anche qui alcuni numeri servono a dare un'idea dell'importanza del lavoro; e ci basti il dire che le linee sommariamente descritte sono:

91	per la Spagna	sommanti a Km.	12.526
39	» » Francia	» » »	37.515
65	» » Belgio	» » »	3.346
70	» » Olanda	» » »	2.242
7	» » Lussemburgo	» » »	361
30	» » Danimarca	» » »	9.437
35	» » G. Bretagna Irlanda	» » »	21.882
91	» » Svizzera	» » »	5.284
21	» » Rumania	» » »	2.780
196	» » Germania	» » »	36.529
172	» » Austria	» » »	2.892
112	» » Russia	» » »	12.616
48	» » Serbia	» » »	5.954
31	» » Svezia	» » »	8.859
35	» » Norvegia	» » »	5.575
10	» » Portogallo	» » »	1.564
1524			181.408

In totale adunque 1524 linee, per una lunghezza complessiva di 181.408 chilometri!

In principio del volume sono indicate le fonti principali a cui l'autore attinge le notizie riassunte in queste pagine; fonti in gran parte poco note, e recentissime. Basti il dire che al-

cune di esse fecero la loro prima comparsa alla non ancora chiusa esposizione di Parigi!

Ho detto che i volumi di questa guida sono quattro? Devo correggermi; perchè a quelli già ricordati ne va aggiunto un quinto, una specie di album, nel quale sono raccolte sedici cartee-indici, che formano un prezioso aiuto per l'orientamento di chi voglia fare un progetto preliminare e sommario per un viaggio all'estero. Deve essere stato un lavoro immenso — sia per la trascrizione dagli originali, sia per il controllo — il fare i disegni di queste carte, che contengono circa 4000 nomi e 90000 numeri!

Ed è proprio collo studio di codesti studi analitici che si può degnamente apprezzare la grande sintesi dovuta al Bertarelli; ed è con un esame dei tre grandi volumi di profili originali o dei numerosi studi di dettaglio che si può comprendere quanta pazienza d'oro e d'acciaio, intelligente ed indomabile, sia stata necessaria per raccogliere e coordinare questo tesoro di notizie.

E quanto costa al Touring questo lavoro che tanto lo onora? Lo dicono le seguenti cifre:

Fotografie (G. B. Ganzini)	L. 3.000
Disegni di Profili, piante e carte (Rondina, Scagnolari, Messori)	» 3.000
Clichés (Allieri e Lacroix e Coop. Zincografi)	» 3.000
Carte (Cart. Italiana) e stampa (C. Rebeschini)	» 15.000
Inchiesta stradale	» 1.000
Composizione e galvani della composizione (C. Rebeschini e C.)	» 6.000
Parti in tipografia dei disegni (Abbiati)	» 500
Legatura (Natale Brusa)	» 14.000
Posta e spedizione	» 5.000
Personale	» 3.500
	<hr/>
	61.000

In cifra rotonda per questa guida — che i soci, pagando sole sei lire all'anno, ricevono gratis — il Touring spende L. 61.000!

E su questa cifra, straordinaria per un'associazione italiana, è necessario fermarsi un istante per osservare ancora che come fu un'immensa fortuna per il Touring il trovare un Bertarelli, così fu un'immensa fortuna per il Bertarelli il trovare un Touring. Quante attività, intelligenze, buone volontà vanno perdute, o producono meno di quanto potrebbero, perchè non trovano chi le comprenda, le apprezzi, le aiuti, chi apra loro un campo di azione, chi offra loro i mezzi di coltivarlo e farlo prosperare!

Alessandro non avrebbe vinto ad Arbela, nè Annibale a Canne, nè Giulio Cesare a Farsaglia, nè Federico II a Leuthen, nè Napoleone I ad Austerlitz, nè Garibaldi al Volturmo, nè Moltke a Sedan, se non avessero avuto uno stato maggiore ed un esercito; nè gli eserciti avrebbero vinto senza quei grandi capitani.

E così dicasi che il Touring non avrebbe fatto quanto ha fatto senza il Bertarelli, nè il Bertarelli senza il Touring.

I membri del Consiglio direttivo ebbero il grande merito — meno comune di quanto si creda — di saper comprendere ed apprezzare le ottime qualità, i meriti, i progetti, gli ideali del loro collega; e davanti ai suoi vasti piani,

in vista della meta che egli si proponeva di raggiungere, non si misero a lesinare sul numero delle pagine, delle piante, dei profili, delle lire da spendere, non gli fissarono una somma oltre la quale non potesse spingersi, e la quale dovesse tarpare le ali al suo lavoro e gettar acqua diaccia sul suo entusiasmo; ma gli dissero: « Fa quel che devi fare; spenderemo quello che si deve spendere! »

Ed è in questo modo che gli entusiasmi di una persona si animano, si riscaldano, e non si lasciano domare che ad opera compiuta, ad ideale interamente raggiunto; è così che il pubblico risponde con ognor crescente fiducia ad un sodalizio che nei suoi programmi, più che annunciare delle promesse, può elencare dei fatti; è così che il Touring, cominciato cinque anni or sono con pochi soci, ne conta oggi 20.000; è così che i lavori utili al paese come quelli del Bertarelli non muoiono in un cassetto, non si stampano rachiticamente in un numero misero di copie, ma si possono spendere in tutto il paese, si possono far contribuire alla coltura generale, alla conoscenza di casa nostra, all'onore dell'Italia; è così che, nel presentare le mie vive congratulazioni all'egregio Bertarelli, sento il dovere di unirvi anche quelle al Touring ed al Consiglio che lo dirige.

OTTONE BRENTARI.

AUDAX

Fondato in Roma (via Piemonte 111) nel 1888 per iniziativa dello scultore Vito Pardo e con lo scopo di scernere e riunire, mediante marce di resistenza, i migliori ciclo-turisti d'Italia, l'*Audax* ebbe tosto successo, ed in tutte le principali città sorsero Sezioni più o meno attive: tra le prime quella attivissima di Milano.

Erroneamente si credette da molti che l'*Audax* fosse una società di corridori, mentre non è che l'anello di congiunzione tra il turismo e la pista; infatti il suo Statuto vieta le gare individuali, o la sua attività si esplica in *marce a squadre* a passo medio di 18 km. all'ora, con riposi opportunamente distribuiti e per un percorso complessivo non inferiore a 200 km. da coprirsi in un lasso di tempo prestabilito da 14 a 18 ore consecutive.

Tanto il passo che il percorso sono dunque ragionevoli ed accessibili a qualunque ciclista, purchè sano ed adeguatamente allenato; non è la corsa massacrante e pericolosa di pochi fortissimi corridori — ma la passeggiata celere e divertente, la gita allegra e fortificante, il turismo sano ed istruttivo di una balda schiera di ciclisti, spinti ad una lodevole emulazione di miglioramento fisico e morale: gli *Audaces* sono, in una parola, i *bersaglieri* del ciclismo!

E' con la partecipazione regolare ad una *marcia ufficiale* che si ha diritto al titolo di *Audax* ed al bellissimo distintivo *personale*, l'unico che, a differenza di tutte le altre società ciclistiche, abbia un vero valore morale, perchè deve essere realmente guadagnato con la resistenza dei gartetti; perciò l'alto distintivo venne giustamente ambito dai ciclisti italiani, che accorsero numerosi ed entusiasti a cimentarsi nelle prove imposte. Oggi fioriscono in tutto il regno ben 30 Sezioni con un migliaio di soci!

Tra queste la Sezione Milanese (via Carlo Alberto, 20) sorta pochi mesi dopo la fondazione, di distinte subito per attività, compiendo in complesso 10 marce ufficiali da 200 a 260 km., nelle quali riuscirono 63 *Audaces*, nonché una *Marcia Ciclisti scelti* di km. 335; e, quello che più importa, seppe mantener sempre vivi e cordiali i rapporti tra i suoi soci costituendosi in Società Turistica, retta da un Regolamento interno, che permise di effettuare numerosissime gite domenicali, interventi a Convegni, Congressi, ecc., mentre parecchi soci si distinsero per viaggi turistici interessanti.

PENNINO.

Un'escursione sotterra⁽¹⁾

L'attrezzatura per una esplorazione.

A mezza costa del monte, tre quarti d'ora sopra Comerio, tra Varese e Gavirate, all'altezza di 685 metri circa, si apre nel bel mezzo un prato, con aspetto innocentissimo, una piccola buca, larga 50 centimetri in un senso e un metro e mezzo nell'altro.

E' questa la così detta *Buca dei Remeron*, che tutti i contadini dei dintorni conoscono, e dove nessuno è penetrato di più di qualche metro, perchè non è affare comodo.

Le solite leggende di serpenti, e di altri animali e usi più o meno fantastici, non hanno impedito a Don Luigi Tadini di Comerio, a Don Giacomo Pensotti di Barasso, al mio indivisibile compagno d'escursioni Gigi Bigoni e a me, di fare separatamente delle ricognizioni preliminari, le quali ci persuasero che un tentativo serio avrebbe potuto essere molto interessante.



Topografia della montagna sopra Comerio.

Andammo perciò tutt'insieme, all'assalto dell'ignoto, il mattino dell'agosto passato. Portavamo con noi un materiale ponderoso, contro cui protestavano le nostre gambe poco abituate: oltre le provvigioni da bocca, in fondo, sono la sorgente del coraggio, c'erano duecento metri di corde diverse, da quelle sottili e nelle discese facili danno un affidamento morale e scarso aiuto materiale, a quelle robuste cui si può ricorrere a abbandone il corpo colla sicurezza che non si stacchi dall'anima. C'era pure l'attrezzatura di un scalpellino, con due ferri da infiggere, se fosse occorso, per attaccare le corde, e infine quasi un centinaio

Di spesso nelle mie escursioni speleologiche mi sono trovato di fronte alle Colonne d'Ercole, per mancanza di esperienza nel vincere le difficoltà speciali all'ingresso delle grotte. Molto di queste difficoltà non sono grandi, soltanto si arriva davanti ad esse senza il necessario per superarle, e allora si torna indietro, o si tenta che non si può trovare il fondo di una grotta con gli spaventevoli precipizi. Ma che direste di un alpinista che attaccasse un pendio di ghiacciaio senza pic-

Non vanno dunque aiutare i soci del Touring, che non hanno abbastanza della superficie terrestre ricorcano al sottosuolo pittoresco, con qualche nozione pratica sono cose elementari, ma potranno servire. Una delle grotte italiane non è ancor fatta, ma chi ci vorrà di prepararne il materiale.

di metri di scale, in parte di Don Giacomo, in parte mie.

Le mie scale sono fatte di due montanti di corda di Manilla del diametro di 12 millimetri, a 4 trefoli di secondo stiglio ben torti e curati. Provati al dinamometro, i trefoli si strappano a 70-75 chili di trazione; ciò che darebbe per ciascun montante un carico di rottura di 280 k. e per la scala, di 500 k. Si potrebbe ritenere che ciò sia esuberante per una sola persona, ma la pratica mi consiglierebbe, se dovessi rifare delle scale, a tenerle di 17 millimetri di diametro, sia perchè in corrispondenza ai gradini lavorano in cattive condizioni di tensione e di trazione, sia infine perchè i montanti troppo sottili non si sentono bene in mano, quando si deve far forza per issare o calare il peso del corpo.



Le mie scale.

I gradini sono interspaziati di 35 cent. a corda nuova, che coll'uso diventano 41 circa, e larghi 30 centimetri, fatti di frassino di un sol pezzo colle due teste, le quali sulla capocchia presentano una gola di carrucola in cui sono introdotti due per parte i trefoli e serrati sopra e sotto con un solido avvolgimento di spago o di filo di rame. E' importante che i bordi del legno sporgano abbastanza da impedire ai trefoli nelle gole di strisciare sulle rocce, ove potrebbero tagliarsi.

Una scala come questa pesa 700 grammi e costa circa una lira al metro, tutto compreso.

Le mie scale sono di 12 metri e i due capi dei montanti dopo l'ultimo gradino a ciascuna estremità, sono abbastanza lunghi (70 cent. circa) da potere, occorrendo, aggiungere scala a scala (2). E' bene che le scale siano anche più brevi: un giunto è subito fatto, invece una scala troppo lunga si deve inutilmente lasciare in posto, e quindi obbliga a portare un materiale più ingombrante.

Il primo piano dei Remeron.

Con questo carico di roba penetrammo nella bocca dei Remeron. Un vento così forte ne esce, che non si



Nodo piatto.

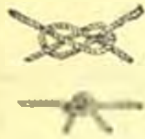
Nodo d'anguita.

possono accendere le candele per i primi quindici metri. Bisogna entrare a tentoni discendendo con pre-

(2) Il miglior giunto per prontezza, sicurezza, e soprattutto per facilità di ottenere che i gradini delle scale aggiuntati siano paralleli (ciò è importantissimo) è il nodo piatto o quadro (vedi incisione). E' inutile il far notare che questo, come tutti gli altri nodi indicati, presenta la particolarità di poter essere disfatto senza fatica anche dopo aver subita la tensione di lavoro, o persino la bagnatura.

cauzione un ripido pendio. E attenti alla zucca! perchè le pareti sono strette e capricciose (3).

A una ventina di metri dalla bocca si passa sotto un bellissimo ponte naturale, poi il suolo si rialza di pochi metri a una strozzatura (vedi punto *cd* nella pianta) al di là della quale si apre un precipizio spaventevole.



Nodo da tonneggio.

Non lo chiamo spaventevole per l'uso che c'è di adoperare un tale aggettivo per tutto ciò che è oscuro. La prima impressione è che dentro quel vano immenso non ci si possa proprio scendere. Sembra un abisso, larghissimo, con una volta che si perde nelle tenebre, e profondo chissà quando!

Invece, con un po' di pazienza, la discesa è abbastanza facile, e, a stretto rigore, non sarebbe necessaria la corda. Tuttavia è prudente attaccarne una ad un masso, che chiude la strozzatura e sembra fatto apposta per legarci almeno con un grosso filo al mondo esterno.

Si scende girando la parete a destra, giù per un dirupo tutto incrostato di tufi, di una impressionante pendenza. Forse all'aria aperta ci si rifletterebbe due volte, ma all'oscuro la difficoltà non si vede, e allora chi ci pensa?



Gassa d'amante semplice.

Gassa d'amante doppia.

Vi sono due punti un poco bruschi, ma infine si tocca il fondo, a quaranta metri di dislivello dalla bocca d'entrata, nel bel mezzo di una grandissima caverna.

(3) Io adopero sempre, come illuminazione preferibile, le candele steariche. Si trovano dappertutto, se ne mette in tasca una buona scorta, e se vi costellano di macchie poco simpatiche, illuminano assai meglio e senza ombra delle lanterne ad olio o a candela, e non hanno l'insopportabile puzza, il fumo, l'incostanza, l'ingombrante volume delle torcie a vento. Questo d'altronde sono assolutamente inservibili e pericolose nelle grotte anguste o molto ripide, dove chi è sopra farebbe cadere sui sottostanti scintille o goccioli di pece infiammata, mentre dal basso salirebbe a chi è sopra un fumo asfissiante.

Ottima è la lanterna ad acetilene, che si porta a mano o si sospende al petto. Bisogna però usare prudenza, anche nel portare il carburato di ricambio perchè le grotte sono d'ordinario umide, e, non facendo attenzione, uno scoppio è presto accaduto.

Come supplemento porto del filo di magnesio per illuminare di tanto in tanto. Meglio è avere un opportuno riverbero col quale il fascio di luce è lanciato più lontano in una direzione che si voglia esplorare, ma per l'effetto pittorico basta anche il filo. Consiglio pratico: per bruciarlo bene, senza interruzioni: avvolgerlo strettamente a un bastone (occorrendo a un dito) in modo che prenda la forma di una spirale di due centimetri di diametro. Accendendo il capo inferiore della spirale, la fiamma riscalda il giro immediatamente superiore e gira dolcemente con grande regolarità. Per le fotografie uso il lampo a magnesio nelle dosi preparate dalla Ditta Ganzini Namias & C. Succ. di Milano, avvertendo che per i grandi ambienti occorre far preparare dei lampi più grossi — che si potrebbero anche chiamare tuoni — i quali si debbono usare con una certa prudenza. Un lampo di 25 grammi detuona presso a poco come un colpo di rivoltella, mentre gli ordinari lampi si possono accendere anche nelle camere chiuse.

Fin qui condussi più tardi, in due riprese, un nipotino mio figlio e mia figlia per abituarli, come sempre e dovrebbe coi ragazzi, a vincere l'apprensione dell'oscurità, e vi vennero franchi e contentissimi di godere una emozionante discesa e uno spettacolo — a luce di ragnesio — veramente straordinario.

In questo punto la grotta si biforca. Un grande braccio risale per 40 metri in direzione di mezzogiorno, amplissimo, alto, di facile accesso. Il suolo è coperto di incrostazioni bizzarre, di sassi fissati da un velo di calcare depositatovi, sì che vi si inciampa duramente; qualche rara stalattite pende dalle pareti. La grande galleria si stringe in alto e finisce in un crepaccio, che poi si chiude.

Ma l'altro braccio è una voragine, una fantastica spaccatura del monte che si apre in basso, contornata di rotta da grandiosi massi caduti a cavalcioni delle pareti come ponti diruti, irti di denti formidabili di cui i bagliori del magnesio illuminano sinistramente le punte aguzze.

Dove andrà? E' possibile scendervi? Si direbbe di no. Le pietre vi cadono rimbalzando a gran distanza, senza rombo, perchè come in generale in tutte le grotte, il suono va lontanissimo, ma non v'è affatto eco, troppo piccoli e irregolari essendo gli ambienti.

Avanti dunque, verso l'ignoto!

Attacchiamo una corda avvolgendola a un masso con un nodo d'anguilla (4). Questo nodo che è il più semplice, pronto, facile a sciogliersi, tanto che non pare un nodo, è apprezzato dai miei amici in modo poco incoraggiante per l'autore, ma io dico di provarlo per credere o mi affido per il primo all'attacco ingiustamente sospettato.

Il diavolo non è mai così brutto come lo si dipinge. La discesa non è davvero difficile, soltanto bisogna far grande attenzione alle pietre, muoversi uno per volta, e soprattutto sgombrare bene dai sassi mobili i punti d'appoggio della corda.

Presto siamo riuniti tutti a dodici metri di profondità dove vi è un piano di riposo. Qui si tratta di lasciare la prima scala. I preparativi sono presto fatti. Un'alta sporgenza compiacente ci offre il suo appoggio, sgombriamo le pietre pericolose o comincia la discesa.

Francamente, i primi momenti non sono graditi.

(4) L'avvolgimento a nodo d'anguilla si usa tutte le volte che la corda può appoggiare bene sull'oggetto sul quale si fa trazione e che deve essere perciò tendeggiato. Sobbene all'apparenza si tratti di un avvolgimento stabile, nel fatto la corda si spezza senza che il nodo possa sciogliersi (a condizione che sia ben appoggiato perchè maggiore è l'attrito del capo che dovrebbe larsi, quanto più grande è la pressione con cui è premuto contro l'oggetto avvolto, dall'altro capo su cui si esercita la trazione. (Vedi incisione).



Questa è un po' più brutta.

La scala poggia sopra un mamellone sporgente; i piedi non possono perciò poggiare bene sui gradini perchè incontrano subito il sasso; le mani anch'esse stentano a introdursi sotto i montanti perchè la corda è tesa sulla roccia tondeggiante. Il momento è penoso. Tanto

più che al primo pesarsi sulla scala le corde si allungano, s'allungano in modo inquietante. Vengono dei sospetti; è il nodo che si rallenta e riapre? Se avessi sbagliato? E' la corda che si sfilta? Quel cordino sottile preme-rebbe per disgrazia sopra qualche risalto di sasso tagliente, che ne recide ad uno ad uno i fili, cosicchè quando il peso del corpo darà qualche strappo a un tratto cederà, ed io andrò a capofitto nell'abisso?

Ma andiamo, coraggio! La riflessione mi dico che tutte queste storie nere mi vengono in mente solo perchè... ho paura. Paura

L'onore della prima discesa toccò a Don Giacomo.....

io? Ma che? non è possibile. E me lo dimostro procedendo più franco.

Maledetto sasso! se almeno la scala pendesse libera, si potrebbero mettere i piedi a posto. Ahimè! la scala anche troppo presto pendo libera. Essa dondola spiccevolmente, il piede la trova con difficoltà... Auff! che bellezza, quando rimetto il piede in terra ferma e mando in su l'ordine — un po' rauco: — pronti, avanti un altro!

Discesa emozionante.

Dopo questa scala mettiamo un'altra corda per una diecina di metri e qui si presenta un secondo salto a strapiombo più difficile per l'attacco, dove non c'è mezzo di fissare la scala. Pensiamo un momento se ci convenga piantare un ferro, ma la posizione si presenta comoda per profittare della corda pendente dall'alto. E siccome è un po' corta debbo prolungarla con un altro pezzo di corda. Una due e tre, e il nodo è fatto, semplicissimo: gli amici lo guardano poco persuasi. — Abbiate fede dunque! questo, se non lo sapete, è un nodo da tonneggio, altrimenti detto da vaccaro: sorretto che sia sostiene fino a rottura, poi, al solito di questi nodi fatti con teoria, si apre con tutta facilità.

Scendo ancora, e, per verità questa volta è anche più brutta. Il vero attacco delle scale è alla radice della corda molti metri più in alto. Dalla strotta piattaforma su cui tutti e quattro siamo aggrappati, che ha una

cert'aria, colle corde, di cabina d'ascensore, devo adagio adagio pesarmi sulla scala. Che allungamento, mio Dio, prima di sentirmi in tensione! La discesa si fa in principio in uno strettissimo canale, viscido, tutto sgocciolante per un rigagnoletto che vi si precipita.

Addio amici! vado giù, colla faccia e talvolta le spalle secondo l'attorcigliarsi della scala, contro i tufi, ora radendono le asperità, ora penzoloni a un metro da esse. Sopra e sotto di me le tenebre assolute, intorno la fioca luce della candela. Le gambe nervosamente abbracciano la scala prima di poggiare il piede sul gradino, che cede al peso obliquando di fianco, le braccia stringono la corda al petto senza riguardo di fango e d'acqua scorrente, le mani serrano con rabbia i montanti facendo inutilmente più forza che non occorra.

A un tratto l'acqua mi spegne la candela. Ma invece di sentirmi un brivido di paura, l'oscurità completa mi dà un inatteso senso di sicurezza. Anche i miei compagni constatarono per proprio conto la stessa impressione curiosa. — E invero mani e piedi hanno, dai gradini, già la via assegnata; a che serve la poca luce se non a mostrare vuoti profondi e roccie paurose che è meglio nel momento dello sforzo non vedere?

Ancora una corda di 9 metri e ci si presenta un terzo salto verticale. Di che profondità? Probabilmente immensa, i sassi buttati dentro lo lasciano credere.

Il magnesio illumina davanti a noi una spacatura alta una ventina di metri, che finisce di fronte in una frana di colossali pietroni. Ma ai nostri piedi il pozzo è troppo stretto perchè si possa vederne il fondo. I riflessi della luce

corrono giù, giù, ma il baratro è ancor più profondo. Lanciamo una scala. Tocca? Scendo qualche metro, guardo, pare che non tocchi. Torno su.

Ormai tutti ci sentiamo così stanchi e affamati — sono quattro ore che dura la ginnastica faticosissima — che non ci sentiamo di tentar anche l'ultima discesa. Credo che in quel momento avessimo anche esaurite le nostre riserve di energia e che l'arrestarsi s'imponesse come misura di prudenza.

Rimetteremo dunque tutto a una prossima ripresa e dopo un istante di riposo, lasciando in posto scale e corde, ricominceremo a salire.

Due ore dopo — sei ore esattamente dopo essere en-



Bisognò ritirare la corda facendocela passare di mano in mano.....

trati — rivedevamo la luce contenti dell'impresa, decisi a completarla quanto prima.

Intermezzo e attacco finale.

Otto giorni dopo infatti riprendevamo la discesa, ma in cattive condizioni. Era piovuto assai e le infiltrazioni si erano fatte importanti e noiose. Con grande difficoltà riuscimmo a raggiungere la prima corda sotto la biforcazione della grotta, ma non ci fu possibile di discendere più oltre.

Don Luigi, che lo tentò pieno di coraggio, fu così completamente inondato da obbligarci a battere in ritirata. Tra discesa e risalita furono tre o quattro battute, sufficienti a conciarci come dei naufraghi, ma non a farci smarrire la buona voglia. Un particolare curioso: il vento non c'era più alla bocca. Questo ci fece credere che le acque ne ostruissero il passaggio nelle profondità inesplorate.

Ancora quindici giorni più tardi ed eravamo di nuovo all'attacco, questa volta con migliore fortuna.

Scendemmo senza incidenti fino al salto che ci aveva arrestati, arrivando là pieni di zelo per romperne le minaccio. Aggiuntai tre scale buttandolo nell'abisso. Avevo anche portato una grossa corda di Manilla per legare sotto le spalle ognuno che scendesse o dargli l'appoggio morale e materiale di un canapo raccomandato

a solide e vigili mani amiche nel caso le scale si rompessero o le forze mancassero (5).

L'onore della prima discesa toccò a Don Giacomo, che è un toro per forza e per coraggio. Mano mano che la corda si svolgeva scorrendo tra le nostre mani attente, notavamo attoniti la profondità spaventosa del baratro.

Come va, Don Giacomo? — Bene! si sentiva rispondere sempre più dal fondo. Poi non c'intendemmo più. E la corda si sprofondava. Sono dieci, quindici, venti metri! Venticinque, poi trentacinque, poi trenta, e trentadue metri e mezzo! A questo punto una voce cavernosa che pareva venisse da lontano loun-

tano ci avvertì. Don Giacomo era già. Aveva impiegato quindici minuti d'orologio. Ginochioni sull'orlo del pozzo, vedevamo in fondo in fondo un lumicino, ma si sarebbe creduto nella viscere profonde della terra, a immensa distanza.

Fu la mia volta, e anch'io compii il tragitto... *senza infamia e senza lode*. La psicologia comparata sincera di quella nostra discesa sarebbe un documento interessante.

Ma non sarò io a metterlo in pubblico, temerei di non farei bella figura di fronte ai miei compagni. Origoni che rimase quarto, dovette rimanere lassù, in attesa che uno di noi, a esplorazione compiuta rimontasse a fargli da aiuto, e vi rimase pazientemente un'ora e mezzo. Gli è certo venuta la tentazione di ritirare le scale, ma seppi resistervi.

A duecento metri sottoterra

Quella discesa, e poi il risalire su di una scala che pende verticalmente per trentatré metri lungo una roccia immane obliquamente stratificata, nel gigantesco ambiente alto in quel punto 75 metri (vedi disegno dello spaccato) fu — per chi di noi lo stava a guardare riposando della propria fatica, uno spettacolo indimenticabile. Era una bella prova d'energia fisica e morale, una tempera al carattere, una difficile vittoria della volontà contro le suggestioni della natura aspra, delle tenebre misteriose. E poi che novità di scena, che grandiosità nelle linee! Che evocazione di ricordi, di romanzi letti e dimenticati, di fughe inverosimili, che ridde di gnomi sorpresi e benevoli o maligni lungo i gradini di quelle nascoste stratificazioni del monte, che ombre di fantasime, che leggende aleggianti nella inesplorata caverna, intorno al lumicino tremolante o fioco, all'*homunculus* che adagio adagio va scalando la parete inaccessibile!

Quella fu però l'ultima prova difficile. Perché dal piede della scala una immensa galleria assai ripida (50 gradi in media) ma facile, scendo al laghetto che finisce la grotta. Le tranquille acque, limpidissime, formano uno specchio tutto serrato intorno da pareti verticali senza appigli. Al di là si vede un foro di circa un metro e mezzo d'altezza che serve d'emissario. In tempo di piena le acque chiudono tutto il foro (lo dicono i segni dell'acqua) ed allora la corrente d'aria che secondo ogni probabilità entra da quel buco, rimane interrotta. Resta a sapersi se quel buco si perde nei meati della montagna o se le grotte continuano al di là, il che è possibilissimo. Ma per saper questo bisogna venire con una barchetta... e noi non l'avevamo. Il lago è a 200 metri sotto la bocca della grotta.

Ritorno.

Mentre Don Giacomo risaliva, aiutato da Origoni, per calare questi, io proseguiva il mio lavoro di rilevamento



La scala dondola spiacevolmente...



Una delle nostre scale fu trascinata come un fucello....

to una voce cavernosa che pareva venisse da lontano loun-

(5) Bisogna per assicurare bene sotto le ascelle una persona, fare un occhio che non si stringa, altrimenti un disgraziato che vi restasse sospeso improvvisamente non si sfaccellerebbe in una caduta ma resterebbe appiccato, ciò che non è piacevole. Questo nodo è la *gassa d'amante* la quale può essere *semplice*, o, se si vuole sentire meno il tagliante della corda, *doppia*. La *gassa d'amante* in confronto dell'ordinario nodo a occhio che gli alpinisti fanno alla corda di ghiacciaio, offre il vantaggio di potersi sciogliere facilmente anche dopo tensione e dopo bagnatura prolungata, mentre tutti sappiamo come sono difficili da aprire gli occhi delle corde se solo un po' di neve sciolta li ha induriti. (Vedi incisioni).

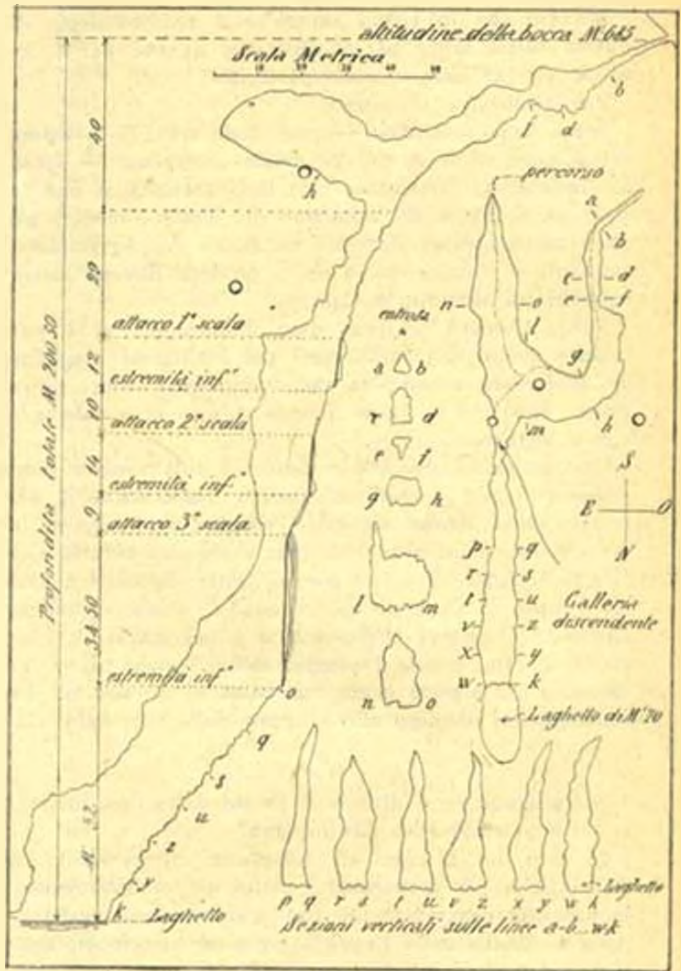
sommario (6), di cui porto qui i risultati. Dopo risalimmo tutti le due scale (venti minuti di pena per ciascuno) e quindi comincio il lavoro per l'uscita. Bisognò ritirare le scale, staccarle, arrotolarle ad una ad una e risalendo, portarcele indietro facendocelo passare di mano, in mano. Non era sempre facile in verità! Abbrancati sui muraglioni a picco, giovandoci di ogni asperità cui tenerci con una mano, coll'altra si faceva quasi l'esercizio della palla vibrata, prendendo un rotolo sotto i piedi dal vicino di pian terreno, per passarlo con uno slancio al vicino del secondo piano. Ad ogni momento c'era da dar la voce dell'attenti per la formidabile minaccia delle pietre. Ah queste si eran l'incubo di tutti, perchè per attenti che si stesse, nel muoverci qualche masso partiva come una freccia.

Una volta fu un allarme generale. Un piede mormo male fece sdruciolare un macigno. Che scarica! Che cannonate! Siccome l'attendevamo, non ci fu pericolo per noi, ma una delle nostre scale fu colpita e trascinata come un fucello. Slegata dal colpo descriase come una frusta guizzante una traiettoria nell'aria e andò a perdersi nel fondo, mentre un fragore di tuono soffocava le nostre esclamazioni.

Questo fu l'unico incidente della salita. Si era però fatto assai tardi, e per tema che si inquietasse chi ci attendeva a casa, quando fummo arrivati col nostro materiale alla radice della prima corda lo mettemmo in sicuro e lo lasciammo là, per tornare a prenderlo a miglior agio.

(6) Un rilevamento sommario è presto e facilmente fatto. Io mi servo di un barometro per le altitudini complessive e per quelle dove le pendenze non sono forti nè regolari. Dove la pendenza è perfettamente regolare (p. e. una frana o un cono di deiezione, uno slittamento di argilla e simili) può servire anche un archipenzolo, qualunque sia la sua forma, graduato in modo da determinare la pendenza in gradi, che poi con un goniometro si riporta sulla carta. Se si tratta di salti verticali o quasi preferisco misurarli con una benda metrica di 50 metri, e così pure le distanze sono misurate in questo modo, e riportate sullo spaccato, di cui la proiezione in pianta dà le distanze orizzontali. Le sezioni, naturalmente, sono rilevate ad occhio e quindi sono la parte più imprecisa; la direzione è data dalla bussola. Come carta è assai comoda quella millimetrata.

Questa volta l'esplorazione — vittoriosa — completa — ora durata qualche cosa più di nove ore, passate come un istante, piene di emozioni sane, dure se volete,



Spaccato e pianta

ma piacevoli nella loro asprezza, tali che uscendo eravamo tutti contenti e fieri dell'opera nostra.

L. V. BERTARELLI.

Diminuiamo la tassa ciclistica

Il diligente segretario generale del Touring — l'avv. Guasti — mi mostrava giorni sono una statistica francese, la quale parmi giovi ad utili considerazioni italiane.

La statistica è questa:

Anno	Velocipedi tassati
1894	203026
1895	250084
1896	329816
1897	408869
1898	483414
1899	838856

Il punto importante, notevolissimo consiste nello sbalzo fortissimo verificatosi dal 1898 al 1899.

Mentre dal 1893 al 1898 l'aumento si aggirò attorno al 25 0/0, nel 1899 esso fu quasi del 75 0/0.

E questo sbalzo non è senza una ragione eccezionale la quale si trova dalla riduzione della tassa ciclistica, da L. 10,80 a L. 6.

Il rilievo è molto importante, giacchè sfata la principale delle argomentazioni colle quali ogni volta che si discute sulla misura della tassa delle biciclette, e non soltanto in Italia, si cerca di giustificarne la tassazione alta.

La bicicletta — si dice — è un oggetto di lusso: per acquistarla occorrono centinaia di lire, cosicchè non può essere una diecina di lire, che può trattenere una persona dall'essere ciclista o meno.

L'esperienza, che nella scienza come nella vita, è il giudice supremo, dimostra precisamente il contrario e lo dimostra in un paese assai più ricco, che il nostro non sia.

Potrebbe essere interessante cercar di maneggiare la psicologia del ciclista di fronte alla tassa: essa ci dimostrerebbe quanta influenza possano avere poche lire in più o in meno da versare annualmente al fisco. Ma essa potrà essere argomento per un'altra volta. Oggi voglio limitarmi a porre quanto si fa in Italia in confronto a ciò che insegna l'esperienza francese.

In Italia la tassa è di 10 lire e l'incasso fu di L. 1.250.000 nel 1899, cifra ben modesta in confronto dello L. 4.3558.820, che nello stesso anno, con tassa assai diminuita furono incassate in Francia.

Ma ciò che io vorrei sapere è il reddito netto di questa tassa, tanto per il Governo, quanto per i comuni, che all'introito sono partecipi.

Per il Governo abbiamo:

Spesa della targhetta — spesa delle tenaglie — spesa dei piombi — spesa del personale occorrente — spese di contabilità, certamente non lievi trattandosi che la tassa va a favore del ministero del Tesoro, mentre gli uffici metrici dipendono dal ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, e che i prodotti devono essere ripartiti fra Governo e Comuni.

Per i Comuni le spese sono minori, ma vi è pur sempre quello non indifferente per i Comuni maggiori del ruolo, che nessuno sa ancor oggi qual valore possa avere, visto che la tassa intende colpire la bicicletta e non il ciclista.

Ora, io penso che dando dentro a tutt'uomo a semplificare questo nuovo meccanismo burocratico, si potrebbe senza danno all'erario riuscire a diminuire la tassa ciclistica della metà o quanto meno a ridurla alla misura francese di 6 lire per bicicletta. Sarebbe questo un vantaggio generale per i ciclisti, e un vantaggio specialissimo per i fabbricanti e i negozianti di biciclette, i quali hanno l'esempio della Francia da poter citare, a dimostrare come una tassa di 10 lire sia un impedimento dannoso allo sviluppo della loro industria.

Semplificare — si dirà — è presto detto, ma in qual modo si potrà riuscire alla bisogna?

Io non ho bisogno di torturarmi il cervello: il Touring ha già preparato il piano di combattimento: le proposte concretate nel suo promemoria sulle eventuali modifiche della Legge attuale sui velocipedi, sono altrettante armi già ben caricate.

Io non ho da quel promemoria, frutto dell'intelligente lavoro di una Commissione, che posso ben elogiare, visto che facendone parte non ne ho potuto lavorare affatto) o che venne pubblicato nel numero di luglio di questo bollettino, c'è da togliere le conclusioni:

«Inutilità del ruolo, anche per rispetto alla garanzia dei comuni nella compartecipazione alla tassa. — Opportunità di abolirlo, anche per diminuzione delle spese improduttive determinate dalla sua conservazione.

«La targhetta fissa presenta gravi inconvenienti, specialmente per le spese che importa la sua applicazione, per l'aggravio agli Uffici Pesi e Misure, per i disturbi rilevanti e in molti casi seriissimi e sproporzionati alla tassa causati ai ciclisti, e inoltre per la conseguente necessità di rilasciare dei certificati personali di circolazione temporanea che aprono l'adito a molte frodi.

«Convenienza di sostituire la targhetta mobile, stabilendo che nessuna bicicletta possa mai circolare senza essere munita della medesima.

«Detta targhetta dovrebbe essere venduta dagli Uffici postali, chiusa in apposita busta suggellata dal Ministero.

«La vendita dovrebbe essere iniziata al 1 di Ottobre d'ogni anno per l'anno successivo, con effetto immediato.»

Io penso se non sarebbe semplificazione ancor maggiore, il far cessare completamente la partecipazione dei Comuni, lasciando a questi i proventi della tassazione degli automobili a più di tre ruote. E penso così

perchè mi pare che gli automobili non sieno che trasformazioni delle vetture, la cui tassa oggi è di esazione comunale. Sarebbe ingiustizia da parte del Governo strappare ai Comuni, colla scusa che il nuovo è diverso del vecchio — mentre in questo caso non è una trasformazione — i redditi antichi.

Ma la diminuzione della tassa, oltre al non portare — data questa diminuzione di spese di esazione o di contabilità, e dato l'accrescimento di cui la Francia fornisce l'esempio, una diminuzione nell'introito netto dello stato, avrà secondo me, un'altro grande vantaggio: quello di diminuire il timore delle frodi.

E' già poco probabile che il ciclista si giovi della targhetta non propria, anche se questa costa 10 lire, ma la cosa diventa addirittura inverosimile trattandosi di una targhetta di 5 o tutt'al più di 6 lire. La cosa mi pare così evidente, che sarebbe superfluo l'insisterevi.

L'argomento mi pare importante. La legge sui velocipedi ha bisogno di essere sfrondata o semplificata. La giurisprudenza sorta su di essa è la più incerta e contraddittoria, fra quante si sono formate ad illuminazione di nuove leggi, e ciò per il fatto che nessun'altra piccola tassa è stata circondata da vincoli così vessatorii. Si direbbe che la bicicletta abbia dato ai nostri legislatori fiscali l'idea di un contribuente sempre in fuga.

Semplifichiamo la legge, riduciamo la tassa e vedrete che le finanze dello Stato non saranno peggio, che i cittadini staranno meglio, che le industrie e il commercio ne avvantaggeranno.

A. G. BIANCHI.

Attività delle Sezioni

Diamo, sotto questa rubrica, notizia delle attività di alcune delle nostre numerose fiorenti sezioni.

Nessuno creda che nelle seguenti poche righe sia rispecchiata tutta l'attività della nostra istituzione, perchè qui non si può tener conto che delle notizie che ci pervengono.

Ed a questo proposito preghiamo tutti gli amici del Touring di mandarci, sulla vita sociale, notizie frequenti, notizie interessanti, notizie che nel minor numero possibile di parole contengano il maggior numero possibile di fatti. Lo spazio che possiamo dedicare a questa rubrica non è molto, ma potremo anche con poche colonne dare notizie fresche e numerose se i corrispondenti ci scriveranno presto e concisamente.

ASCOLI PICENO. — Notiamo con piacere un salutare risveglio del ciclismo in codesta regione per merito dell'attivissimo nostro C. C. conte A. Acquarone d'Aragona. Due importanti riunioni furono tenute in questi giorni ad Ascoli e Porto S. Giorgio per la fondazione della Sezione Picena del T. Numerosi furono gli intervenuti, i quali costituita la Sezione ne vollero a Capo il nostro C. C. ed a segretario il marchese Carlo Trevisani, Console di Fermo.

Con tale principio e con tali capi un lusinghiero risultato, non può farci attendere.

Congratulazioni vivissime.

BAGNI S. GIULIANO. — Per festeggiare l'anniversario del XX Settembre la città organizzò grandi feste.

La sezione del Touring vi prese parte compiendo una gita ciclistica Bagni S. Giuliano-Lucca e ritorno.

La data patriottica rese maggiormente solenne questa nuova manifestazione dell'attività dei ciclisti di questa regione.

Ci congratuliamo sinceramente col console sig. CASAROSA.

BORGIO A BUGGIANO. — Il console Ruggero Del Teglia ci scrive:

Per render facili le buone gite sono necessarie le buone strade; ed è uno degli scopi e dei meriti del Touring, ed uno dei campi di azione delle sezioni il migliorare le strade del loro territorio.

Mercè l'intervento e l'opera efficace del Deputato provinciale Cav. Vitelli, il tronco stradale da Lucca Borgonovo-Ponte all'Abate-Borgio a Buggiano che fino ad ora lasciava alquanto a desiderare per trascurata manutenzione verrà migliorato. Ci auguriamo che l'esempio del Cav. Vitelli trovi molti imitatori.

BOLOGNA. — Questa Sezione dietro invito della Sezione emiliana della *Pro Montibus et Sylvis*, prese parte alla festa degli alberi a Castelluccio ed a Porretta. Affettuose accoglienze ebbe la numerosa coorte dal Console di Porretta marchese Elena e dai ciclisti di questa città. Il Console di Bologna Sandoni presentò con belle parole alla *Pro Moltibus* una medaglia d'argento.

Presenziava la festa S. E. l'ing. Rava, Sotto segretario di Stato all'Agricoltura il quale congratulandosi con gli organizzatori della festa ebbe parole di sincera ammirazione pel nostro Sodalizio. Fu pubblicato un numero doppio della Rivista mensile della sezione bolognese del Touring, abbellito da alcuni ispirati versi di Olindo Guerrini.

Riescitissima pure la riunione di Riolo, cui prese parte una quarantina di ciclisti che di là inviarono un affettuoso saluto alla Direzione Generale.

CASALBUTTANO. — Il 13 settembre un forte manipolo di ciclisti di questa Sezione (oltre 40), guidato dal Console sig. Uselli, si spinse a Soresina, ove fu cordialmente accolto dal console del T. cav. Giuseppe Bo.

La gita ebbe un lieto epilogo, cioè un... banchetto nel Teatro Comunale. Inutile dire che i brindisi e gli evviva al Touring e allo Sport furono infiniti ed applauditi.

CATANZARO. — Questa sezione, da poco costituita ha indetto il 20 settembre, per solennizzare la data patriottica, una gita Catanzaro-Sala-Marina e ritorno, alla quale presero parte numerosi ciclisti di tutta la provincia.

Congratulazioni al Console dott. Sale, alla cui attività instancabile è dovuto lo sviluppo crescente del ciclismo in questa regione.

Prese parte alla gita anche il Console di Cosenza avv. dott. Cilento.

LODI. — Riuscì ottimamente la gita Ledi S. Colombano, compiuta Domenica 16 settembre; numerosi i partecipanti; eccezionali il brio ed il buon umore.

Nello stesso giorno molti ciclisti guidati dall'infaticabile capo Console Formenti, rappresentavano questa sezione al convegno di Lugano.

LUGANO. — Il Convegno 16 settembre favorito dal tempo e dalla dolce stagione, ebbe esito felicissimo. Le Comitive italiane si riunirono in Como donde in schiera compatta mossero verso il confine svizzero.

Superate con facilità le barriere doganali, grazie la tessera del T., quell'esercito velocissimo raggiunse presto la decantata regina del Ceresio.

In totale gli intervenuti furono circa 400.

La Direzione generale era rappresentata dal Segretario Generale avv. Guasti, dal Tesoriero cav. Magg. Barutta, dal Capo Console Generale aggiunto signor Gorla, dal Sindaco Turrini.

Festose le accoglienze, numerosi i discorsi. Il Capoconsole Generale aggiunto Gorla, a nome della Direzione espresse i ringraziamenti del Touring ai promotori del convegno e brindò al Capo Console Monigiotti, al turismo svizzero ed italiano.

Dopo l'assegnazione dei premi e la sfilata in bell'ordine attraverso la città i ciclisti si affidarono all'elemento... acqueo. Imbarcatasi sopra un piroscalo approdarono alle cantine di Caprino ove troppo presto giunse l'ora del ritorno.

Le splendide bandiere date in premio vennero assegnate:

1. — Alla Direzione Generale del Touring.
2. — Alla squadra di Como, perchè la più numerosa.
3. — A quella di Genova ed a quella di Milano, composta dei più noti e coraggiosi audaces, perchè venute numerose da sedi lontane.
4. — A quelle di Varese, Chiasso, Oggiono, Luino, Bellinzona, Busto, Crema e Stradella.

Pressochè tutte le comitive erano guidate dai rispettivi consoli.

LUGO. — Nello magnifiche sale del Circolo lughese ebbe luogo l'annunciato convegno ciclistico ed automobilistico promosso da questa sezione con l'aiuto della Società pel *Risveglio Cittadino*. Fra le altre vi intervennero lo squadro di Fabriano di Conselice, di S. Bernardino, ecc.

L'avvocato Luigi Boschi diede il saluto agli intervenuti con un brillante discorso che fu tutto un inno alla bicicletta ed al ciclismo.

MOMBARUZZO. — Per iniziativa del nostro Console avv. Eula, medico studioso ed ottimo magistrato quanto attivo cultore dello Sport, fu inaugurato domenica 2 settembre a Mombaruzzo, ridente comune dell'Acquense, il tiro a segno mandamentale. Della Direzione Generale del Touring gentilmente invitata intervennero Bertarelli, Guasti, Moro, Gorla, Riva R., insieme ai Consoli di Vercelli, di Alessandria, ed a numerosi soci del circondario.

I membri della Direzione percorsero in bicicletta i 125 km. da Milano a Mombaruzzo; ebbero cortesissime accoglienze a Mortara da quel Console Bossi, ad Alessandria da quei soci; e Gamalero, alla sommità di quella forte salita furono incontrati dal socio G. B. Baldi che venuto da Strevi in vettura con numerosi bottiglie del suo eccellente moscato ne fu largo alla comitiva.

A Mombaruzzo vennero poi ricevuti dai ciclisti del luogo. Solenne riuscì l'inaugurazione del Tiro; numerosissimo il banchetto nel palazzo Comunale.

Tra gli altri discorsi notiamo quello dell'Avv. Eula, del rappresentante del Prefetto di Alessandria, del sindaco cav. Doglio e di Bertarelli che rilevò il vincolo d'unione fra le due Istituzioni, il Tiro ed il Ciclismo, chiudendo con l'augurio che ogni socio del tiro lo sia anche del Touring.

Assisteva anche il deputato del collegio on. Gavotti che per dimostrare la sua viva simpatia per la nostra Istituzione si iscrisse socio vitalizio.

NAPOLI. — La gita *ciclo-marina-alpina* del Touring all'Isola d'Ischia ha riunito 15 soci, divisi in due squadre. La prima con il Capo Console Arano e Console Rosati è partita la sera dell'otto portandosi a Torregaveta in bicicletta. Di lì andò per mare a

Casamicciola, dove ha pernottato. All'alba del nove inforcata la bicicletta, i ciclisti si accinsero al giro completo dell'Isola passando per tutti i graziosi paesi disseminati lungo la strada, cioè Lacco Ameno, Forio d'Ischia, Ponza, Fontana, ecc. A Fontana lasciate le macchine, fecero a piedi l'ascensione alla vetta del monte Epomeo, metri 800 di altitudine.

Uno splendido e grandioso panorama si stendeva davanti ai loro occhi. Da una parte l'immensa vastità del mare, rotta soltanto dai profili nettamente segnati delle isole di Ponza, S. Stefano, Ventotene, dall'altra tutta la riviera da Gaeta a Capo Miseno con il Vesuvio per sfondo, ed infine tutto il golfo di Napoli con la riviera Sorrentina e l'Isola di Capri che ne sembra una continuazione. Dopo colazione, la squadra ridiscese a Fontana, e montata di nuovo in macchina proseguì al completamento del giro toccando, Buonapana, Barano d'Ischia, Ischia, Porto d'Ischia ed infine Casamicciola. Qui era ad attenderla la seconda squadra partita la mattina da Napoli seguendo il medesimo itinerario. Un buon pranzo sociale riunì tutti gli amici ed alle ore 16, tutti insieme con gli stessi mezzi ed itinerario dell'andata, fecero ritorno a Napoli dove arrivarono verso le ore 19. In complesso una gita divertente e molto interessante.

OGGIONO. — Il dott. Ambrogio Donegana non trascurò fatiche perchè anche questa piccola sezione acquistò la sua importanza fra le consorelle. Egli scrive che il giorno 21 ottobre si festeggerà l'inaugurazione della bandiera donata alla sezione da una gentile signora, e per detto giorno indice un convegno al quale interverranno certo numerosi i consoci delle provincie vicine.

PALLANZA. — Numerosissimi furono i ciclisti che intervennero al convegno dell'8 settembre. Della felice riuscita va data in parte lode al Comitato della Esposizione nazionale Orto-Agricola, che stanziò un concorso a vantaggio del convegno, e lode speciale all'egregio Console del Touring, avv. Erba, che fece ottimamente gli onori di casa.

Il Consiglio era rappresentato dal capo Console aggiunto Sig. Gorla.

ROMA. — Non essendosi potuto effettuare la progettata gita Roma-Napoli, questa attivissima sezione compì un viaggio col seguente itinerario: Roma-Cantalupo-Narni-Termini-Piedipaterno-Norcia-Forca Canapina (1543). Ascoli P.-S. Benedetto sul trauco-Castellamare-Adriatico Popoli-Caruso (m. 1120) Avezzano-Sora-Itri-Gaeta-Terracina-Velletri-Roma (km. 750).

La gita ebbe felicissimo esito. Il Console di Roma avv. Trasatti, mandò preziose informazioni al T. sul servizio degli alberghi e dei riparatori visitati durante il lungo percorso.

SONDRIO. — Molti ciclisti Sondresi, attratti dalle feste che si tenevano in Brescia in occasione del Convegno Automobilistico, inforcarono la loro bicicletta e per il passo dell'Aprica o per Breno entrarono trionfalmente nella città di Arnaldo. Nel ritorno presero la via di Bergamo-Lecco. Le fatiche del viaggio furono ad usura compensate dalla cortesia dei soci della Sezione Bresciana e specialmente dei Consoli del T. C. I. sigg. Fapanni Capellini, Tarenzi e Mercanti.

SUSA. — Invitato dalla Società Sportiva «Pedale», un numeroso drappello di ciclisti Susini capitanati dal Console Aymale Gian Matteo, valicando il Moncenisio si recò a Modane per assistere alle feste della Madonna del Charmaix.

Enthusiastica fu l'accoglienza dei colleghi francesi, e numerosi furono gli scambi di brindisi. Anche le alpi sono vinte dal ciclismo!

VERONA. — La gita Verona-Trieste fu una gita trionfale. La carovana durante il percorso a Vicenza, a Treviso, Latisana, a Montebelluna ebbe accoglienze festose e andò sempre crescendo di numero.

L'incontro con i ciclisti Triestini fu emozionante.

Al banchetto che si tenne domenica 9 settembre brindarono l'avv. Tevini, Capo console al Touring, il presidente del V. C. V. Cremona, il sig. Baldo del Consolato di Chioggia, il Console di Vicenza ed altri.

Il ritorno a Venezia fu effettuato con piroscalo del Lloyd.

Questa gita fu una nuova manifestazione del vincolo di fratellanza che ci uniscono alla terra Triestina.

VERONA. — Abbiamo da Trento, 1 ottobre:

La pioggia torrenziale e la mancanza di notizie, persunsero gli organizzatori del ricevimento alla squadra dei ciclisti veronesi, che la gita essendo quasi inattuabile, fosse stata sospesa. Di tale convinzione erano tutti quei concittadini che largamente s'interessavano alla cosa. I preparativi vennero sospesi, stornate le ordinazioni per il banchetto, per gli alloggi ecc., ripromettendosi di rinnovare il tutto nella prossima domenica.

Invece inattesi, sebbene gratissimi, giunsero verso sera in Trento i ciclisti italiani, raccontando a quei pochissimi colleghi che per mero caso si trovavano in città, le peripezie del viaggio disastroso, sotto l'acqua, sul fango, il ritorno a Verona della maggior parte dei loro, poi il disguido o meglio la misintelligenza sorta nel mandare notizia dell'arrivo, insomma i cento contrasti che un ciclofobo destino volle procurar loro. E quella piccola schiera eroica, superiore a un infuriato elemento, ansiosa di arrivare a Trento ad ogni costo, portò la scintilla del risveglio fra i nostri ciclisti. In un batter d'occhio venne provvisto a tutto quanto era indispensabile per far passare una lieta serata ai cari amici. Il comitato del nostro *Veloce Club* spiegò uno zelo encomiabile, un senso squisito di ospitalità.

Gittata la veste ufficiale venne offerto ai benvenuti colleghi una *soiree* famigliare. Alle 8 una cena di circa quaranta coperti era allestita nella sala del *Restaurant Palestra*, una cena modesta, eppure condita dalla più sana allegria. Ai due capi della sala figuravano gli stemmi dei sodalizi sportivi di Verona e di Trento.

Alle frutta s'ebbero i brindisi, vigorosi tutti, improntati a quel senso di schietta cordialità, a quella brezza sottile, suggestiva, che spiravano nell'ambiente. Parlarono: il presidente Cappelletti per *Veloce Club Trentino*, il sig. Silvio Cremona per quello di Verona, il console del *Touring* capitano Baldo per la sua Chioggia. Si toccarono i bicchieri alla salute delle rispettive città, dei colleghi italiani tutti, e quella degli amici assenti, ma che noi trentini imparammo ad apprezzare ed amare in Verona. Vennero inviati telegrammi affettuosi ai ciclisti di Trieste che ci mandarono il loro saluto, poi ad Johnson, al primo ciclista italiano.

Alcuni dilettanti mandolinisti, spinti da pensiero gentile, si presentarono pertanto a rallegrare colle loro armonie il ritrovo geniale. E fra musica, brindisi ed allegria si finì la festiciuola che lasciò nell'animo di tutti, di noi e degli ospiti, il più grato ricordo, il più vivo desiderio di rividerci. Il sommo è gettato, la pianta dell'affetto crescerà rigogliosa, ed il fiore gentile della fraterna concordia fra coloro che parlano il sì di Dante, sboccerà sorridente. Arrivederci!

VICENZA. — La gita 23 settembre indetta per portare un saluto al nuovo Capo Console Giulio Piovra ed al dimissionario sig. Luciano Casalini, si svolse nel

seguito itinerario: Vicenza-Montecchio-Precalcino-Lugo-Thiene-Schio.

Essa non poteva avere esito migliore rallegrata anche dalla visita alle ville Bonin e Piovani, alla cartiera Nodari ed al castello di S. Maria di Thiene.

Di palo in frasca

I rifugi alpini — sempre più interessanti quanto più va sviluppandosi il ciclo-alpinismo — vanno aumentando di numero.

E — dando a chi tocca il posto d'onore — cominciamo coll'annunciare che la Sezione *Alpi Marittime* del Club Alpino Italiano ha deciso la costruzione del *Ricovero Alpino Umberto I*, in vicinanza della Vartera Superiore (m. 1871) in regione Valmasca.

In detta località non esiste altro qualsiasi ricovero; essa è accessibile alle cavalcature provenienti da Entraque Limone, Tenda e S. Dalmazzo di Tenda o Madonna di Finestre; dista una giornata di marcia da Cuneo e dai principali centri di escursioni intorno alla città; da Cuneo vi si va in 10 ore; è posizione centrale per interessanti escursioni come quella alla celebre chiostra delle Meraviglie, per non dire di numerose altre, tutte bellissime; è favorevole stazione di partenza per le ascensioni al Bego (il Righi delle Alpi Marittime), al Ciampinas al Clapier, ai Gelas ecc.

Sul Col Visentin, sulla più alta vetta della prealpe bellunese, venne inaugurato un rifugio-vedetta, che sarà custodito da un guardiano e provvisto di letti e cibarie. L'ospizio si chiama rifugio *R. H. Budden*, dal nome del grande e popolarissimo apostolo dell'alpinismo, celebrato dallo Stoppani quando nel «Bel paese»; di quel Budden che aveva due ideali: l'alpinismo ed il miglioramento dei piccoli alberghi italiani.

Innanzi a molto popolo e a numerose rappresentanze il Rev. S. B. Belli celebrò la messa nell'atrio del rifugio; poscia lo benedisse e pronunciò un elevato discorso.

Parlò dopo molto bene, applauditissimo, il presidente della Sezione di Belluno cav. Vinanti, elogiando l'opera dell'avvocato Protti suo coadiutore. La banda di Belluno, che si era trascinata fin lassù, intuonò la marcia reale, e le madrine (signore Vinanti e Protti) spaccarono con le piccozze la bottiglia battesimale dello *Champagne*. Le piccozze appartenevano al corpo delle guide zoldane, rappresentate alla festa.

Il rifugio resta aperto fino a metà ottobre; ogni anno sarà custodito da un guardiano nei mesi di estate, e forse fra non molto vi si costruirà a lato una chiesa.

Il giorno 5 settembre, più di settanta alpinisti si trovarono riuniti nell'anfiteatro terminale della valle dei Reti (Alpi Retiche) a 2300 metri sul livello del mare per assistere all'inaugurazione della capanna Volta. Questo rifugio è stato costruito dall'attivissima e fiorente sezione di Como del Club alpino, e molto opportunamente venne dedicata al nome di Alessandro Volta che fece non poche escursioni negli Appennini, valicò replicatamente il Sempione ed appartiene quindi a quella gloriosa schiera di scienziati italiani e stranieri che affrontarono, nei primi, i disagi e i pericoli della montagna, iniziando gli studi sperimentali che porta-

rono un grande contributo alla geologia, alla fisica terrestre ed alla meteorologia.

Il Volta aveva intuito lo sviluppo dell'alpinismo, inteso a scopo educativo, e però scrisse un carme in memoria dell'ascensione compiuta dal De Saussure sul monte Bianco, carme, quasi inedito, che il geologo prof. Mario Cermenati sottopose recentemente all'esame del Carducci il quale giudicò il lavoro poetico del Volta della miglior forma di quel tempo, di lingua e verseggiatura corretta.

A Sanslebourg, ai piedi della ripida diocesa del Cenasio, i ciclisti italiani erano attesi da una delegazione di ciclisti modanesi, venuta ad incontrarli all'entrata sul territorio francese.

Proseguendo in gruppo per Modane furono colà dai colleghi francesi accolti con vivo entusiasmo.

Al pranzo dato in onore dei ciclisti susini nello splendido salone dell'Hotel Internazionale, il presidente della *Pédale* brindò ai colleghi italiani esprimendo loro a nome dei consoci i sensi della più viva simpatia.

A nome dei ciclisti susini e del T. C. I. e fra nutriti applausi rispose vivamente ringraziando il farmacista Aymale.

Terminate le feste i ciclisti susini rientrarono in Italia per la via di Bardonecchia, riportando viva e gradita impressione per le infinite cortesie usate loro con tanta cavalleresca e schietta liberalità.

Malgrado poi tutti i Touring possibili ed immaginabili, non mancheranno mai i poltroni; e si deve pensare anche per essi; e la ferrovia che s'incaricò di trascinarli sul Generoso, sul Righi, sulla Jungfrau, li trascinerà anche... sul Monte Bianco.

Si annuncia infatti che si stanno iniziando i lavori per una strada ferrata che attraverso lughissime gallerie condurrà da Chamounix alla vetta del Monte Bianco.

La linea che da Fayet va a Chamounix, sarà a trazione elettrica. I vagoni saranno automotori: la corrente sarà fornita da una rotaia laterale.

Per produrre la corrente si utilizzerà l'acqua dell'Arve in due officine, poste una alla salita Pelissier, l'altra presso il ponte Santa Maria. Ciascuna di queste officine darà una forza di 2000 cavalli.

L'intero percorso della linea elettrica è di 20 km.; più tardi questa linea sarà prolungata fino a Martigny.

La stazione di partenza della ferrovia del Monte Bianco sarà posta nel territorio del Comune di Houches, in prossimità della ferrovia elettrica che va a Chamounix.

L'entrata in galleria avrà luogo un po' a monte del piccolo villaggio di Taconnaz. Una galleria di cinque chilometri sarà fatta dal piede del monte di Taconnaz fino al sommo della punta del Gouter.

Si assicura che questa ferrovia sarà compiuta verso la fine del 1901; il che ci pare un po' presto.

Si dice che s'intenda stabilire a breve distanza una dall'altra, lungo tutta la strada, delle terrazze, d'onde i viaggiatori possono godersi lo splendido panorama.

Una stazione-albergo importante sarà posta verso la sommità della punta del Gouter, per permettere ai viaggiatori di soggiornarvi con tutte le comodità.

Le piccole Rocce Rosse poste a 4580 metri sono state scelte come stazione finale. Di là alla sommità del Monte Bianco (4810 m.) restano a percorrere 230 metri; e questi, anche i poltroni, potranno farli a piedi, od in bicicletta.

La spesa totale di questa ferrovia è preventivata in 21,000,000 di franchi.

E malgrado le ferrovie, le biciclette e le locomotive, non mancheranno mai i forti originali che preferiranno di fare lunghi viaggi a piedi.

Dopo aver felicemente superati gli esami per il grado di ufficiale alla Scuola di Modena, il sergente del 10 bersaglieri Giulio Bisbini, di 26 anni, la mattina del 10 settembre, alle 7 precise, partì da quella città ed a piedi fece il viaggio fino a Roma, percorrendo la bellezza di 482 chilometri.

Il Bisbini è giunto in Roma entrando dalla porta del Popolo. Si recò tosto alla caserma del 5 in piazza di San Francesco a Ripa, ove ebbero le più festose accoglienze.

Appena giunto, si recò ad apporre la sua firma sui registri che trovansi presso le tombe di Vittorio Emanuele II e di Umberto I.

Il Bisbini non è ancora socio del Touring?

DOTT. FORNICI.

SEZIONE LEGALE

Consulenti Legali.

CASTEL FIORENTINO. — Avv. Guido Del Pela
PIEVE DI CADORE. — Avv. Arturo Coletti.
TERMOLI (Campobasso). — Avv. Guglielmo Bontempo.

Giudicati turistici.

Per chi non va a piedi.

La Corte suprema statui che ad integrare la contravvenzione sulla corsa dei veicoli non è richiesto che i veicoli siano spinti nelle vie e nei passaggi pubblici e aperti al pubblico con *corsa veloce* estremo che figura in alcune legislazioni straniere, e che figurava nei progetti anteriori del Cod. Pen. Ital. ma basta semplicemente che sieno spinti in modo che *sia pericoloso per la sicurezza* delle persone e delle cose, qualunque sia la forza della spinta anche se ordinaria oppure minore dell'ordinaria. (*Sentenza Cassazione 26 giugno 1890 a conferma sentenza Pret. Urb. Milano, riportato più sotto*).

Vertenze e Sentenze.

Automobilisti II

Contravvenzioni ad ogni costo! disse il nostro liberale assessore — parlo di Milano — E così che anche coloro che vantano le loro idee progredite, sono poi in fatto codini e reazionari della più gran forza. Nacquero e crebbero coi cavalli e così come ai bei tempi di Caligola. Vorrebbero per questi animali ogni rispetto ogni riguardo ed... ogni strada. — Ma per gli automobili — contravvenzioni ad ogni costo!

E le contravvenzioni si fanno e le testimonianze di agenti interessati non sono certo favorevoli agli automobilisti, e le sentenze del pari.

E' bene quindi, o signori automobilisti che conosciate come il magistrato interpreta gli articoli... contro di voi, e che cosa intende per *corsa pericolosa*.

Riferisco quindi una pregevole sentenza del nostro Pretore Urbano confermata dalla Suprema Corte e quindi... quale legge.

Veramente la sentenza riguarda tram elettrici, ma i concetti e le norme giuridiche non mutano e vedrete che la *corsa* anche se non è tale può essere *pericolosa* e punita.

Il fatto: Un tram, aveva urtato una vettura causando guasti nei pneumatici delle ruote. Procedeva lentamente il tram, lenti-simamente anzi, ma incappò ugualmente... nella contravvenzione.

Il fatto era precisamente di un carrozzone delle tramvie elettriche di Milano il quale nel 16 dicembre 1888 aveva urtato le ruote posteriori del coupè del nob. Dott. De Orchi, recando guasto alle gomme delle ruote. Fu condannato il manovratore ai sensi dell'articolo 482 Cod. Pen. e quale civilmente responsabile la Società Edison. Il manovratore difendevasi col dire che procedeva al passo d'uomo, e che la carrozza la quale stava avanti ad un tratto rinculò di circa 2 passi, urtando da se nel carrozzone. In fatto fu escluso quel rinculo e fu sostenuto che l'urto avvenisse pel procedere del tram, ma la motivazione in diritto esamina tutte le ipotesi e mostra quale la interpretazione data all'art. 482, sicché applicasi a tutti i casi congeneri.

Ritenne il Pretore in diritto:

Che due sono gli estremi costitutivi dell'art. 482 Cod. Pen.: lo spingere i veicoli e il modo pericoloso di ciò fare mirando l'articolo a tutelare l'incolumità personale di chi ha diritto di transitare per le vie, nonchè la incolumità delle cose che ivi stanno. Ne fa d'uopo insistere sullo spirito di questa disposizione essendo di per se chiara.

Lo spingere i veicoli consiste nel guidarli, nel farli manovrare, nel dirigerli in un qualunque modo, dovendosi ritenere per costante giurisprudenza del Supremo Collegio compresi fra i veicoli anche i tram (Cassazione Sentenza 10 novembre 1893, Rivista penale 1894, 586 n. 5) unica essendo la ragione della legge; — il modo pericoloso poi lo si ricava da un complesso di circostanze che variano di caso in caso, e che determinano la condizione di fatto pericolosa per le persone o le cose, direttamente cagionata dallo spingere i veicoli.

Il legislatore italiano non volle riprodurre quanto in altri codici stava scritto o cioè non ripeté esser estremo del reato la *corsa veloce*, ma providamente stabilì che esiste reato ogni qual volta risulta che vengono spinti e cioè guidati i veicoli in modo pericoloso. Basta accennare come nei progetti del Codice Penale del 1868 all'articolo 102 n. 6, del 1873 all'articolo 181 n. 9, nel progetto Vigliani all'articolo 583 n. 6, sia precisamente portato come estremo la *corsa veloce*, ma di essa non parlò più l'articolo 463 che figura nel progetto Zanardelli, 20 novembre 1887, e la disposizione nuova fu approvata senza discussione. E che la disposizione sia nuova lo si ricava pure dall'esame della legislazione straniera (Codice Austriaco, paragrafo 427-428, Francese art. 475 n. 4. Germanico 366 ff. 2, ugualmente del Regolamento toscano di polizia all'articolo 107 lettera b). Pertanto per la legge italiana è punito il fatto di spingere i veicoli in modo pericoloso qualunque sia la causa che fa sorgere il pericolo, sia o meno la *corsa veloce*, come del resto il Supremo Collegio stabilì colle sentenze 9 aprile 1891, e 4 dicembre 1891, rispettivamente nella Rivista penale. Volume 33 e 36, pagine 189, 306.

Nella fattispecie è quindi ad esaminare se il modo di spingere il carrozzone tramviario numero 38. ad opera del prevenuto fosse pericoloso alla sicurezza delle per-

sona e cose. E al riguardo osservarsi senz'altro come un pericolo, anzi danno sia realmente derivato alla ruota della carrozza stata investita.

..

Due sono l'ipotesi che spiegano questo fatto; l'una è quella alla quale accede il Pretore è cioè, che il carrozzone tramviario pur procedendo al passo, non curò di fermarsi a tempo e di prendere ogni disposizione per non andare ad urtare nella carrozza De Orchi, la quale era ferma, non per altro che per attendere fossero sgombrati i veicoli che precedevano. Manifesta è in questo caso la negligente condotta del veicolo, dalla quale deriva la potenzialità di pericolo per altrui e nella fattispecie si sostanzia quel *modo pericoloso* che la legge, tutrice della libertà delle vie pubbliche, sancì.

L'andare ad urtare contro un veicolo fermo, senza che in ciò concorra l'evento impreveduto ed imprevedibile, il non usare tutte quelle precauzioni che sono acconcie a ciò impedire, costituisce il *modo pericoloso*. Aggiungasi esser di fatto che la località ove avvenne l'urto è delle più frequentate essendo il centro della viabilità milanese; più che necessario era in tale circostanza il procedere in modo cauto. Nè ha valore un'osservazione che potrebbe farsi e cioè essere il carrozzone nella propria via o dovere gli altri veicoli lasciar sgombrato lo spazio del binario: trattasi di tramvie cittadine che circolano in terreno stradale del quale tutti possono approfittare e tocca ai dirigenti veicoli manovrare, spingere in modo che nessun pericolo possa sorgere. D'altra parte il fermarsi della carrozza De Orchi era provocato da ingombro stradale e questo doveva pur vedere il manovratore e non spingere il proprio veicolo, forse sperando che nel frattempo il coupé De Orchi potesse procedere. Un siffatto proposito sarebbe ancor più caratteristico dello spingere in modo pericoloso.

L'altra ipotesi si è quella che la carrozza De Orchi ruculasse dopo esser stata ferma e urtasse quindi nel carrozzone tramviario, il quale avanzava a passo d'uomo. Questa ipotesi che fu scartata in linea di fatto, ove pure la si ritenesse vera, non toglierebbe la contravvenzione per quanto emerse dalla relazione orale del Sig. Perito a difesa. Data la realtà di questo rinculo è assodato che sarebbe avvenuto per lo spazio di *due passi* (teste Leotti) e di maggior quantità non è nemmeno verosimile avvenisse, concessane pure per ipotesi la sussistenza. Ne deriva pertanto che il carrozzone tramviario si trovava a *due passi* (metri 1.20 circa) dal veicolo De Orchi allorchando questi si pretendeva avrebbe rinculato. A questa distanza poteva il manovratore fermare il carrozzone ova pur il coupé non avesse rinculato? In altri termini l'urto sarebbe avvenuto lo stesso anche se non fosse successo il rinculo? E la risposta è affermativa perchè il Sig. Perito accertò che a tale distanza non è possibile fermare un tram elettrico che procede a passo d'uomo, essendo necessario almeno due metri di distanza, dichiarando un assurdo il pensare ad un fermo istantaneo o ciò per le note ragioni fisiche circa la forza che anima i corpi in moto. Ne discende che l'urto sarebbe avvenuto indipendentemente dallo indietreggiare del coupé De Orchi, trovandosi il carrozzone tramviario a tale distanza da non poter impedire l'investimento e cioè a distanza da non potersi utilmente fermare. E' questa riprova del modo pericoloso col quale era spinto il veicolo investitore.

..

Questa la motivazione dell'egregio Pretore Urbano di Milano avv. Noseda. Questo confermò la Cassazione.

Automobilisti attenti alla corsa pericolosa anche se lenta.

Contro i parassiti del T.

Mi si fa noto:

Milano, 22 settembre 1900.

Egregio Avvocato,

E' bene mettere in guardia i Signori Consoci del Touring contro quegli albergatori che espongono la targhetta del T. senza essere ad esso affigliati.

Il caso capitò al sottoscritto, all'*Albergo-Ristorante del Gambero a Varese*. Quando all'atto del pagamento del conto, estrasse la tessera per avere lo sconto, il proprietario mi rispose che non era affigliato al T. e che quindi non concedeva sconto alcuno. Ed avendogli io replicato perchè mai, stando così le cose, esponesse la targhetta del T., egli con tutta calma mi rispose: *Perché l'ho comprata*.

E' vero che l'annuario del T. indica chiaramente gli alberghi e ristoranti affigliati, e tra questi, come ebbi poi a verificare, non figura il *Gambero di Varese*. Ma tuttavia non sempre si ha seco l'annuario, ed in tal caso è facile cader nel tranello come il sottoscritto.

Con distinta stima

Dott. PIETRO ALLOCCHIO
Socio del T. C. I.

Riprodussi la lettera tal quale perchè sia imitato il coraggioso esempio dell'egregio consocio Dott. Allocchio. Di citarci cioè senza ambagi i *parassiti* del Touring nostro.

Sicuro il T. è grande e potente omai! Non potevan mancare gli altri che cercano di sfruttare a loro vantaggio questa forza e questa potenza.

Ma l'azione loro è sconveniente e come tale va bollata e repressa.

Il T. acquistò e va sempre più acquistando notorietà onorevole e incremento prodigioso. Ma questa notorietà e questo incremento sono frutto di lavoro assiduo, di spese continue ed ingenti, di abnegazione anche per parte di molti. Ora i benefici così acquistati non debbono spendersi a vantaggio di chi attenta al discredito del T. Ecco perchè cominciamo a far noto senza timore e senza indulgenza il nome di costoro e come abbiamo cominciato, continueremo.

..

L'albergatore del *Gambero* risponde pacatamente che la *targa l'ha comprata*. Ma tace egli però che gli è stata venduta ed egli l'ha acquistata, ad una condizione essenziale, e cioè come affigliato al T. e che solo come tale la poteva esporre. Il continuare l'esposizione, contro la tassativa condizione convenuta, è violare il contratto a danno del T. e trarre a proprio profitto in inganno i numerosi soci della grande associazione.

..

Certo Italo De Bernardi di Milano fabbrica i distintivi creati e di esclusiva spettanza del T. e li vende in sleale concorrenza del T. nostro. Sfrutta così egli fra l'altro le gravi spese di pubblicità che noi soli sosteniamo, per rendere notorio e forma e prezzo, ed incurante anche del buono nome del T. li contraffà in modo assai meno accurato.

Contro costui il T. si è già premunito con atti giudiziari. Agirà del pari contro chiunque, per qualunque abuso.

..

A voi o consoci, il farci noti tali abusi. Date la caccia senza tregua, a questi rovinosi *parassiti*, avrete ben meritato dell'Associazione vostra.

Posta legale.

Sig. ALGERI - MILANO. — L'Intendenza di Fianza ha torto nel pretendere un nuovo pagamento della tassa con l'applicazione di una nuova targhetta. Questa potrà essere sostituita a norma dell'art 17 del Regolamento.

Se l'Intendenza insiste, faccia il deposito o come le fu risposto si affidi al giudizio del pretore.

Sig. Ing. DELL'ORTO - MILANO. — La contravvenzione rilevata al di Lei operaio è ingiusta. Le circostanze di fatto da Lei narrate sono tali da far escludere in lui ogni volontà di violare la legge. Egli conduceva a mano dal riparatore a casa la bicicletta della sua Signora sprovvista di contrassegno — come dice la sentenza da noi riportata dal Pretore di Lodi in caso analogo — semplicemente per evitarsi la fatica di portarla sulle spalle.

Reclami all'Intendenza e se non avrà piena soddisfazione con questo mezzo, attenda il giudizio del Pretore.

Sig. BIANCARDI - MILANO. — Per poterlo dare un consiglio se convenga o no ricorrere in Cassazione bisogna che ci comunichi gli atti di causa e la sentenza.

Sig. FABBRI FIDELFO - MASSA MARITTIMA. — Nella Posta Legale abbiamo più volte risposto alla sua domanda. La tassa è reale colpisce la cosa. Ella deve per una nuova bicicletta pagare una nuova tassa.

Sig. EDOARDO WENK - BOLOGNA. — Anche chi circola con targhetta irregolare cade in contravvenzione così disse la Corte di Cassazione recentemente.

La manomissione di targhetta di solito è il risultato di una rimozione di questa da un velocipede per applicarla ad altro con lo scopo di evitare il pagamento della nuova tassa, o questo fatto costituisce reato.

Avv. VASSALLO - CUORGNE. — Il di lei cliente e nostro consocio non è punto, come afferma, in piena regola giacchè egli non si è semplicemente abbonato alla nostra Rivista, ma si è associato al T. e possediamo la sua regolare dichiarazione o obbligazione. Sarà bene che Ella consigli quindi non noi, ma lo stesso suo cliente ad evitare inutili spese giudiziarie. Osequi.

Sig. BELLINI - CONSOLE di SERRAVALLE SCRIVIA. — Quanto ella suggerisce per evitare, od almeno assicurarsi di furti di targhette in ferrovia, fu già richiesto dalla Direzione del T., ma le Ferrovie non lo concedono essendo di grave perdita ogni constatazione e annotazione, in più delle obbligate, nel breve periodo di spedizione di bagaglio.

Sig. CLOCKNER - Milano. — Se veramente la targhetta non fu manomessa ed ha le prove e la ricevuta di tassa pagata si affidi al giudizio del nostro Pretore Urbano. Non è la prima volta che la contravvenzione è mero frutto della interessata fantasia delle guardie o che il Pretore riconoscendolo ne fa giustizia.

Il Capo Sezione Legale.

AVV. CESARE AGRATI.

Nuove pubblicazioni

MANUALE DEL CICLISTA dell'Ing. I. Ghersi. — Milano, Hoepli, 1901, pp. 242, con 147 incisioni, II ed. L. 2,50.

Il ciclismo è ancora troppo considerato come un passatempo, o un *manuale del ciclista* che sia la raccolta accurata e metodica di tutto quanto l'esperienza è finora dimostrato come più utile a sapersi da chi si dà al ciclismo, credo non esista ancora. Un simile lavoro dovrebbe esser fatto da un appassionato ciclista viaggiatore che, oltre al conoscere la letteratura esistente sull'argomento e al ricavarne tutto quanto vi si contiene di veramente pratico, e senza dimenticare taluni principi teorici fondamentali che anno larga applicazione in pratica, durante parecchi anni di viaggi per ogni sorta di plaghe ed sperimentando metodi,

macchine e accessori diversi, annotasse di mano in mano, con diligenza, ordine e spirito d'osservazione tutto quanto l'esperienza gli suggerisce, per nulla o il meno possibile dimenticare di ciò che pel ciclista è un valore pratico.

All'estero si pubblicarono dei lavori pregevoli sotto speciali aspetti o trattanti speciali rami. Da noi non c'era che il *Manuale del Galante* — esaurito da tempo e sostituito ora dal presente — che si presentasse con qualche serietà d'intenti.

Purtroppo, qui siamo al disotto anche di quella modesta pretesa che m'oro fatta ricevendo l'elegante volumetto e vedendovi in testa il nome di un autore di altri manuali pratici assai apprezzati. Questo appartiene alla specie di quei lavori che si direbbero fatti — con scarsa competenza — alla meglio, alla svelta e senza fatica di ricerche, solo per corrispondere all'incarico ricevuto da un editore. E — per lo scarso spirito pratico con cui è compilato — appartiene anche alla specie di quelli che — allorché capitano in mano di una persona che potrebbe giovarsene — la rendono ancor più scettica (supponiamo di essere in Italia) sull'utilità dei manuali in ispecie e dei libri in genere.

Certamente, in un *manuale* di 240 pagine non si può scendere a molti particolari. Ma è il caso di dire che, forzati a metter poche cose nel libro perchè non ingrossasse soverchianente, sarebbe stato più opportuno tralasciare taluni lumi teorici (come l'eterno cenno storico e i processi di fabbricazione di alcuni pezzi) e limitare tutta quell'esposizione di nomenclatura e di morfologia ciclistica, che costituisce la maggior parte del volume, al puro necessario per poter spiegare al neofita i precetti pratici che devono servirgli nello vario contingenze, estendendosi in casi il più possibile.

Anche il voler servire a molti — in un piccolo manuale — espone a non accontentar nessuno. I corridori non son certo gente facile a comprare o a legger libri; se mai, però, faranno uso di qualcuno di quei manuali d'allenamento, in cui trovano trattato in modo esteso e competente ciò di cui abbisognano. La parte quindi dedicata alle corse non interesserà nè i turisti nè i corridori.

Debbo ancora notare che, nel passar in rapida rassegna le varie forme o sistemi di pezzi e accessori, non sempre si dà notizia delle invenzioni più recenti o migliori, e avviene di trovar dedicate intere pagine o incisioni a trovati che, dopo non aver attecchito al loro tempo, sono — si può dire — dimenticati da anni. Insomma, dappertutto si sente che il compilatore non s'era mai dedicato di proposito alla materia, si sente un'incompetenza mal sostituita da una scarsa diligenza. Quanto al *turismo*, basti dire che egli sembra ignorare l'esistenza del Touring Club Italiano, e per additare al lettore delle guide stradali non sa citare che delle vecchie guide estere.

Gli argomenti trattati nel manuale sono i seguenti: *Generalità - Le macchine - Accessori - Manutenzione e riparazione - Istruzioni pratiche - Delle corse velocipedistiche - Dei corridori - Il ciclismo e l'igiene - La bicicletta nell'esercito - Dei motocicli - Piccolo ricettario del ciclista - Vocaboli velocipedistici.*

CATALOGO DI CARTE, STAMPE E LIBRI PUBBLICATI DALL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE. — Luglio 1900.

Questa nuova edizione del catalogo dell'I. G. M. segna un notevole progresso sulle precedenti. L'Istituto v'introduce molto opportunamente la riprodu-

Deliberazioni del Consiglio

Nelle sedute del mese di settembre il Consiglio si occupò fra l'altro dei seguenti argomenti:

Inno del Touring.

1. Diode incarico alla Direzione Generale di esperire le pratiche perchè venga riconosciuto legalmente al Touring la proprietà letteraria dell'inno di Olindo Guerrini, gentilmente ceduto dalla *Domenica del Corriere* al Touring.

2. Di far pratiche perchè l'inno venga presto musicato.

Rivista mensile.

Preso atto con vivo rincrescimento che il Consigliere Dott. Pietro Favari, per suoi impegni sopraggiuntigli ha declinato l'incarico di redigere la Rivista mensile, lo si ringraziò per l'intelligente opera da lui prestata come Segretario della Redazione. Venne affidato alla Direzione, che accettò, di provvedere come risulterà più opportuno per la futura redazione della Rivista.

Congresso della L. I. A. T.

Avuto comunicazione col Capo Sezione legale Avv. Agrati dei risultati del Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche tenutosi a Parigi, ringraziatolo per l'opera da lui prestata in occasione di questo importante Congresso, si prese atto con viva compiacenza della scelta di Milano votata dai Delegati dei vari Tourings come sede del prossimo Congresso. Se ne demandò l'organizzazione alla Direzione generale.

Dogane austriache.

Si prese atto delle note ufficiali di S. E. l'onor. Fusinato, sotto segretario al Ministero degli Esteri e del nostro Ambasciatore in Vienna Conte Nigra, assicuranti che si confida ottenere la revoca dell'I. R. Decreto 21 Giugno 1900 che rende obbligatorio anche per i soci del Touring il deposito di L. 62 per l'importazione temporanea delle biciclette in Austria.

Concorso strade.

Si deliberò la stampa delle migliori memorie presentate sulla manutenzione stradale, in seguito al concorso indetto lo scorso anno con due premi di L. 1000 e di L. 300. Si votò un ringraziamento al socio vitalizio Botticella che ha erogato L. 200, come suo concorso alle spese di stampa delle dette memorie.

Assicurazione delle biciclette.

Avuto notizia delle trattative iniziate dalla Direzione Generale con la Società Cooperativa Italiana di assicurazione contro l'incendio, per assicurare tutte le biciclette dei soci contro i danni dell'incendio, si approvò il contratto predisposto in argomento, plaudendo alla Direzione, la quale, senza notevole sacrificio per il Touring, ha procurato ai soci un nuovo importante vantaggio.

Pubblicità.

Preso atto delle pratiche iniziate colla ditta E. G. Ambrosetti e C. per affidarle l'assunzione della pubblicità sulle pubblicazioni del Touring a partire dal 1 gennaio 1901, si approvò la convenzione presentata dalla Direzione, autorizzandola a stipulare il contratto relativo.

Guida delle grandi comunicazioni.

A Bertarelli che presentò le prime copie della Guida delle grandi comunicazioni, illustrando il piano seguito nella esecuzione di quest'opera, alla quale egli atten-

deva da oltre due anni, si fece una entusiastica ovazione, riconoscendosi che questo nuovo lavoro di Bertarelli segna un importantissimo passo nella vita del Touring e assicurerà al sodalizio numerosissimi nuovi soci e la benemerenzia di tutti i turisti.

La guida venne presentata ai colleghi del Consiglio colla seguente accompagnatoria:

Egredi amici,

Da due anni vado mettendo ogni giorno un po' della mia anima in questo lavoro. Ora, trepidante per il vostro giudizio, arditamente ve lo presento.

Nulla di più mio potrei offrirvi, in ringraziamento di quella deferenza di cui mi avete circondato e che mi ha permesso di condurre a termine tante cose per il Touring.

Eppure nulla di più totalmente vostro potreste avere, poichè ogni frutto del Touring, matura sulla pianta da voi magistralmente coltivata.

Gradite l'omaggio della mia riconoscenza, ed abbiate mi per vostro

L. V. BERTARELLI

Ai Colleghi del Consiglio e del Collegio dei Sindaci del T., dalla fondazione:

Regolamento.

Venne approvato in prima lettura il regolamento interno redatto dal Capo Sezione Legale Avv. Agrati.

Tassa ciclistica.

Si deliberarono nuove pratiche a mezzo del Capo Console di Roma On. Brunialti e del Console di Roma Comm. Oreste Lattes per sollecitare la presa in considerazione della riforma alla legge sulla tassa ciclistica proposta dal T. pubblicata sulla rivista di luglio.

Nuovi consoli.

Riconoscendosi l'opportunità che ogni centro importante d'Italia abbia un Rappresentante ufficiale del Touring, si approvò la proposta del Capo Console Generale aggiunto Gorla di procedere alla nomina di numerosi nuovi Consoli da lui prescelti fra i migliori soci.

Soci benemeriti.

Si proclamano soci benemeriti i signori:

* Farinelli Italo, Bellinzona - * Massa Corradino, Castelguelfo - * Pedrazzini Cesare, Desenzano sul Lago - Cecchi Alfredot Falconara Maritt. - * Grondona Cesare, Genova - * Giovanelli L., Isola Liri Sup. - * Razzini tea, Paride, Livorno - * Orsi Oscar, Lucca - * Monigiotti Giuseppe, Lugano - Civita rag. Carlo, Mantova - Cremonesi Giovanni, Milano - Pirinoli Cesare, Milano - * Ampugnani Pancrazi F., Monaco Prin. - De Angelis ing. Gaetano, Napoli - Mori Giacomo, Palazzona - Bernardoni magg. Alberto, Sanremo - * Longoni Antonio, Seregno - Dovoglia Vincenzo, Trieste - * Piovani Giulio, Vicenza - * Persi avv. Mario, Villalvernia - * Moro Felice, Zurigo.

I contrassegnati con un asterisco sono consoli o capiconsoli.

I soci benemeriti ammontano così a 147.

Soci vitalizi.

Si iscrivono nuovi soci vitalizi i signori:

Federico Petiva di Biella - On. Gustavo Gavotti di Genova - Enrico G. Ambrosetti, Giuseppe Carlo Avelone, Cesare Consonni, Pietro Fabbre, Ginetta Ponti Pirinoli, Max Türkheimer di Milano - Comm. Michele Malutta di Padova - Comm. prof. Guglielmo Mengarini di Roma - Cav. avv. Carlo Cattaneo di S. Giorgio Canavese - Giovanni Gagliardi di Torino, Edoardo Bruno di Lisbona - Ettore Cardoso di Tunisi.

I soci vitalizi ammontano così a 147.

Il Segretario
AVV. F. GASTI.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Agosto al 15 Settembre 1900

SOCI VITALIZI. (*)

Biella - Federico Petiva — **Genova** - On. Gustavo Gavotti — **Milano** - Enrico G. Ambrosetti - Giuseppe Carlo Avellone - Cesare Consonni - Pietro Fabbrè - Ginetta Ponti Pirinoli - Max Urkheimer — **Padova** - Comm. Michele Malotta — **Roma** - Comm. Prof. Guglielmo Mengarini - **S. Giorgio Canavese** - Cav. Avv. Carlo Cattaneo — **Torino** - Giovanul Gagliardi - **Lisbona** - Edoardo Bruno — **Tunisi** - Ettore Cardoso.

SOCI ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — Brizio dott. Vittorio, Zoppi Giovanni.
Cocconato. — Cordiglia Achille.
Castiglione d'Asi. — Caracciolo Borio Enrico, Coda rag. Angelo.
Paderna Villaveria. — Fanzio Giovanni.
Serravalle Serisia. — Balbi Angelo.
Perzona. — Bouissone Pietro, Canogallo Federico Giuseppe, Pedenovi Natale.
Villaveria. — Cantù Luigi Mario.
ANCONA. - Loreta. — Marchei dott. Ettore.
Onimo. — Sinibaldi Sinibaldi.
Senigallia. — Mondolfo Ugo Guido.
AREZZO. - Castiglione Fiorentino. — Gotti Donato.
BARI. — Leoncini Michele.
BELLUNO. - Matarè di Alleghe. — Riva Giuseppe.
BERGAMO. — Agazzi Ant. Giuseppe.
Villa d'Adda. — Gallina Francesco.
BOLOGNA. — Approsio Luigi, Bassi Lodovico, Bastiani Flavio, Borgnino ing. G. C., Maddalena Niccolò, Notari Giuseppe, Piccioli Piero, Procacci Silvio, Rossi Filippo, Tornani Emanuele.
BRESCIA. — Franzoni Rosimbo.
CAGLIARI. — Forzani Filippo.
CASERTA. — Carosi Nazzareno, Ricciardelli Giuseppe.
Isola del Liri. — Mazzotti Enrico, Mazzetti Raffaele, Palermo dott. Giustino, Pantanella Pasquale, Pottinatti Vincenzo, Vendrame cav. Silvio.
MADDALONI. — Baia Alarico.
M. Capua V. — Chiappini Tullio.
Mar. — Orlandi Raffaele, Tronconi Evangelista.
CATANIA. — Pottinatto Concetto.
COMO. — Bassi rag. Ambrogio, Martinotti Amedeo, Monza Felice.
Castello sopra Lecco. — Ravasi Francesco.
Comabbia. — Bernasconi Leopoldo.
Como. — Dürst Giovanni, Folco Beniamino.
Collo. — Guggi Ettore.
Crema. — Bolia Giuseppe.
Lecco. — Bussole Giovanni.
Marate. — Mapelli ing. Giuseppe.
Ortono. — Longhi Pietro.
Palate. — Riccò Alfredo.
Vercesina. — Bazzoni Franco.
COSENZA. - Corigliano Calabro. — Attanasio avv. Gaetano, Rossi Francesco.
CREMONA. — Clerici Bagozzi Innocenzo.
Castone. — Filippo Pietro.
Crema. — Ferrari Giuseppe.
Castodina. — Soccini Romolo.
Cremona (Torre Pallavicina). — Barbò conte Antonio.
CREMONA. — Beltrame Carlo.
Cremona. — Gilardoni Giampiero.
Cremona. — Circolo Alpino, Randone Giovanni.
VERGARA. — Pisa Alberto.
Cremona. — Gallottini Renato.
Cremona. — Carli Ballola Cesare.
CRONZE. — Cardono Aurelia, De Angeji cav. Aless., Fabbrì avv., Pauli Paulina, Piovonelli Giuseppe, Pitei Ubaldo, Schaefer Johann, Scungaglia dott. Grigiano.
CREMONA. — Balbi ing. Luigi, Bruzzo Giuseppe, Camaretto avv. Pier F., Falchi Roberto, Fioroni Federico, Gallinari Luigi, Ghilini Cesare Luigi, Ghilini ing. Silvio, Massone Tommaso, Miretti Alfredo, Rossi Giacomo.
Cremona. — Devoto Mario.
Cremona. — Sbertoli Augusto.
Cremona. — Levrero Mario.
Cremona. — Cuba Antonio, Cuba Luca.
Cremona. — Desalozandria Umberto.
Cremona Levante. — Ionesch Federico.
Cremona. — Crespi dott. Carlo, Stoppani dott. Giorgio.
CREMONA. — Antonietti Primo.
Cremona. — Bacciarelli Alamiro, Rossi cav. Emilio.
Cremona. — Zani Luigi.

LIVORNO. — Bini Giuseppe, Menicanti Ottorino, Panza Alfredo.
LIVORNO. - Altopascio. — Guidi Rocco.
Barga (Mologno). — Marchetti Raffaele.
MACERATA. - Camerino. — Castelli Tito, Porto Civitanova. — Conti conte Riccardo, Luciani Ranier mare. Antonio, Ginevri Pietro.
Recanati. — Carancini Mario.
MANTOVA. — Colorni Marco, Lazzarini Giovanni, Maganzini Lodovico, Modena Achille, Reggiani Ciro, Rinaldi Arturo.
Asola. — Bulgari Ottorino.
S. Giorgio. — Guastalla Lincoln.
MASSA CARRARA. - Carrara. — Gigli Gino.
MILANO. — Amidani Carlo, Antonini Alberto, Arnaboldi Romeo, Benasodo Enrico, Beretta Enrico, Bertolini Vincenzo, Bontempelli Augusto, Broro Federico, Canetta Antonio, Castoldi Emanuele, Cerri Attilio, Cogliati Luigi, Comoni Giuseppe, Cornaggia Giuseppe, Febbrè Pietro, Faglionni Carlo, Fattuoni G. Angelo, Ferrari avv. Augusto, FOSSATI VIRGINIA, Frascoli Andrea, Gerosa Francesco, Gualino Riccardo, Giuliani Eugenio, Guerrieri conte Edgardo, Guggi Egidio, Hansler Guglielmo, Hang Emilio, Ighina Attilio, Liverta Guido, Lorini Giuseppe, Lovati Carlo, Marengi Romeo, Morosini cav. Marco, Noia Napoleone, Nuti Enrico, Reina Enrico, Riboni Piero, Santi Giovanni, Sartorio Riccardo, Segantini Achille, Spatz Giuseppe, Speroni Vittorio, Tedeschi Achille, Tisenmann Giuseppe, Tachur Luigi, Valli Joseph, Viglozzi Guido, Villa ing. Giovanni, Vittadini rag. Giovanni.
Legnano. — Agosti Remo.
Lodi. — Chioda Omero.
Monza. — Astengo Luigi, Benvenuti Nicolò, S. Pietro Sevrso. — Biraghi Michele.
Somma Lomb. — Bianchi Carlo.
Vanzaghella. — Fleury Octave.
Vimercate. — Macchi prof. Enrico.
Zelo Buonpersico. — Bolga Paolo.
MODENA. — Luppi Alfredo, Mazzoni Alfredo, Montessori dott. Roberto.
Maranello. — Sani cap. Alfonso.
S. Felice sul Panaro. — Paltrinieri, Colli Antonio.
Sassuolo. — Pincelli Umberto.
NAPOLI. — Crippa Cipriano, Palanca Ernesto, Panichi Eugenio, Smith Arturo, Volpicelli Fabio.
NOVARA. — Cugiani Cesare, De Conturbia ing. Luigi, Garampazzi Carlo, Pirotta Pier Benvenuto, Scotti avv. Giovanni.
Andorno. — Cortese Carmine.
Biella. — Cominelli Umberto.
Casalhelvame. — Bossi Vittore.
Lea. — Anfosso G. B.
Oleggio. — Brambilla Carlo.
Pallanza. — Faicomi Arturo, Stahly Federico.
Piedicavallo. — Jan Scotti Carlo.
Pallone. — Viale Giovanni.
Sagliano. — Nicodano dott. Evasio.
Treigliano. — Sasso G. B.
Vercelli. — Invernizzi prof. dott. Vittorio, Lebole rag. Luigi, Poggio Mauro, Cugnolia avv. Modesto.
PADOVA. - Cittadella. — Audretta G. B.
PALERMO. — Tomasi Francesco.
Termini Im. — Maccione Francesco.
Villabate. — Meschini Antonio.
PARMA. — Bagatti Edoardo, Bianchedi ing. Ugo, Biraghi Giovanni.
Fontanelato. — Bandini Raffaele.
Fontevero. — Bonaventura Ettore, Corradi Catullo.
PAVIA. — Dogliani Giovanni.
Cardasso. — Quirici Federico.
Mortara. — Mazzini Piero.

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci Vitalizi pagano Lire **CENTO** una volta tanto. — (***) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una d'entrata di L. 2. una volta tanto — Una quota annua di L. 8. — annue. — Art. 12: Il Consiglio non riceve alcun reclamo contro il candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci e al candidato la tessera di riconoscimento.

PESARO. — Fonghi Alessandro.
PIACENZA. — Conti Giuseppe.
Fiorenzuola d'Arda. — Nicelli prof. Arnaldo.
PISA. — Bracci dott. Cosimo, Della Chiostra dott. Francesco, Pontecarvo Giacomo.
PORTO MAURIZIO - S. Remo. — Belli de Leonardi, Moraldo Giovanni.
Ventimiglia. — Ostas Walter.
RAVENNA. — Moretti cap. Umberto.
Fusignano. — Piancastelli dott. Giovanni.
Lugo. — Gordini Tullio.
REGGIO CALABRIA. — Bulgheri Antonio, Maropati Francesco.
REGGIO EMILIA. — Loffi prof. Luigi.
ROMA. — Bodo avv. Paolo, Castellana Luigi, Cianni Romolo, Gioia Edoardo, Mongarini Umberto, Phiperno Giacomo.
Frascati. — Napoleoni Arturo.
Velletri. — Ridolfi Giuseppe.
SIENA - Valiano. — Moretti Leopoldo.
SONDRIO. — Benvenuti Calviero, Parolo Ettore, Toccalli Giacomo.
Bormio. — Rini dott. Giuseppe.
TORINO. — Alliani Ernesto, Bandino Lorenzo, Bianchi di Rascio Mario, Calarotti Cesare, Calderoni Amedeo, Cattaneo cav. avv. Carlo, Cattaneo Giuseppe, Cavine Rossino, Colombatti Clemente, Ilmoig Camillo, Lavini Cesare, Mattei Mario, Micheli dott. Ferdinando, Morelli di Popolo Carlo, Penazzo rag. Francesco, Roggero Alessandro, Roussu Luigi, Sella Oreste, Vinaj Andrea.
Alpignano. — Groni Piero.
Isera. — Gerbore Nicolò, Prezerutti Giuseppe.
S. Pierre. — Savorgnan conte M. Antonio.
Strambino. — Vercellini dott. Federico.
Susa. — Borzini Attilio.
TREVISO - Casteltranco Veneto. — Dandolo dott. Alessandro, Muschietti Giovanni, Tabacchi Luigi.
Lanceno. — Persico conte Angelo.
UDINE. — Cigolotti G. B.
Buttrio. — Tommasoni Giacomo.
Flubano. — Sbrizzi Danto.
S. Daniele. — Graziari Attilio.
VENEZIA. — Ciardi Giuseppe, Rossi Camillo, Veratti G. B.
Alvisopoli di Fossalta di Portogruaro. — Mainardi Giulio.
VERONA. — Faggiuoli G. B., Marastoni Cesare.
Albaredo d'Adige. — Caliani G. B.
VICENZA. — Arcaro Luigi, Bevilacqua Gino, Paganelli Zicavo nob. Filippo, Santogiuliano Augusto, Trissano conte Gian Giorgio.
Bassano. — Nardini Bortolo.
Cornedo. — Cerato Luigi.
Lonigo. — De Pieri dott. Giuseppe.
Malo. — Lambon G. B.

ESTERO.**Austria-Ungheria.**

TRENTINO.
Ala. — Zolger Luigi
VENEZIA GIULIA.
Farra d'Isosno. — CEROLIMICH ANNA, Gerolimich Federico.
Messalombardo. — Stoffola Beniamino.
Trento. — Blarasin Silvio, Dur Riccardo.
Perteole. — Michieli Tomaso.
Trieste. — Rocco Umberto.

PROVINCIE DIVERSE:

Innsbruck. — Toffol Valentino.
Klagenfurt. — Hanser Paolo.
Vienna. — Gei Giuseppe.

Francia.

Nizza Marittima. — Blinnik of Catherine.
Manaco Principato. — Lovamo Alessandro, Michel Eugène.

Grecia.

Corfu. — Battino Marco.

Inghilterra.

Curwen Woods. — Zoh M. Gibson.
Hersham. — Williamson Carlo.

Svizzera.

Bellinsona. — Bernasconi Giuseppe, Colombi Emilio.
Berna. — Vagnieri Giorgio.
Cavigliano. — Guarda Umberto.
Chiasso. — Stoppa Adolfo.
Lugano. — Biaggi Giuseppe, Formenti Arturo.

Africa.

Cairo. — Ambrosoli Virgilio.
Tunisi — CARDOSO ENRICHETTA, Cardoso Ettore, Cardoso cav. Giacomo, CARDOSO GILDA, CARDOSO OLGA.

America.

Pará (Brasile). — Pietrasanta Lorenzo.

Soci annuali a tutto il 15 Agosto 1900.	N. 1991
» » dal 15 agosto al 15 settembre 1900	» 20
Soci Vitalizi	N. 200
Totale soci al 15 settembre 1900	N. 200

Stab. Lito-Tip G. ABBIATI, Vicolo Rovello, 2

Gerente: COLOMBO TRANQUILLO.

S.T. MAISON TALBOT
 Gomme piene e pneumatiche per vetture ed automobili.

• MILANO - Foro Bonaparte, 46

CARLO NAEF Via A. Manzoni, 31 - MILANO

Macchine Utensili ed Accessori per la lavorazione dei metalli e del legno, per la meccanica, fonderia, lattoniere, gasista, idraulico, fabbro, elettricista, ecc., ecc.

Specialità Macchine Americane

MAGAZZINI BEN FORNITI



RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

SOMMARIO: — Che cosa fa, che cosa è, che cosa sarà il Touring Club Italiano. — Il Touring alla scoperta dell'Italia, *Ottono Brentari*. — Le cartoline illustrate. — Una grande collezione per il Touring, *A. G. Bianchi*. — Il giro dell'Italia in automobile. — Meraviglie Sicule, *Luigi Vittorio Bertarelli*. — Arte e ciclismo, *o. b.* — Gli Automobili e l'esercito, *Io Cielo*. — Di palo in frasca, *Dott. Forbiel*. — Attività delle Sezioni. — Nuove pubblicazioni, *g. o.* — L'annuario del 1901. — Tesoreria. — Economato, *Rag. A. Ardenghi*. — Biblioteca. — Sezione Legale, *Avv. Cesare Agrati*. — Sezione Dogane, *Stanslao Farboni*. — Come si può diventare soci del Touring senza pagare la quota. — Un nuovo vantaggio per i soci del T. — Come si corrisponde colla Direzione del T. — Annunzi a pagamento. — Deliberazioni del consiglio. — Consolato — 27. — Elenco del corpo Consolare. — Negrolgio. — Elenco dei Candidati.

Che cosa fa, che cosa è, che cosa sarà il TOURING CLUB ITALIANO.

Nell'ultimo numero della **Domenica del Corriere** troviamo un articolo, assai lusinghiero, di **Io Cielo** sulla guida delle strade di grande comunicazione del nostro Bertarelli; e quell'articolo, riportate e commentate le cifre che noi demmo nel numero precedente, conclude:

Tale cifra si presta a qualche considerazione. Essa anzitutto dimostra quanto possa fare l'unione delle forze: sarebbe stato follia per qualsiasi editore tentare una simile pubblicazione. E quand'anche l'avesse voluta tentare, come avrebbe potuto compensare il lavoro intelligente ed immane che ha prestato il Bertarelli?

Il Touring è una delle poche iniziative che in Italia — la terra del turismo — abbiano trovato uno sviluppo più che confortante: ma esso è ben lontano ancora d'aver raggiunto la sua massima potenzialità. Troppi lo credono ancora un'associazione semplicemente sportiva, buona per dei giovani che hanno tempo e voglia di divertirsi: troppi ne ignorano ancora gli scopi altamente patriottici e l'opera utilissima, concretata in tante carte e guide regionali, nonchè la popolarità che esso seppe dare alla conoscenza del nostro paese.

Allorchè si pensa che con 21.000 soci i quali pagano 6 lire all'anno, il Touring ha potuto loro dare quest'anno, oltre al bollettino mensile e all'annuario, la guida dell'Emilia in tre volumi, la carta dell'Italia meridionale e questi cinque volumi delle strade di grande comunicazione, si rimane meravigliati e si rende lecita la domanda cosa mai non saprà escogitare il Consiglio della valorosa associazione allorchè tutti gli italiani colti avranno compreso il loro dovere e i 21.000 soci attuali saranno diventati almeno 50.000.

Accettiamo di gran cuore l'augurio, colla ferma fiducia che anche il Touring Italiano, date le debite proporzioni di popolazione, potrà presto vantare il numero di soci ai quali ha diritto, e che lo metteranno in grado di sviluppare ogni giorno di più, **viribus unis**, il suo vasto programma d'interesse nazionale.

Come si raggiungerà tale scopo? In un modo semplicissimo: ogni socio ne procuri un altro.

Il Touring alla scoperta dell'Italia

Un egregio pedante, uno scettico impenitente, un amico carissimo, il quale, fra le sue buone qualità, ha pure quella di essere socio del Touring, letto il mio articolo sulla guida itineraria delle grandi comunicazioni di L. V. Bertarelli, mi scriveva:

«Lessi tutto bene; ma... c'è un ma.

«Il Touring ed il Bertarelli compierono indubbiamente dei miracoli; ma il loro programma è limitato, e presto sarà esaurito. E non sarà allora esaurita anche la *ricendi causa* del nostro florido sodalizio?».

«E quello che dico provo.»

«Il Bertarelli ci ha già data, in nuova ed ammirevole edizione, la guida delle grandi comunicazioni dell'Italia e del resto d'Europa; e date ci ha le guide regionali della Lombardia, del Lazio, del Veneto, del Piemonte, dell'Umbria; e sta attendendo a quella della Toscana; e ci ha dato oltre cinquanta profili e planimetrie. Ora domando: quando non ci saranno più da fare né guide regionali né profili (e fra qualche anno, colla grande attività del Bertarelli, tutto sarà finito) che resterà da fare al Touring? Dovrà esclamare il *nunc dimitte scrum tuum, Domine* o morire.»

Il mio egregio amico, che è pure una brava persona, è proprio, malgrado tutte le guide del Bertarelli, andato fuori di strada; ed io tenterò di ricondurvelo; e poichè potrebbe anche darsi che altri la pensino come lui, così credo di far cosa non inopportuna rispondendogli pubblicamente.

Prima di tutto si deve ben guardarsi dal confondere il Touring con una casa editrice. Il nostro sodalizio pubblica delle utilissime guide, che contribuiscono assai ad aiutare gli Italiani a scoprire l'Italia; ma non è questo solo il suo scopo. Altri molti ne ha; e chi voglia conoscerli non ha che da leggere lo statuto, per persuadersi che anche se nulla pubblicasse, pure il Touring avrebbe altre cento *causae ricendi*.

Ma, supponendo per un momento che questo solo sia il suo scopo, si può subito dimostrare che anche questo basterebbe per renderne utile la vita per qualche secolo.

Prima di tutto le guide Bertarelli, come tutte le guide del mondo, sono di loro natura continuamente soggette a variazioni, aggiunte, correzioni; e perciò sono necessarie di frequente nuove edizioni; e quando, per esem-

pio, sarà completata la serie delle guide regionali, si renderà più che necessaria una ripubblicazione delle prime di esse uscite in luce.

E poi il Bertarelli è la nostra Rossana. Ricorda l'amico che mi scrive la scena quinta dell'atto terzo del Girano di Bergerac del Rostand? Cristiano di Neuville dice a Rossana: *Io t'amo*; e Rossana risponde: *Si parlate d'amore*; e Cristiano ripete: *Io t'amo*; e Rossana ribatte: *E' il tema... Adesso ricamate*.

Ora, Cristiano personifica i soci del Touring, e Bertarelli, Rossana; e Rossana Bertarelli, quando avrà finito di tessere la sua vastissima tela, od anche fin d'ora riferendosi alle parti di essa già messe in circolazione, dice ai soci: *E' il tema... adesso ricamate*; tocca a voi adesso completare l'opera mia, colle piccole guide o monografie locali, le quali devono illustrare, sotto tutti i punti di vista interessanti, una delle mille e mille strade che io misurai ed elenca.

Ora, l'invito che il Bertarelli ha, sotto tale aspetto, lanciato al Touring, qualche notevole frutto ha già dato; ma quanto c'è ancora da fare! C'è da lavorare per qualche generazione?

E notisi anche che, per illustrare l'Italia, qualche cosa n'è pur fatto anche fuori del Touring, e prima che esso nascesse; e le nostre guide generali, o regionali, o provinciali, o locali sono migliaia e migliaia. Ma chi può conoscerle? Molte di esse furono pubblicate in numero scarso di copie; molte monografie sono sepolte in riviste o giornali; e fra di esse ve ne sono di ottime, di buone, di mediocri, di cattive, di pessime. Chi può tutte conoscerle, giudicarle, e fra esse scegliere l'una piuttosto che l'altra?

Ed ecco aperto anche qui un vastissimo campo all'attività del Touring, campo che può essere percorso per intero solo coll'aiuto dei soci più intelligenti e volenterosi; e questo campo è la *bibliografia turistica italiana*, lavoro già iniziato, con grande amore e notevoli frutti, dal consigliere-bibliotecario del Touring, Guido Olivieri.

Si tratta di raccogliere dati su tutte le pubblicazioni che scrivono ad illustrare e far conoscere l'una o l'altra parte d'Italia, e di completar l'opera col riunire, nella biblioteca del Touring, il massimo possibile numero di tali pubblicazioni. Non pare all'amico che mi scrive, che anche questo sia un lavoro che darà da fare per un pezzo!

E poi e poi (oltre la pubblicazione delle cartoline illustrate, di cui si parla in altro articolo di questo numero) per far conoscere sempre più l'Italia al Touring s'offrono altri mezzi, dei quali parleremo un'altra volta.

E per concludere dirò che, se è vero, come d'insegnavano quando andavamo a scuola, che la parola *geografia* significa *descrizione della terra*, certo si è che il Touring ha tutto diritto di essere annoverato tra i geografi. Quanti infatti contribuirono più di esso alla descrizione della terra italiana?

Dio guardi o liberi il Touring dal trasformarsi in un'accademia geografica, dal cristallizzarsi tra le formule d'un'accademia scientifica; è un corpo vivo, molto vivo, che ha bisogno di molta aria e di molta luce, e non di rinchidersi fra le sale d'un istituto. Il Touring non pretende di essere un'istituzione scientifica; ma sa però che sua divisa è *res et mente*; sa che alla diffusione delle nozioni geografiche ha contribuito e contribuirà; e, per conto mio, esprimo l'augurio che il Touring non

venga dimenticato quando l'anno venturo si convocherà nella città nostra il congresso geografico italiano, al quale il Touring potrebbe presentare una bella serie di fatti, ed una serie non men lunga di promesse, della categoria di quelle promesse che si mantengono sempre.

OTTORIO BRENTARI.

Le Cartoline illustrate

Una grande collezione per il Touring.

Caduta l'idea bella e geniale, ma costosa e un poco complicata, dell'illustrazione fotografica dell'Italia, patrocinata con tanto entusiasmo dal dott. Favari, io avevo presentato dalle colonne di un giornale sportivo un'altra proposta: quella che il Touring si facesse iniziatore d'una illustrazione di quanto di più pittoresco possiede l'Italia, mediante la pubblicazione di serie proprie di cartoline postali. Mi pareva che l'iniziativa, oltrè una buona idea, potesse rappresentare anche un buon affare.

Mi si è risposto allora che di cartoline di questo genere ce ne sono troppe: che si andrebbe a seminare su di un campo già troppo mietuto; ed io mi sono rassegnato a queste buone ragioni, pensando però che appunto dalla confusione, dalla mancanza d'ordine e di unità delle pubblicazioni di cartoline, che gli speculatori e gli industriali fanno, il Touring avrebbe potuto trovare la ragione del successo proprio. Perché, per citare un esempio, vi sono dei collezionisti delle figurine pubblicate dalla casa Liebig, e non ve ne sono di tutte le altre infinite che si pubblicano nel mondo? Perché — la risposta non è difficile — quelle della casa Liebig rispondono ad una unità, se non di concetto, di pubblicazione, cosicché la collezione è possibile ed ha, anche di fronte al numero enorme, ben seguita la propria linea di condotta.

Ora io, pur rassegnandomi oggi alle buone ragioni, che mi vennero date allora, insisto più che mai nel ritenere che la pubblicazione da parte del Touring, di cartoline illustrate, allorchè venisse compiuta col concorso di artisti valenti — e fra i suoi soci di valentissimi non ne mancano — incontrerebbe grande successo e potrebbe anche rappresentare un discreto utile per l'Associazione. Le cartoline di paesi e di costumi che attualmente si pubblicano sono molte, ma pochissime sono quelle che rispondono, — se si eccettuano quelle del Tafuri per Venezia e Verona e quelle di un artista tedesco, di cui non ricordo il nome, per i nostri laghi e alcune altre rare eccezioni, — a un concetto non industriale. E poichè sarebbe un vasto, un simpatico campo nuovo d'attività per l'Associazione, un ottimo mezzo per essa di far conoscere le bellezze del paese nostro o di fare apprezzare i propri scopi, così non riesco a rinunziare all'idea e mi permetto di gettarla fra i soci. Se è buona, essa non mancherà di trovare aderenti e sostenitori.

Ma lasciando però in disparte ciò in cui io e il Consiglio del Touring potremmo non essere concordi, mi farò banditore di un'idea, la quale, suggerita dal consiglio fecondo del Segretario Generale, l'avv. Guasù, è da d'ora, non importando all'Associazione nè impegno di spesa, nè responsabilità di sorta, approvata da tutti. Essa servirà anzi di ottima preparazione al miglior lavoro da me proposto, nell'eventualità lo si ritenga un giorno utile e lo si volesse tentare.

L'idea è questa: che il Touring si faccia per suo conto collezionista. E mi spiego.

Il Touring ha oggi 21.000 soci disseminati in ogni regione d'Italia e nelle principali dell'estero: basterà rivolgere a tutti questi amici fedeli un invito perchè da ogni parte piovano le cartoline.

Questo dovrebbero riguardare:

Descrizioni di località: panorami, principali edifici.

Cose notevoli: opere d'arte, curiosità del luogo, monumenti.

Costumi: aceno, tipi, ecc.

Queste cartoline, che si possono spedire con cent. 2 dall'Italia e con cent. 5 dall'estero, avendo l'avvertenza di cancellare con un tratto di matita l'indicazione: *Cartolina postale*, dovrebbero portare il nome del socio o il timbro del consolato che spedisce. Ciò, com'è noto, vien consentito dai regolamenti postali.

Ho nominato i Consolati, e secondo me questi dovrebbero cooperare al buon esito dell'iniziativa: essi potrebbero, anche ad evitare inutile dispersione di energia, — (che sarebbe in questo caso rappresentata dall'invio da parte di diversi soci, delle istesse cartoline) — quotare i soci del loro centro, perchè il Consolato possa essere rappresentato da tutto quanto di bello e d'interessante è stato pubblicato nella sua giurisdizione.

Basterebbe che ognuno dei soci contribuisse con una cartolina, perchè il Touring, possa vantare una delle più belle, e delle più complete collezioni che si conoscano.

E il nome dei soci e dei consolati che parteciperanno a dotare il Touring di questa raccolta, potrà figurare nella Rivista Mensile.

..

Ma una Associazione — si dirà — non può fare una raccolta di questo genere per puro spirito di collezionismo. La raccolta deve rispondere ad uno scopo e possibilmente ad uno scopo utile.

L'osservazione è giusta ed eccomi a dire lo scopo della collezione.

Le cartoline illustrate, man mano che perverranno, dovranno essere suddivise per stati, provincie, regioni e località ed opportunamente ordinate. Allorchè la collezione riuscisse, come io penso, importante, il Touring potrà organizzare un'Esposizione a Milano, nelle sale di qualcuna delle grandi associazioni artistiche; inoltre esso potrà anche prestare la collezione a quei Consolati, che in occasione di speciali affermazioni turistiche volessero organizzare un'Esposizione.

Questo cartoline poi ben classificate e raccolte in volumi figureranno degnamente nella Biblioteca del Touring e potranno essere, oltrechè materiale ottimo per le pubblicazioni future del Touring, che tendono ad illustrare pittorescamente l'Italia, utilmente consultate da quei soci che vogliono compiere un viaggio o da quelli che sono a loro volta collezionisti.

Giacchè non bisogna dimenticare che di tutti i collezionismi, questo delle cartoline illustrate è il più generalizzato, non soltanto per virtù della moda, ma anche perchè di tutti è il più estetico o il più utile. I turisti sono sempre stati collezionisti del pittoresco per indole ed essi hanno più degli altri benedette le cartoline postali, che hanno tolto dalla circolazione quegli orribili album foto-litografici, che riducevano tutte le città al comune denominatore di prospettive piatte e di una tinta bruna, per effetto della quale anche il bel cielo d'Italia pareva ammalato d'itterizia.

E la collezione del Touring potrà in corso di tempo essere completata da altre collezioni individuali. Un

socio parte per un viaggio lungo, nuovo, vario e pittoresco: come ha fatto ultimamente Masetti o come fa così di sovente L. V. Bertarelli? egli potrà col mezzo delle cartoline postali documentare il suo viaggio o fare di esse omaggio al Touring, che le terrà distinte dalle altre, collocandole sotto una denominazione sola: ad esempio per Masetti scriverebbe: *Viaggio di Luigi Masetti - Gibilterra - Capo Nord - Costantinopoli - 1900.*

Insomma l'idea mi par buona, semplice, simpatica e poco costosa. Essa non ha bisogno di essere discussa: può essere subito attuata. Sta ai 21.000 soci del Touring di fare che l'attuazione sia splendida: sta ai Consolati di gareggiare in una simpatica emulazione.

A. G. BIANCHI.

In correlazione a quanto è esposto nell'articolo qui sopra, la Direzione Generale del Touring C. I. accoglierà di buon grado le cartoline illustrate che i soci e i Consolati vorranno spedirle, per la sua collezione.

Com'è detto più sopra le cartoline di paesi, di cose locali notevoli o di costumi, potranno essere spedite: *Alla Direzione del T. C. I., Via Giuliani, 2, Milano,* con un bollo da 2 cent. dall'interno e di 5 dall'estero avendo l'avvertenza:

I. di cancellare con un tratto di matita l'indicazione: *Cartolina postale.*

II. di non scrivere a tergo che il nome del socio o del Consolato che spedisce.

Nella Rivista verranno segnalati i nomi dei soci e dei Consolati che vorranno contribuire a formare la collezione del Touring. Noi abbiamo fede che in poco tempo questa sarà una delle più belle e complete che si conoscano.

Il giro dell'Italia in automobile nel 1901

A quanto pare ormai certo, uno splendido progetto automobilistico verrà attuato nella primavera del 1901.

Il «Corriere della Sera», ha ideato di promuovere l'anno venturo una affermazione automobilistica.

Essa consisterà nel «giro dell'Italia in automobile». Non si tratterebbe di una corsa, ma di un viaggio turistico compiuto da una numerosa carovana di automobili d'ogni forma e grandezza, i quali andrebbero a portare fra paesi ancor ignoti e su strade ancora intatte il verbo del nuovo mezzo di locomozione.

Il «Corriere» assegnerà a ogni partecipante una coppa artistica, modellata dallo scultore Paolo Trubetzkoy.

Il compimento dell'iniziativa, che verrà affidata a speciale comitato, sarà appoggiato dal Touring Club, e dai Club automobilistici di Torino e di Milano. Quest'ultimo vorrebbe far coincidere il giro dell'Italia con una esposizione di automobili a Milano.

Tutti questi non sono che propositi, ma prossimi a essere concretati in progetto. Fra gli automobilisti l'annuncio di un'affermazione turistica così caratteristica e importante, ha destato grande interessamento: tutto lascia credere che imponente sarà la carovana, ed ottimo il risultato.

L'automobilismo si è andato nel 1900 molto estendendo: numerosi furono i conquistati ed enormi i progressi che si sono effettuati nelle costruzioni.

Fra i ciclisti passati al nuovo mezzo di locomozione, notiamo il cav. Johnson, Direttore generale del Touring Club Italiano e, fra quelli che stanno per passare, Luigi Vittorio Bertarelli.

Meraviglie Sicule

Di buon mattino Adolfo Celi, direttore del Museo Archeologico di Girgenti, venne gentilmente a prendermi all'albergo.

Un vetturino aspettava alla porta, fece sul manico della frusta divotamente il segno della croce, la baciò, saltò allegramente in serpe, e via con gran fracasso di sonagliere e traballare di pennacchi alle lucenti bardature.

Girgenti è sulla cresta di una collina, di cui il punto più alto è il Duomo, a 330 m., e scende sul fianco di essa, calando ripida sull'altipiano ove un tempo si stendeva, come sul fondo di una arena, l'antica Agrigento. L'altipiano triangolare, di alcuni chilometri di superficie, è conterminato da un salto di roccie, ai piedi delle quali scorrono i due storici fiumi Acragas e Hypsas; due chilometri più oltre si stende la spiaggia del mare.

La mia carrozza scende prestamente nella principale e quasi unica via della città, dove si trattano gli affari, in mezzo a un gran movimento di folla. Si direbbe che due popoli vi si mescolino. Uno è quello di tutta la città di provincia: impiegati, soldati, bottegai, piccoli borghesi; l'altro è quello indigeno, vivacissimo, molto marcato pel tipo selvaggio, le carni scurissime, il parlare concitato, la figura inculta.

Fuori di questa strada non vi sono che vicoli accesi, stretti, rotti da lunghe scalinate, passanti sotto arcate oscure. E' un labirinto, che tratto tratto ha delle scappate d'azzurro sul mare poco lontano, tra due case dove la vista sfugge libera.

La vettura uscita dalla Porta del Ponte, scende per una strada a rompicollo fino alla fonte dei Greci, posta all'estremità di un antico canale dove è un via vai continuo di carri e mulattieri che vi attingono per la città. Che macchiette interessanti, in quel brulichio di gente col diavolo in corpo, che si disputano la precedenza alle bocche d'acqua o si fanno largo tra le otri e le bigoncie?

AGRIGENTO. — Un museo in una strada.

Appena giunti sull'altipiano di Agrigento, la vista si allarga.



IL TEMPIO DI GIUNONE LUCINA.

— Amico mio, mi diceva il Celi, Girgenti ha 22000 abitanti, ma cosa sono mai in confronto degli 800000, e più, che contava Agrigento?

« Vedete la nostra cara cittadina d'oggi: essa è tutta lassù dove un tempo c'era appena posto per la necropoli; Agrigento antica riempiva tutto questo altipiano. Là in alto a destra, quell'alta cresta che tocca i 351 m.

era la Rupe Atenea; lassù passavano le mura, che scendendo presso il tempio di Cerere o Proserpina, e tutto lungo la scarpa che domina l'Acragas e l'Hypsas, formavano un circuito di più di dieci chilometri.

« Che meravigliosa città doveva essere quella! Nessun'altra ebbe la sua magnificenza, e la sua fama di ricchezza e di splendore. Pindaro ne era innamorato e la chiamava, nei suoi canti, la più bella città che i mortali avessero costruito. Nei primi secoli della sua vita, miriadi di schiavi lavoravano a innalzare le opere grandiose di cui ci restano gli avanzi.



IL TEMPIO DELLA CONCORDIA.

Agrigento ebbe un periodo di lusso inaudito, sconosciuto a Roma stessa. Empedocle diceva che gli Agrigentini costruivano come se dovessero campare in eterno e banchettavano come se dovessero morire all'indomani. Vedete qui sul margine della strada: cinquanta o sessanta centimetri più alto del livello attuale, voi scorgete ancora il resto del pavimento di mattoni della strada antica. Tutte le strade erano pavimentate così.

Questa strada di campagna conduce al tempio di Giunone Lucina. Gli avanzi maestosi appaiono a un tratto in mezzo a grandi ulivi, sull'orlo dell'altipiano. Avvicinandosi ad essi si resta sbalorditi, oppressi, come all'alzarsi di uno scenario, che lasci vedere un meraviglioso quadro di ideale grandiosità. — Una selva di colonne si drizza sopra una platea di 41 m. di lunghezza per 20 di largo. Tutto un lato del tempio — sedici colonne — è ritto intieramente e porta intatto l'architrave; il rimanente fu molto danneggiato dai terremoti più che dagli uomini, che invano si affaticarono per abbattere quest'opera.

— Andiamo, andiamo, ora vedrete di meglio, mi dice il Celi, dopo avermi lasciato godere dello spettacolo. Strappatevi all'ammirazione, vi serbo per tra poco una scena ancora più bella.

Rimontiamo in carrozza e ripartiamo, percorrendo una stradetta parallela all'orlo dell'altipiano. A destra o a sinistra la fiancheggiano dei muriccioli sui quali ulivi, cactus, carrubieri o agavi sporgono il più bizzarro intreccio di rami, che si possa immaginare. Tutto è classico in quella stradicciola, le ombre singolari, la vegetazione esotica, la vista del mare, sulle rupi dei monumenti.

— Guardate questi muriccioli, dice il Celi. Essi sono fatti di venerabili avanzi. I geologi negli strati leggono la storia della natura, come nelle pagine di un libro. Noi archeologi abbiamo qui tutta un'opera di storia. Osservate: vi sono dei cippi, in questi muri, dei capitelli, delle lapidi spezzate o capovolte. Vedete quel pezzo tondeggiante: di sicuro è una modanatura, un toro. Eccovi un rostro della base di una colonna, dei

gocciolatoi che pendevano sotto i triglifi da qualche cornice; quella pietra è un pezzo di imoscapo! Qui vi è un cancelletto: i due pilastrelli sono coronati, come vedete, in alto, da due coni di pietra scura in forma di pane di zucchero schiacciato; ne avrete visti altrove: sono macine da grano all'uso greco. Ora viene un tratto ove abbondano, tra le pietre a secco, dei mattoni. Scendiamo: vedete che mattoni diversi dai nostri? Essi hanno più di duemila anni. Guardate questa scheggia rossa di terra cotta fermata nella malta: dalla sua forma io capisco che appartenesse a un cratere, forse di squisita fattura. In verità questo muro è degno d'essere portato tutto intiero in un museo!»

Il Tempio della Concordia.

Io ero come trasognato. Ma in quell'istante la vettura si arrestò di colpo e il vetturino saltò a terra. Eravamo giunti.

Dove? In una radura calva, leggermente rialzata, sulla cui cima si eleva il meraviglioso tempio della Concordia, il più bello d'Italia e di Grecia.

Impallidisce ogni espressione d'entusiasmo dinanzi a quella ancor vivente e forte evocazione della più perfetta arte dorica! Essa sorge nel mezzo di una cornice degna della sua bellezza: l'eterna natura, l'eterna arte, sono uniti in un monumento imperituro.



II. TRILAMONK, NEL TEMPIO DI GIOVE.

Il colosso è là eretto, quasi intatto. Le fughe interminabili delle sue massicce colonne, circondano le ciclopiche mura della cella; gli architravi e i frontoni decorati di nobili metope, hanno resistito alle ingiurie inutili di 25 secoli di tempo. L'immane costruzione par di bronzo, nel sole che l'arde di calde luci: la tinta aurata di quegli invitti marmi, risplende sul fulvo terreno che circonda le gradinate.

La piccola eminenza, proprio sull'orlo dell'altipiano, guarda tutt'intorno fino al mare da una parte, fino a Girgenti e alla Rupo Atenea dall'altra. Di là si segue coll'occhio tutta la scogliera che come un bastione fortificato formava la difesa principale di Agrigento, e, sulla pianura ondulata che sta appiedi del tempio, il luogo ove, nella prima e nella seconda guerra punica, romani e cartaginesi combatterono epiche battaglie.

L'immonso mare africano placido e deserto si stende davanti all'infinito. Nè una vela, nè il fumo di un vapore ne solcano lo specchio uniforme, solo Porto Empedocle, col suo molo costruito in parte cogli avanzi del tempio di Giove, mette una nota di vita moderna nel quadro di così pura antichità che io contemplo.

— Amico mio, mi diceva il Celi, io godo di vedervi gustare la profonda bellezza di questo luogo. Il panorama è meraviglioso, invano ne cercherete uno uguale.

Qui ogni zolla ed ogni sasso ci parlano. Da questi sopolieri sembrano uscire i grandi generali romani e cartaginesi; le ossa dei numidi, dei greci e dei saraceni si raccolgono alla chiamata dei nostri ricordi. Si ricostituiscono gli eserciti, le onde dell'Acragas e dell'Hyppas volgono ancora roise di sangue. La terra parla, le memorie rivivono.

Qui, tra i colonnati imponenti del pronao di questo tempio della Concordia, che fu un tempio di Venere, si aggirano ancora le clamidi e i pepi e vediamo un'altra volta i bianchi paludamenti delle vestali; dal postipo vengono sempre le voci degli auguri. Guardate: su quei gradini,



TEMPIO DI CASTORE E POLLUCE.

tra le ali di popolo reverente, salì il grande Cicerone, chiamato dagli Agrigentini a pronunciare la sua tremenda invettiva contro il proconsole Verre!

Il Celi mi ipnotizzava. Io vedevo tutto ciò, intendevo i clamori del popolo, il canto dei sacerdoti; mi giungeva l'olezzo dei fiori, di cui le donne coapargevano il cammino del grande oratore, da cui Agrigento aspettava la salvezza.

Il tempio rinasceva ai miei occhi in tutto il suo splendore. Che potenza suggestiva in quei ruderi imponenti! Uno stormo di colombe azzurre volteggiava tra le colonne e nell'interno della cella, e dagli sfondati tetti si alzava di tratto in tratto a roteare nel cielo. Quando era nell'ombra opaca delle volte, somigliava a un funereo stuolo di neri corvi di cimitero; quando si elevava nel sole, le tesse ali brillavano come d'argento, come se una pioggia di fiori, portati dal vento, cadesse su quelle tombe. Impressioni lievi, ma profonde. Chi sente queste sfumature, comprende che sono delicatezze che non dimenticherò mai.



TOMBA DI TERENO

Impressioni lievi, ma profonde. Chi sente queste sfumature, comprende che sono delicatezze che non dimenticherò mai.

Ancora la grandezza di Agrigento.

Intanto ci raggiunse il custode delle antichità, che abita in una casa lì vicina. E' un uomo assai intelligente e, a suo modo, anche istruito. Da venti anni si aggira tra le « sue » rovine, le studia e le ama. Esso intavolò

subito col Celi una discussione minuta sul modo di interpretare certi segni di una pietra. Ciò mi riposava un momento: mai forse ebbi a compiere un così intenso lavoro intellettuale, per comprendere ed ammirare il connubio del paesaggio colle opere dell'uomo.

Non mi sarei saputo staccare da quelle meraviglie, se il sole già alto non mi avesse avvertito che il tempo passava rapidamente. Rinontammo in carrozza col dotto custode.

Il cavallino correva di buona voglia, spronato dalle rumorose sollecitazioni dell'automedonte. Io era felice: il Celi declamava poesie sulla sua Agrigento con una faccondia inaudita e un sentimento profondo; poi s'intorrompeva per ridirmi qualche squarcio dell'altisonante prefazione di una sua opera sulle antichità agrigentine.

Di tanto in tanto il custode fermava la carrozza per mostrarmi un punto di vista, una pietra discussa, un luogo ove degli scavi metterebbero in luce, secondo lui, tesori inestimabili.

Arrivammo così davanti al tempio di Giove, il più vasto di tutti — 111 metri di lunghezza, ma incompiuto, distrutto dai terremoti, saccheggiato per difendere Porto Empedocle.



Tuttavia ciò che rimane è grandioso. Basterebbe la grande statua del Telamone, alta otto metri, coricata nel mezzo della platea, per dare la misura dell'immensità di questa costruzione. Il gigante abbattuto dorme il sonno eterno, col capo inghirlandato di euforie, l'ampio petto veloso di ciuffi di capilvenere.

Poco lontano di là, quattro alte colonne d'angolo del tempio di Castore e Polluce reggono ancora, per un miracolo d'equilibrio, un mirabile frontone decorato di

metope allegoriche e di triglifi, che conservano sempre tracce dell'originale policromia.

Ma avanti, avanti! Andiamo alla tomba di Terone, nella pianura dell'Acragas, poi alla casa dei Greci, ovo vasti pavimenti di preziosi mosaici, vennero nei primi tempi della loro scoperta saccheggiati a man salva, poi ancora alla stupenda chiesa di San Nicola, che col suo fasto normanno riposa un po' dopo tanto massiccio dorico, poi alla meravigliosa piscina romana, che sta dietro la chiesa o via via ad altre antichità.



Il fianco di una Piscina Romana.

Come dire di tutte? Italiani che non andate alla Sicilia, pensate che colpa!

La fine della giornata.

Passai la serata sulla terrazza dell'albergo Belvedere, che domina tutto l'altipiano. Ero solo coi miei pensieri. Vidi il tramonto di fuoco, poi il crepuscolo violetto, poi si fece notte.

Si accesero i lumi della città, laggiù cominciò a brillare il faro di Porto Empedocle, e, sul mio capo scintillarono le stelle. I rumori si spensero a poco a poco intorno a me, tutto divenne buio nelle case dormienti.

Allora la luna si alzò dal mare, rossa, grande e rapida, poi rallentò la sua ascesa, e si fece piccola, bianca e fredda. Ai suoi raggi rividi, nella penombra, tutta Agrigento. La terra nera si andò disegnando di borri e di campi; emersero dalle basso boscaglie d'ulivi i colonnati scuri.

Quella notte rimasi lungamente così, là, nell'estasi della muta contemplazione...

L. V. BERTARELLI.

Arte e Ciclismo

Chiunque abbia visitate, in questi ultimi vent'anni, le mostre di belle arti nazionali od internazionali, avrà osservato che uno dei rami più eccelsi dello sport o del turismo, cioè l'alpinismo, ha esercitato un grande e benefico effetto sulle belle arti; ed i pittori, avendo saputo spoltrirsi, e portarsi in alto, ci hanno ritratti, in quadri ammirati, la bellezza della montagna, ed hanno saputo far risplendere davanti ai nostri occhi l'ampia distesa dei pascoli, le bianche chine nevose, gli azzurreggianti e contorti ghiacciai.

Basti, fra i mille, ricordare i nomi del veneto Ciardi, del lombardo Carcano e del trentino Segantini.

Vorremo ora domandare: il ciclismo ha fatto altrettanto? Ha saputo esercitare un'influenza sull'arte? E la bicicletta, che è riuscita a spingersi da per tutto, è riuscita a spingersi anche nei quadri?

La risposta non può essere affermativa, per quanto riguarda l'Italia.

Si è chiusa di recente, nei saloni della Permanente, la splendida mostra della pittura lombarda del secolo XIX,

contenente i quadri dei nostri migliori artisti, non esclusi i moderni; ed in quella mostra, come in un quadro di Angelo Monticelli, (che dipingeva sul principio del secolo, in piena rifioritura classica) trovammo la biga d'Apollo, nei quadri dei pittori viventi, che girano per le nostre vie, avremmo creduto di trovare qualche bicicletta.

Ne trovammo infatti, ma una sola; quella alla quale è appoggiato il nostro egregio ed amato presidente, cav. Federico Johnson, nel ritratto dipinto dal professor Carlo Rapetti; ed in quel quadro (omaggio del Veloce-Club a colui che è anche presidente suo), nello sfondo, che rappresenta appunto la pista-giardino del Club, si vedono allegramente pedalanti signori e signore, ragazze e giovinette; ma fuori di quel quadro cercherebbe invano in tutta la mostra un manubrio od una pedivella.

E passiamo ad un'altra esposizione, alla quarta triennale di belle arti a Brera.

Troveremo, al numero 228, il ritratto a pastello d'un giovinotto in un costume che potrebbe anche essere un costume da ciclista, dipinto dal pittore Giorgio Kienerk di Firenze; troviamo al numero 145 il ritratto del ciclista Tommaselli (appoggiato alla bicicletta) dipinto

dal pittore Emilio Pazzi di Brescia; ma giunti a questo punto... dobbiamo far punto.

Non pretendiamo che i nostri pittori siano ormai giunti a comprendere, ritrarre, far ammirare e gustare la poesia d'un gruppo di giovani pedalanti sur una strada polverosa, o fra i prati fioriti, o fra le verdi colline; non pretendiamo che ci diano col pennello l'idea d'un pittoresco convegno ciclistico, con le mille fugge di vestiti, ed i raggi delle macchine scintillanti ai raggi del sole; ma le biciclette che girano per le vie, i nostri pittori non le vedono proprio?

Pare di no; perchè, esaminando quei quadri, noi vedremo che per quelle strade dipinte passano uomini, cavalli, carrozze, treni, e persino... oche e centauri; ma non passa una bicicletta a pagarla un milione. C'è forse nel regolamento municipale sulla circolazione il divieto di passar per le vie dipinte colle biciclette dipinte?

Lo stesso lamento, però con qualche eccezione, abbiamo fatto girando a Parigi per le gallerie dedicate alle esposizioni di belle arti.

Lo spagnolo A. Checa ci ritrarrà una violenta corsa di bighe con relativo disgrazie; il polacco Veneslao Pawlizak ci farà passar davanti gli arcieri a cavallo scattanti i falchi; il russo Bazile Sourikow ci dipingerà le slitte che corrono all'assalto della città di neve; ma le biciclette, il tutte le nazioni, brillano per la loro assenza.

Qualche rara eccezione notiamo nei pittori francesi Henry Mouron, in un pastello che tenta ritrarre l'immenso movimento di persone e di veicoli sul Pont Neuf, si è ricordato che esistono anche le biciclette, e ne ha dipinta una... ma caricata sopra una carrozza! Pare una satira! Lì presso è un pastello di Edmond Debon, rappresentante il *boulevard* della Port Saint Martin; ma su esso c'è di tutto, tranne la bicicletta. Solo nel padiglione della Ville de Paris, in alcuni acquarelli che non hanno speciale pretesa artistica, e che sono destinati ad illustrare i lavori del sottosuolo della capitale francese, nelle vie soprastanti si fanno correre carrozzoni tramviari, omnibus, carrozze, ma anche biciclette.

E gli automobili? Essi sono dimenticati ancora di più; e pare che i pittori non si sieno ancora accorti della loro esistenza. Soltanto sulla cupola della immensa *Salles des Fêtes* il pittore Cormon, nel suo grande affresco che rappresenta il genio civile che costruisce il ponte Alessandro III, nello scomparto a sinistra fa passare anche un automobile.

E perchè mai — si potrebbe domandare — i pittori tanto trascurano le biciclette e gli automobili? Forse perchè in quei veicoli nulla c'è di artistico? O forse perchè non si seppero scoprirvi quanto di artistico c'è?

E lo scopo di queste poche righe? Lo scopo è questo: aprire gli occhi ai pittori; persuaderli che ora, per le vie delle città, passano anche delle biciclette e degli automobili; ed invitarli, quando dipingono tali vie, se vogliono ritrarre fedelmente il vero, a mettervi anche qualche ciclista sulla sua brava macchina.

E' inutile l'aggiungere che non si devono dipingere che ciclisti ed automobilisti che portino il distintivo del Touring!

o. h.

Gli Automobili e l'esercito

Diciamo la verità: la Francia è un paese dotato di meravigliose energie. Essa che pareva sino a qualche anno fa l'ancella delle nazioni anglo-sassoni per ciò che concerne le costruzioni meccaniche, è riuscita a quasi emanciparsi, per le costruzioni ciclistiche, ed oggi è a tutte in testa per la costruzione degli automobili. I nuovi mezzi di locomozione, da quelli terrestri a quelli sottomarini a quelli aerei, hanno trovato studiosi sperimentatori: la sua produzione è fra le più accreditate, i suoi tentativi sono fra i più audaci.

E a dar maggior incremento a questa febbre di ricerca è venuto un coefficiente importantissimo: la Francia prima d'ogni altra nazione ha compreso l'utile che i nuovi mezzi di locomozione e di trasporto avrebbero potuto avere in guerra. Quando si ricorda che in

poche settimane un giornale *Le Matin* ha potuto in breve tempo raccogliere le centinaia di migliaia di lire occorrenti per regalare alla nazione due battelli sottomarini, si comprenderà quale molla nella sempre belligera Gallia, possa essere l'utilità militare.

Lo ultime grandi manovre francesi hanno infatti segnato il trionfo dell'automobile: di vetture automobili erano infatti scortati tutti i comandanti, dal generalissimo Brugère agli *attaches* militari esteri: automobili erano parecchi carrozzoni da trasporto: automobile era



La vettura del « Faro elettrico »

un faro elettrico collocato su una svelta ed elegante vettura Renault, destinato a rischiarare di notte tempo le posizioni nemiche e automobile diverrà domani — lo si sente e facilmente lo si prevede — tutta l'organizzazione militare francese. L'epoca anipica comincerà veramente col principiare del secolo.

La Francia aveva già tentato nel 1888 di utilizzare gli automobili per i trasporti militari nel Sudan; ed è noto che il generale Gallieni, sbarcando a Madagascar fece in automobile il lungo viaggio sino a Tananariva.

Gli esperimenti fatti riuscirono così bene da spingerla a dare ad essi una maggiore estensione. Furono così studiate vetture e carri destinati a fare parte del materiale abituale dell'esercito.

Come vi sono cavalli di lusso e da trasporto, così vi dovevano essere automobili di velocità e di forza.

Gli automobili di velocità possono coprire da trenta a sessanta chilometri all'ora, e possono essere utilizzati unicamente per il servizio delle staffette o per lo spostamento dei Generali. Per le staffette i motocicli possono rendere eccellenti servizi, a condizione che sieno forniti di forti motori, per poter superare gli slivelli.

Per lo spostamento dei generali sono stati provati per lo più diversi sistemi già in uso di vetture. Tuttavia qualcosa di speciale è stato creato anche per quest'uso.

Si tratta di una grande vettura di forma curiosa: due posti sono sul davanti e sono destinati al meccanico manovratore e ad un soldato d'ordinanza. La vettura propriamente detta è formata da un coupè destinato al generale e da un omnibus: nel coupè vi sono due posti a sedere, una piccola scrivania e un armadietto: l'om-

nibus che ha due posti, l'uno di fronte all'altro, può contenere due ufficiali d'ordinanza ed è anch'esso fornito dell'occorrente per iscrivere.

Il generale può comunicare, mercè uno sportello, coi suoi ufficiali. Il tetto della vettura è destinato ai bagagli,



Il generalissimo Brugere alle grandi manovre.

al combustibile, ai pneumatici ed ai meccanismi di scorta.

Il pericolo d'un guasto può essere tolto facendo seguire la vettura da un'altra di ricambio: nelle cose di guerra non è il denaro che si conta, ma il risultato è quello che importa. In quanto ai motocicli nel caso di un guasto grave al meccanismo, si potrà ricorrere ai pedali.

Il risultato ottimo degli automobili rapidi è ormai acquisito e i giornali francesi hanno registrate le opinioni favorevoli dei loro generali e quelle dei rappresentanti militari stranieri che hanno assistito alle grandi manovre. E' indubbio che se domani un corpo d'armata francese dovesse mettersi in campagna, non partirebbe senza essersi prima assicurato il concorso di un grande numero di automobili velocissimi.

Se la sorte militare dell'automobile leggero e rapido, del pseudo *puro sangue*, come l'ha chiamato un brioso



Un trasporto automobile di 20 quintali di fieno

giornalista francese, è stata decisa tanto dalle manovre seguite nella Bouce, quanto dagli esperimenti fatti sulle strade così ricche di slivelli della Maurienne, lo stesso non può ancor dirsi dell'automobile furgone, dell'automobile da tiro, utilitario e non sportivo.

Non è già che degli esperimenti non sieno stati fatti e che non sieno riusciti ottimamente: è che la questione è più complessa a risolvere e di maggior responsabilità.

E' noto quale posto occupino i rifornimenti nelle sorti di un'armata. Furgoni si adoperano per il trasporto dei viveri dei foraggi, dei bagagli, delle munizioni, dei feriti, dei pontonieri, dei telegrafi, dei forni, dei campi aereostatici. Sopprimendo i cavalli si sopprimerebbe un grave problema: quello del rinnovamento del foraggio: sono centinaia e centinaia i cavalli che occorrono per i trasporti di un esercito anche non numeroso. Il combustibile necessario ad animare l'automobile non può essere paragonato come peso e quantità al foraggio che occorre a nutrire un cavallo. Si aggiunga che l'automobile non è soggetto come un organismo fisico alla stanchezza, che esso non costringe ad immobilizzare come il trasporto a mezzo dei cavalli e dei muli un gran numero di persone e si vedrà tutta l'enorme utilità che presenterebbe una pratica applicazione dell'automobilismo in questo campo.

Due teorie si trovano di fronte: l'una preconizza l'impiego dei rimorchiatori, che dovranno trascinare dai carri: l'altra invece suggerisce dei carri automobili di



Un trasporto di vettovaglie.

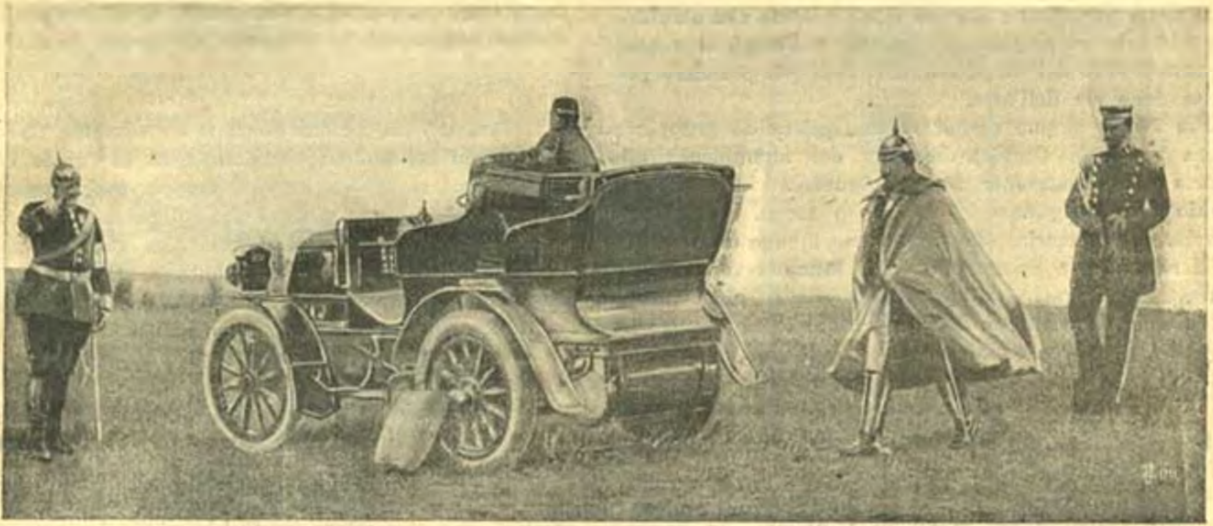
trasporto. I due sistemi furono ugualmente esperimentati nelle recenti manovre francesi, ma così hanno lasciato gli animi divisi. E' certo che su strade piane i rimorchiatori sono migliori, ma è ugualmente certo che su quelle a slivello sono molto preferibili gli automobili autonomi. Comunque il problema è troppo importante, perchè non debba essere studiato, nella sua forma migliore: quella degli esperimenti fatti su scala sempre più grande.

Anche la Germania, benchè in misura assai minore, ha pure sperimentato degli automobili nelle sue ultime grandi manovre di Pomerania. E' su di un automobile che l'Imperatore si è recato a visitare i vari reparti, stando alle diverse fasi dell'azione.

Questi studi, questi esperimenti, queste tendenze parmi abbiano anche dal nostro tranquillo punto di vista turistico una grande importanza, che, quand'anche si fosse soci dell'Unione per la Pace, non è possibile dissimulare. La costruzione degli automobili militari serve anzitutto a dare un grande impulso all'industria auto-

mobilità: coi milioni dei bilanci della guerra sarà possibile fare dei grandi, continui tentativi, atti a far trovare tipi sempre più perfetti e a dare risultati sempre più sicuri, a far raggiungere prezzi meno elevati. I

gliò tenuto. E non sembrerà questa una sottigliezza, se appena si riflette che la maggior parte delle nostre strade rispondono a scopi militari, i quali hanno influito non poco a farle costruire.



L'Imperatore di Germania alle grandi manovre.

milioni della guerra avranno così servito ad un opera di progresso oltreché militare, pacifico.

Inoltre l'applicazione degli automobili agli usi militari presenterà per ciclisti e automobilisti borghesi un altro grande vantaggio: quello che si vedranno le strade me-

Cosicchè mai come in questo caso è tornato opportuno il proverbio, che preparando la guerra, si giova alla pace feconda di civiltà e di progresso.

Io CICLO.

Di palo in frasca

Nel numero precedente abbiamo cominciato questa rubrica dall'alto, molto dall'alto, cioè dai rifugi alpini; questa volta vogliamo andare più in alto ancora, e giungere sino ai palloni aerostatici.

E ricordiamo prima di tutto che il *Figaro* pubblica l'esito delle corse finali del *Grand Prix*, alle quali, come è noto, parteciparono sei concorrenti.

Il *Touring Club*, montato da Juchmes, toccò terra a Brachenau in Baviera; *Nimbus*, montato da Hervieu, scese a Baringen, presso Sciaffusa; la *Lorraine*, montata dai coniugi Masson, scese in una foresta presso Weimar; l'*Aero-Club*, montato da Giacomo Faure, toccò terra a Kiadlau, presso Francoforte sul Meno; il *Centaure*, montato dal conte di Saint-Victor, è sceso a Karastic, presso Kiel (Russia); il *Saint-Louis*, montato da Balan e Godard, toccò terra a Opatische presso Pietroburgo.

Come si vede, il primo dei palloni si chiama *Touring-Club*, come per indicare che il dominio del *Touring* va sino ai più alti spazi dell'atmosfera come è già andato nelle viscere della terra.

Avviso al nostro Bertarelli, che dovrà un giorno farci anche la guida delle grandi comunicazioni aeree.

Un viaggio aereo più breve dei precedenti è quello che si propone di fare il capitano Merighi.

La *Gazzetta di Venezia* annuncia essere da qualche giorno in quella città l'aereonata bolognese capitano Giacomo Merighi, per tentare la traversata dell'Adriatico in pallone.

Prima d'intraprendere il viaggio, Merighi farà qualche ascensione a grande altitudine, escursioni di un'ora o due, salendo da 1000 a 1500 metri.

Partirà dal Campo di Marte. Si è già messo d'accordo con la Società Lionese, che gli provvederà il gas illuminante per il gonfiamento del pallone.

Di queste ascensioni Merighi ne farà tre o quattro. La prima sarà in principio di novembre.

Quanto al viaggio attraverso l'Adriatico, esso avverrà verso il Natale.

..

E, a proposito, quali notizie dell'aerostreno (nome che promette un po' troppo) del generale Zeppelin?

A quanto si narra, si effettuò, senza incidenti, la nuova ascensione dell'aerostreno.

L'aerostreno, dopo varie e ben riuscite evoluzioni e manovre, discese verso le 18 sul Lago di Costanza.

Alla prima prova dell'aerostreno le notizie ufficiose furono ottimiste, ma vennero poi straordinariamente rettificata dai corrispondenti dei giornali. Stavolta la prova venne effettuata un po' di sorpresa nè pare sieno stati invitati giornalisti ad assistervi; o notizie sicure, controllabili non ci fu possibile leggerne in alcun giornale.

Le più attendibili ci sembrano le seguenti:

Il «New York Herald» narra che il pallone si lanciò dalla sua rimessa alle 4,45 fino a 300 metri di altezza, con la velocità regolare, e si diresse verso Meersburg, situato a 11 chilometri dal punto di partenza, facendo quindi un vasto giro per ritornare a Manzell. Ma calando la notte il pallone ridiscese sul lago. Alle 5 fu stentatamente rimorchiato verso la rimessa.

Gli aereonauti erano di lieto umore. Nella prima na-

vicella-vagone stavano il conte Zeppelin, il tenente Kayd e l'ing. Burr: nella seconda Eugenio Wolff e l'ing. Yraf.

A proposito di aeronautica diremo infine che all'Hotel Dronet, che si riaprirà fra giorni a Parigi, si conservano memorie dei primi tentativi fatti per prendere possesso delle vie dell'aria.

Fra l'altro si può ammirare uno splendido gruppo in terra cotta di Cloviet, bozzetto del monumento alla gloria dei Montgolfier in cui figurano, vicino ad un genio che sta gonfiando un globo aereo, con la sua torcia, degli amorini che presentano l'effigie dei due fratelli alla corona della Fama. Poi innumerevoli stampe, ritratti inquadrati con quartine e distici pieni di entusiasmo, riproduzioni delle esperienze, caricature, litografie, prospetti ed affissi di ogni genere.

Dalle regioni dell'aria discendiamo sulla terra, ai rifugi alpini.

Venne inaugurato un ricovero alpino che il C. A. I. ha fatto costruire sui monti di Giuglione, in regione Lago del Gies (2700 m.), a duecento metri dal ghiacciaio dell'Agnello. Il rifugio è solidamente costruito, ampio e ben provvisto.

Per cura della Sezione di Biella venne fatto rivestire completamente in legno il rifugio Federico Rosazza presso l'Alpe Strada sopra Oropa. Detta Sezione concede a chiunque sia l'uso del rifugio, ma un locale nell'interno di esso, fornito di letti da campo, essa tiene riservato esclusivamente ai soci del C. A. I., i quali, dimostrando tale loro qualità, possono ritirare la chiave di detto locale presso la Sede sezionale in Biella, o presso l'ufficio alloggi all'Ospizio di Oropa.

Anche sino ai rifugi alpini giungono i ladri!

Fra i rifugi che conta la sezione di Brescia del Club Alpino Italiano vi ha quello di Salerno, che è quasi alle falde della morene di Valle Savio, per dove si sale all'Adamello, nel quale rifugio vi sono materassi, coperte di lana, tavoli, cucina economica, vino, scatole di carne a comodo degli alpinisti che intendono fare sosta e passarvi la notte; nonchè due cassette incastrate nel muro per riporvi l'importo della tassa d'ingresso e delle consumazioni.

La guida, che sta a Savio e tiene le chiavi del rifugio, avvertita che una finestra di questa era aperta, vi salì e trovò che da ignoti ladri erano state scoperte le cassette del denaro, asportate coperte di lana e provviste di vini.

Vennero arrestati due giovani ventenni di Savio, sui quali gravano fondati sospetti.

Pur troppo altri molti rifugi alpini furono svaligiati, ed anche bestialmente danneggiati, in causa della ignoranza e cattiveria di certi montanari.

Pubblichiamo in questo numero un articolo sulle nuove applicazioni dell'automobilismo; ed ecco a tale proposito un'altra notizia.

L'imprenditore incaricato dalla città di Parigi della pavimentazione dei *quais* della riva sinistra della Senna, e di altre grandi vie, ha pensato di far trasportare il suo materiale non più su carri dalla lenta andatura, ma

su furgoni speciali, mossi da automobili. Si vedono ora questi treni enormi filare lungo l'*avenue* del Champ-Elysées con una corsa rapida e questa corsa e l'aspetto dei treni formano l'ammirazione dei passanti.

E' la prima volta, difatti, che si vedono circolare per Parigi dei convogli automobili. Ecco dunque l'automobile consacrato al trasporto dei grossi pesi.

Il *Journal des Debats* constata la reazione che si va delineando nel mondo automobilistico in favore del vapore, che era stato, un po' troppo precipitosamente, messo all'ostracismo e sostituito col petrolio; e ciò sebbene il vapore abbia sul petrolio dei vantaggi indiscutibili, come la facilità di manovra, la mancanza di odore e di tremolio, l'elasticità della potenza del motore e, il che vale sopra tutto, la mancanza di rumore. Non si deve dimenticare però che il vapore presentava anche qualche inconveniente: quali, per dare un solo esempio, i pericoli inerenti alle caldaie, o la conseguente necessità di apparecchi di sicurezza. Il sig. Serpollet, fervente vaporefilo, è riuscito, dicesi, a sopprimere tali inconvenienti, ed ha presentato all'esposizione di Parigi delle vetture con generatore a vaporizzazione istantanea, con motori a quattro cilindri; o tali vetture, oltre di essere assai comode, rispondono anche alle leggi dell'estetica.

E dagli automobili passiamo alle biciclette.

L'*Hatberstadt Bürgerzeitung* annuncia che un fabbricante di biciclette fece brevettare un motociclo di sua invenzione costituito da una sola ruota del diametro di due metri. Il conduttore starebbe assiso su una sella poggiata all'asse della ruota che riceve il movimento da un motore di 2 3/4 HP per mezzo di un pignone ingranante coll'interno dentato della ruota stessa.

Ma questo è ancora niente: abbiamo anche la bicicletta trasformata in pianoforte ambulante.

La trasformazione è dovuta al Sig. Samuel Gay. Sul telaio d'una innocente bicicletta che non sentiva forse nessuna vocazione per la musica sono tesi delle corde di piano. Una traversa porta dei martelletti a molla i quali vengono ad agire nell'ordine musicale voluto, le punte di un cilindro simile a quelli di un *ariston*. La rotazione del cilindro è ottenuta con l'aiuto d'un cordone che funziona per mezzo d'una carrucola calata sull'asse del pedale e che trasmette il movimento al cilindro con l'intermediario d'una vite perpetua e d'una ruota elicoidale.

A tranquillità dei lettori soggiungiamo che la bicicletta è munita d'un ordigno che arresta il cilindro a piacere e riduce al silenzio la bicicletta; altrimenti c'è da temere al pensiero di vedere e sentire per le vie tanti organetti ambulanti.

Ci fu anche chi pensò di rendere utile all'umanità la nuova invenzione. C'è infatti chi nota che i ciclisti, avvertendo il pubblico del loro passaggio, impongono solamente un campanello od una cornetta il cui suono, oltre a non essere precisamente gradevole, è di una desolante uniformità; ed ecco che colla nuova invenzione si può avvertire il pubblico col mezzo d'un pezzo di musica classica.

Sta per ritornare Luigi Masetti, il quale scrisse, giorni or sono, la seguente lettera al *Piccolo* di Trieste:

«Dal cuore della Russia vi mando un saluto. Nel ritorno dal Capo Nord trovai in Norvegia strade deserte, e in Svezia generalmente buche. Però una sera, attraverso una foresta che non finiva più incontrai una strada così sabbiosa che dovetti camminare parecchie ore col mio *Vespe* a mano, e giunto alle 11 e mezza al villaggio di Mulljö spaventai, senza volere, due donne, chiedendo ospitalità al loro albergo. In Finlandia fu un continuo su e giù per montagne russe, con strada discesa attraverso magnifiche foreste. E alla frontiera russa non volevano lasciarmi entrare, perchè il mio *Vespe* non portava i piombi doganali della Finlandia, e nessuno dei cerberi capiva altra lingua che quella del Volga, e la sera s'avvicinava e in sacoccia non avevo che 32 kopeki (84 cent.) e Pietroburgo era ancora distante 40 verste (43 km.). Basta; dopo molto correre attraverso dirupi e siepi, fui liberato da un tenente gentilissimo che parlava tedesco. A Pietroburgo giunsi di notte, senza un soldo; le vie larghissime e semibuie erano percorse da precipitosi carrozze senza fanali, ero stanco e un po' sconcertato. Posdomani riparto per Kiew e Odessa.»

Dalla «mito e pittoresca Crimea» il Masetti mandò in data 30 ottobre, un saluto al *Corriere dello Sport*, con una lettera che così conclude:

«Fra due ore parto in battello per Odessa, e di là per Bisanzio alla volta di Milano che ardo dal desiderio di rivedere.»

Arrivederci, adunque!

Dott. Forbici.

Attività delle Sezioni

BAGNI DI S. GIULIANO. — Questa piccola frazione è inesauribile nel progettare ed effettuare gite. Il 7 corr. per iniziativa del Console ing. Vittorio Casarosa, ebbe luogo una gita con intervento di molti ciclisti dei dintorni.

BOLOGNA. — Il Cosolato Bolognese, oramai celebre per la sua attività, ha invitato i soci ad una gita a Castel De Britti per il 28 u. s.; e la gita chiuse la fortunata stagione ciclistica.

BRESCIA. — La Sezione locale si spinse a Lonato per assistere allo spettacolo che si rappresentava in quel teatro.

Dopo le emozioni musicali, i ciclisti fecero in serrato drappello ritorno in città.

COLOGNA VENETA. — Il circolo velocipedistico ha indotto un convegno che ebbe esito felicissimo. Molto furono le rappresentanze ciclistiche. Fu inaugurato solennemente il gonfalone sociale offerto da gentili signore.

FAENZA. — La sezione di Faenza (poco numerosa per ora) fu in gruppo tanto al convegno di Rioli come a quello di Longo.

NAPOLI. — I soci della Unione Ginnastica Napoletana eseguirono una marcia militare Napoli-Pompei e ritorno (km. 52) e un'ascensione al monte Somma guidati dal prof. Vincenzo Giannone o dal prof. Eugenio Licansi.

NAPOLI. — Una bella gita fu compiuta da questa Sezione. La località scelta come meta fu la graziosa città di S. Agata dei Goti nella valle Caudina.

Ecco l'itinerario: Capodichino-Caivano-Maddaloni-Ponti della Valle-S. Agata dei Goti (km. 43).

La dolce stagione, gli splendidi panorami, allistarono i gitanti. Vi presero parte in buon numero, le Sezioni di Caserta, Maddaloni, S. Maria Capua Vetere.

NAPOLI. — Sabato (22 u. s.) ebbe lieto successo la fiaccolata ciclistica (LXVI gita sociale) a Somma Vesuviana organizzata dal consolato del Touring Club di Napoli. La squadra di 25 ciclisti, guidata dal capo-consolo dott. Arano, partì da piazza della Borsa, percorrendo il corso Umberto I, colle macchine adornate da palloncini alla veneziana o diretti a Somma. Nonostante la notte e le strade orribili nessun incidente si ebbe a lamentare. A Somma i ciclisti vennero ricevuti dal presidente cav. Barbati e da alcuni membri del comitato delle feste, coi quali fecero l'ingresso nel paese fra gli applausi della popolazione. Finita la sfilata il sindaco ricevette i ciclisti nel suo palco ringraziandoli; e quindi il presidente cav. Barbati, con opportune parole, offrì alla squadra un bandiera d'onore a nome del Comitato: a lui rispose il capo-consolo dott. Arano ringraziando tutti del presente e della cordiale ospitalità ricevuta.

I ciclisti si riunirono quindi a cena nel giardino del palazzo del duca di Galdo, gentilmente concesso. La cena non mancò di allegria nè di brindisi. Brindò il capo-consolo ringraziando i presenti e portando il saluto di Napoli ai ciclisti intervenuti, della sezione del Touring di S. Maria guidata dal sig. Ettore Cipulla; brindò il corrispondente del «Corriere di Napoli» a nome del Touring portando un saluto ai colleghi della stampa; brindò applauditissimo il rappresentante la stampa sommesa e chiuse la serie dei brindisi il sig. Ettore Cipulla con belle ed affettuose parole.

All'una dopo mezzanotte la compagnia si sciolse, con grande soddisfazione per la gita compiuta. Alcuni ciclisti tornarono a Napoli mentre altri si fermarono a Somma per proseguire l'indomani la gita sino a Montevergine.

OGGIONO. — Per iniziativa del Consolato del T. C. I. e del Consiglio Direttivo della Società Sport, ebbero luogo il 21 corr. grandi feste per l'inaugurazione del Vesillo Sociale della Società Sport-Oggiono.

Numerosissimi ciclisti risposero all'invito cortese, e onorarono di loro presenza questo modesto paese che tanto culto tributa allo Sport.

Un bravo di cuore ai Consoli Hardmeier e dott. A. Donegana.

ROMA. — Buonissimo esito ebbe la gita Roma-Ostia-Fiumicino, compiuta il 17 corr. da questa Sezione. Come sempre i Consoli Righetti e Trasatti erano alla testa della numerosa squadra.

VICENZA. — Il locale consolato, lieto del convegno dei soci all'ultima gita ne effettuò un'altra il 14 ottobre nella parte meridionale della provincia di Vicenza, abbellita dai Colli Berici. Nonostante il tempo piovoso, questa gita riuscì ottima come la precedente, per concorso di ciclisti, per allegria spensierata.

Il Capo Console Giulio Piovon può andare orgoglioso dell'attività dimostrata alla sua sezione da lui con tanto intelletto d'amore presieduta.

VIGEVANO. — Una comitiva di più di una ventina di ciclisti, il giorno 17 corr. mosse verso Vercelli. Accolti con entusiasmo dai soci di questa città, e con un lauto banchetto furono riaffermati i vincoli di fratellanza fra le varie sezioni.

Brindarono il Sig. Giuseppe Fosati Console di Vigevano, Sig. L. Cavana Console di Vercelli, il Sig. Cassiano Federico. Verso le ore 14 sopraggiunse una squa-

dra di ciclisti novaresi, più tardi un gruppo di Ufficiali dell'86 Fanteria pure di stanza a Novara, guidati dal Colonnello.

VIGEVANO. — Domenica 21 u. a. circa 50 ciclisti Soci alla Sport-Club Pro-Vigevano dovevano recarsi per una visita ai colleghi di Vercelli.

Il tempo piovoso fece ritirare la metà degli iscritti, ma tuttavia composta di 25 soci la comitiva guidata dal Presidente Sig. Zanoletti Lodovico e capitanata dal nostro Console sig. Fossati Giuseppe, sfidando le intemperie del tempo, si mise in marcia accompagnata da una fittissima pioggia sino a Cerano. La strada pessima, cagionò qualche interruzione e qualche ritorno. A Create i gitanti furono salutati da un raggio di sole, che sollevò alquanto i baldi rimasti in 21; alle 10 1/2 giunsero a Novara in modo compassionevole. Un piccolo *dejeuner* e tosto in macchina per Vercelli.

Colà una festosa accoglienza li attendeva, da parto di uno stuolo di ciclisti capitanati dai nostri Consoli sig. Cavanna Carlo e Barbera che li condussero nel locale della palestra dove veniva offerto un vermouth d'onore — poscia passarono all'albergo del Leon d'Oro dove li attendeva una colazione servita in modo inappuntabile.

Regnò la massima allegria; ed al momento dei brindisi parlarono i sig. Fossati Giuseppe e Cassiano Federico per Vigevano, il sig. Cavanna Carlo per Vercelli.

Alle 15 1/2 la comitiva si rimetteva in macchina alla volta di Vigevano.

VERCELLI. — Un grosso manipolo di ciclisti vercellesi (più di 70) guidati dal Console Sig. Eugenio Barbera si portò a Novara per prender parte alle feste indette dal Veloce Club novarese. Un bel Gonfalone fa la sua conquista trionfale.

VERONA. — Nell'ultima corsa automobilistica indetta dal Comitato di Brescia il 10 settembre venne affidato il controllo di Verona al sig. Enrico Vicentini Capo-Console del T. C. I. che fece in modo da far tutto procedere regolarmente. Come lui meritano una parola di lode il medico del Touring dott. Avesani che prestò gentilmente la sua opera nel giorno della corsa e così pure il console Luigi Modena che assistè il capo-console sig. Vicentini.

Nuove Pubblicazioni

NR. — Di tutte le pubblicazioni d'interesse turistico ricercate in dono dalla Biblioteca del T. si fa cenno in questa rubrica. Gli Editori e gli Autori che non vedono annunciate le pubblicazioni da essi mandate devono attribuirlo a disguidi o smarrimenti postali.

ESCURSIONI IN DALMAZIA, del prof. Eman. Nikolic. — Zara, ediz. dell'Autore, 1900, pp. 140.

Queste «Escursioni», già pubblicate nella *Rassegna Dalmata* e ora raccolte in volume, non sono le solite impressioni di viaggio, frivole, vuote, superficiali. Sono anzi assai erudite, e l'arte, la storia, le antichità, la geologia, la flora e la fauna e i prodotti minerali, le industrie e i commerci dei paesi visitati sono esaminati con sicura competenza e senza l'impazienza giornalistica. Voglio quindi ammettere che non siano destinate al *gran pubblico*. Ma non trovo che ciò sia una buona ragione per farne tutto un boccone, senza alcuna divisione, alcun titolo, alcun indice, cose di cui oggi non si può assolutamente far senza e la cui utilità non è bisogno di dimostrazione; rendendo così inutilmente peso e indigesto il volume.

Ciò non toglie che chi s'interessa a quei paesi, che di oggetti degni d'interesse sono così ricchi, o ha intenzione

di visitarli, possa trarre profitto dalla lettura di tante notizie che non troverebbe facilmente in altre pubblicazioni. Ed è veramente sorprendente per noi la ricchezza di monumenti d'arte e d'antichità e d'interessanti fenomeni naturali di quella regione semi-italiana.

LES ALPES MYSTERIEUSES Pour lire sur la route des Alpes. Di L. R. Barnouin. — Grenoble, 1898. Prezzo l'A., Avignone, Place du Palais 4. 1 fr. 25.

È una piccola raccolta d'impressioni poetiche, inframezzata da frequenti citazioni di grandi poeti — specialmente francesi — che s'ispirarono alla natura alpina. È un elegante volumetto ornato di belle incisioni.

SOCIETE' DES TOURISTES DU DAUPHINE. *Annuaire* N. 25, 1899. — Grenoble, 1900, pp. 393.

Contiene: Chronique de la Société. Courses et ascensions. Articles scientifiques et techniques (Les cavernes de la Grande-Chartreuse et du Vercors; Observations sur la variations des Glaciers dans les Alpes Dauphinoises). Revue des publications périodiques alpines. — Il volume è ricco di ottime incisioni.

LE LITTORAL SPORTIF. Guide de tous les Sports. Cannes, 1899, L. Andrau. Fr. 0,50.

90.

L'Annuario del 1901

L'Annuario è il vero *vade-mecum*, il vero passaporto, il vero compagno di viaggio di ogni turista, il quale voglia conoscere tutti i vantaggi ed i comodi che il Touring ha per lui apparecchiato, e di quei vantaggi voglia scientemente approfittare.

L'annuario indica ai soci gli alberghi che hanno concesso facilitazioni, i consulenti legali, i medici, i macchinisti che si possono trovare nei singoli paesi che si attraversano; ed indica sopra tutto i nostri consoli, che ormai sono più di mille, tutti pronti, nelle principali località d'Italia, a concedere il loro appoggio, il loro consiglio, le loro conoscenze locali, con prontezza, con gentilezza, con disinteresse.

L'Annuario è un libriccino, piccolo di mole ma grandissimo d'importanza, che può riuscire, se non perfetto, almeno buono, se alla intelligente pazienza di chi è chiamato a compilarlo si unisce la collaborazione pronta, unanime, cortese, di tutti gli amici del Touring.

Il nostro capo-sezione affiliazioni, sig. C. A. Marelli, è già conosciuto favorevolmente dai soci per gli annuari compilati in anni antecedenti al 1900, nel quale l'ardua impresa fu assunta dal collega Olivieri; ed il Consiglio è lieto di annunciare che il sig. Marelli ha gentilmente accettato l'incarico di compilare anche per il 1901 il nostro Annuario.

I signori Consoli, che sono le colonne della nostra istituzione — vera cooperativa di forze e di buone volontà — mandino, sulle basi degli annuari precedenti, consigli, indicazioni, dati con cortese sollecitudine e con diligente pazienza, per rendere possibile al collega Marelli di offrire ai soci del Touring una guida generale utile, completa, fresca.

Colla guida Bertarelli in una tasca, e coll'Annuario nell'altra, i turisti italiani potranno girare franchi e sicuri.

Sono in stampa a cura e spese del Touring le tre Memorie premiate al Concorso per la Manutenzione Stradale, e quella del cav. Balsari di Oleggio, che la proposte originali e corroborate da una lunga esperienza degna di essere fatte oggetto di accurato studio.

TESORERIA

Quota 1901 (L. 6)

Il versamento della quota 1901 si deve fare entro il 15 Gennaio 1901. — Ad evitare un enorme agglomerato di lavoro all'amministrazione, che deve tener dietro al movimento di 21000 soci, e per risparmiarci le spese di assegno, i Signori Soci sono pregati di anticipare sin d'ora la quota 1901. — All'atto del pagamento della quota i soci riceveranno una квитанza da cui dovranno staccare il talloncino col millesimo 1901 (vedi disegno a pag. 213 della presente Rivista); e lo applicheranno, il 1° gennaio p. v., sulla tessera già rilasciata per renderla valida per l'anno prossimo.

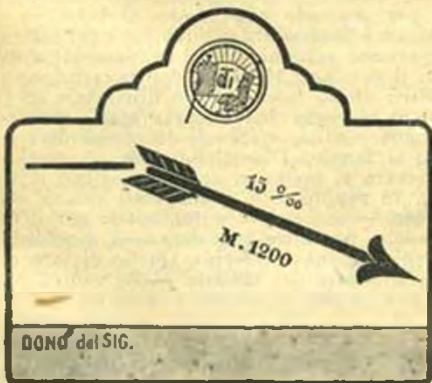
Mandare cartolina-vaglia di L. 6 indicando sul talloncino unicamente il Nome, Cognome, l'indirizzo ben chiaro, e le parole: per quota 1901.

Il Tesoriere
A. BARUTTA.

ECONOMATO

Cartelli Indicatori.

Porto a conoscenza dei signori Soci che nel Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche tenutosi a Parigi nell'agosto p. p., venne ratificata la proposta fatta nel precedente congresso di Londra tendente ad adottare un modello unico per i cartelli indicanti le discese.



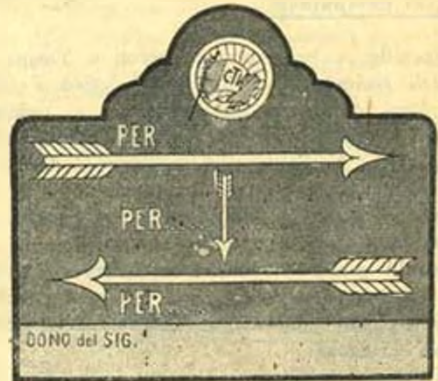
Le dicituro sono abolite.

La freccia trasversale rossa sul fondo bianco, in cartelli della forma sin qui usata, serve ad indicare discese da farsi con qualche precauzione. Tali cartelli possono anche portare l'indicazione della lunghezza e la pendenza media delle discese.

La freccia perpendicolare, pure rossa in campo bianco, indica discesa pericolosa da farsi quindi a piedi o colla massima prudenza. Questi cartelli sono alti e stretti.



Per gli altri cartelli continua il modello ed i colori usati sin ora e cioè diciture e freccio bianco su fondo turchino.



Unisco disegno dei tre diversi modelli, i quali, tutti, portano in fondo uno spazio libero su cui andrà segnato il nome di quei generosi che vorranno rendersi benemeriti verso la nostra Associazione facendone dono.

L'Economo.
A. RAO, ARDENNOLI.

Biblioteca

DESIDERATA.

Son desiderate le seguenti pubblicazioni:

Rivista mensile del C. A. I.: Annate I-V, XII e XIII.
Bollettino annuale del C. A. I.: Vol. I-VII, XIV-XX e XXIII.

Annuari I-III della Soc. Alpina del Trentino e IV-XIV e XVI della Soc. Alpinisti Tridentini.

Sicula, rivista del C. A. Siciliano: Annata I.

Rassegna d'alpinismo. (Rocca S. Casciano). Lo annate pubblicato.

Il Annuario del C. A. Fiumano (1892).

Bollettino mensile della Soc. Fotografica Italiana: Annate I-XI.

Progresso fotografico: Annate I-VI.

Bollettino del Circolo Fotografico Lombardo: Vol. I-VI.

Per ogni annata o volume dei richiesti, si può domandare in cambio per L. 5 (prezzo lordo) di pubblicazioni del T.

SEZIONE LEGALE

Nomine a Consulenti.

BERGAMO. — Avv. Carlo Monti.

GENOVA. — Avv. Giovanni Amedeo Firpo. - Salita Prione 20 p.

MILANO. — Avv. Enrico Milani. - Via San Zeno, 5.

VERONA. — Avv. Giulio Segala.

Giudicati turistici.

Arrivando ai passaggi a livello.

I cantonieri ferroviari vennero con sentenza 28 settembre 1900 dal Tribunale di Milano ritenuti pubblici ufficiali, l'ingiuria contro di loro riveste il carattere d'oltraggio e fu punita con 38 giorni di reclusione.

Vertenze e Sentenze.

Tre anni di reclusione.

Una giterella in bicicletta da Rivoli a Torino costò tre anni di reclusione ad un tal Federico Felisio, il quale si fece imprestare una macchina e, poichè era sfornita del marchio indicante il pagamento della tassa, si fece rilasciare anche la dichiarazione di denuncia di una bicicletta fatta al sindaco di Rivoli.

La legge permette a chi ha fatto tale denuncia di poter viaggiare senza il marchio sulla bicicletta, per il termine di 15 giorni. Senonchè la denuncia che possedeva il Felisio era scaduta: per renderla valida egli sostituì alla parola *giugno* quella *luglio*, e credette così di gabbare gli agenti.

Giunto al dazio di Torino e fermato, il Felisio presentò il documento: allora invece di una sola contravvenzione si buscò un processo per falso in atto pubblico, poichè gli agenti riconobbero agevolmente l'alterazione.

Fu condannato a tre anni, un mese di reclusione e 20 lire d'ammenda. Per la sostituzione di una sola parola e per una gita in bicicletta è un po' caro il prezzo!

Questo il fatto e le conseguenze. Abbiamo scritto a Torino per avere la copia della sentenza e alla pubblicazione di questa nella prossima Rivista riserbiamo i commenti.

Posta legale.

Rag. PEZZOLI - MILANO. — La ferrovia lo avviò e lo ritardò la consegna della bicicletta. Ella reclamò, ma svincolò la bicicletta senza riserva. Pretende ora i danni del ritardo. Ebbene ella ha torto... legalmente.

Così è l'avviso anche di un nostro egregio Consulente e specialista ferroviario.

L'art. 134 delle Tariffe, che non è altro se non la ripetizione dell'art. 415 del Codice di Commercio, dice: infatti: *il pagamento del porto e il ricevimento senza riserva delle cose trasportate, quand'anche il pagamento del porto sia stato anticipato, estinguono ogni azione contro l'Amministrazione.*

Ora sta il fatto che, sebbene ella abbia fatto un reclamo, comprendente una riserva, all'atto del suo arrivo a Bergamo, tale riserva non ebbe a ripetersi allorchè, il giorno appresso, potè venire in possesso della sua bicicletta. Questa mancata riserva, che fa presumere da parte del destinatario della merce, l'abbandono di ogni pretesa verso il vettore, lo fa decadere dal suo diritto d'azione. E in tal senso si sono pronunciati i Tribunali e Corti: Le basti che le citi, al riguardo:

1. La sentenza della C. d'Appello di Roma 7 giugno 1890 la quale ha sancito la massima per la quale: *Le riserve di che all'art. 134 delle Tariffe, per essere efficaci a proteggere il destinatario della merce dalla decadenza debbono essere scritte, dovendo esse rivestire le stesse forme stabilite per le altre operazioni del contratto di trasporto, ed essere contemporanee alla ricezione della merce, di cui vengono a costituire un'accessoria modalità.*

II. La sentenza, anche più esplicita, della C. di Cassazione di Torino, 10 ottobre 1894, la quale ha sancito che *il pagamento del porto e il ricevimento della merce estinguono ogni azione contro il vettore, salvo il caso in cui si facciano espresse riserve all'atto del ritiro: ed a salvarsi da tale decadenza non può supplire la protesta che fosse stata fatta dall'interessato prima del ritiro della spedizione.*

E le suddette massime di giurisprudenza sono state e sono tuttodì seguite: due casi isolati havvi però di sentenze che suonano in senso diametralmente opposto.

La prima, della C. d'Appello di Torino, 31 ottobre 1892, dice che *per evitare la decadenza sancita dall'art. 134 delle Tariffe, non è necessario che la protesta sia contemporanea al ritiro della merce, ma basta che la protesta o riserva sia fatta anteriormente all'arrivo della merce al luogo di destinazione.*

La seconda, del Tribunale di Torino, 2 maggio 1894 ha sancito che *le proteste o riserve fatte anteriormente allo svincolo di una spedizione preservano il destinatario dalla decadenza della sua azione per indennizzo al seguito di ritardata resa della merce, anche se tali proteste o riserve non sono ripetute all'atto dello svincolo.*

Ma questi sono due casi isolati: la giurisprudenza in senso contrario si è mantenuta sempre costante anche in questioni che colla presente hanno la massima analogia.

Conclusione: Basandosi sulla Legge e sulla Giurisprudenza, la Società Ferroviaria ha respinto le di lei pretese e ha fatto il suo interesse: siccome però, come tutte le cose di questo mondo, anche la Giurisprudenza è suscettibile di modificazioni, così ella può tentare e convenire in giudizio l'Associazione Ferroviaria e per essa il Capo Stazione di Bergamo: chissà che il Conciliatore non le ottenga, quanto dalle Ferrovie le è negato!

Sig. LIVRAGHI - MILANO. — Dire se il nostro parco si possa ritenere *interno dell'abitato* rispetto all'art. 4 del Regolamento ciclistico è puro approssimamento di fatto lasciato al criterio del giudice. A mio avviso i viali del parco non potrebbero ritenersi *interni dell'abitato* specie considerando che l'art. 6 dello stesso Regolamento espressamente li distingue. Non le nascondo però che alcuni Pretori con criteri restrittivi dichiararono con le loro sentenze, *interno dell'abitato* tutta la parte compresa nel circuito abitato di un Comune.

Sig. GARAVAGLIO - ERBA. — Erano in *tandem* e non eran provvisti di fanale. Credo, che la multa debba essere unica quando riguarda una contravvenzione *fiscale* — per mancato pagamento di tassa — perchè allora la multa è fissata in una cifra per ogni macchina ed al suo pagamento saranno tenuti solidamente i due che montavano il *tandem*. Ma se la contravvenzione è d'indole di *polizia* allora la cosa è più discutibile ed è sostenibile pure il concetto della doppia multa una per ciascuno dei due ciclisti, colpevoli entrambi di non aver provveduto al fanale. Discutibile però — perchè come per una vettura si mette in contravvenzione il proprietario o chi lo rappresenta e non tutti coloro che vengono condotti — così potrebbe ragionarsi per il *tandem*. E questo anche per altre considerazioni giuridiche sembrano il ragionamento preferito. Quello di loro due che non era proprietario del *tandem* e che veniva condotto dall'altro non paghi la multa e tenti il giudizio del Pretore.

Sig. DELL'ORTO - MILANO. — Spero che il suo esempio non sia imitato, perchè la Sezione Legale ha già fin troppo lavoro, per i casi veri, per dovere inoltre occuparsi delle questioni ciclo-legali nascenti nelle... liete conversazioni serali. Per cortesia rispondo. Disposizioni tassative riguardanti il ciclista che nella parte carreggiabile della strada incontra un passeggero non c'è, solamente attenendosi ai principi generali della legge e agli analoghi articoli 7, 8, 9, 10 e 11 del Regolamento, i tribunali decisero che il ciclista che arreca danno al passeggero è presunto in colpa salvo che riesca a dimostrare che la colpa spetta al passeggero, e decisero che

la colpa del ciclista è maggiore di quella del vetturale, perchè essendo più facile il governo della bicicletta è il ciclista tenuto ad una circospezione, a una prudenza, ad una iniziativa più grande che il cocchiere della vettura.

Sig. NELLI - AQUILA. — Dalla sua lettera pur così lunga non trovo se Ella ha presentato il reclamo in modo regolare come è spiegato più sopra al sig. Pozzoli. Se questo non fece ha perduto ogni suo diritto. Se trovassi in regola come procedura, il di lei Avvocato che bene conoscerà la causa saprà meglio consigliarla se continuarla o meno. Se crede che la perizia sia inessata richieda o porti la controperizia.

Circa le spese le vie giudiziali sono purtroppo costosissime, e nulla al riguardo noi possiamo fare.

Il Capo Sezione Legale
AVV. CESARE AGRATI.

Sezione Dogane

Validità della targhetta governativa

Credo opportuno di dare comunicazione integrale di parte di lettera scritta dalla Direzione Generale delle Gabelle in risposta ad una nostra colla quale trasmettevamo, perchè venisse scaricata, (cioè che non abbiamo potuto ottenere come si rileverà dal contenuto della lettera più sotto riportata) una bolletta di temporanea importazione rilasciata ad un socio del Touring che ritornò nel Regno il 20 luglio u. s. con bicicletta munita di targhetta governativa anno 1899.

«Con disposizione del 23 Luglio 1888 riportata alla normale 63 del Bollettino Ufficiale di quest'Amministrazione per quell'anno, considerando che il contrassegno (targhetta) apposto ai velocipedi in prova del pagamento della tassa interna di circolazione poteva servire, per l'anno della sua validità, a provare benanche la provenienza dallo Stato dei velocipedi usciti in temporanea esportazione, in circolazione o in cabotaggio, autorizzai le dogane a non rilasciare in questi casi la bolletta di temporanea esportazione o di lasciapassare e ad ammettere alla reintroduzione, entro l'anno pel quale è pagata la tassa interna di circolazione, i velocipedi muniti di targhetta integra e valida.

La limitazione all'anno di validità del contrassegno era più che opportuna indispensabile, giacchè per la temporanea esportazione di velocipedi le disposizioni in materia permettono di concedere il termine massimo di un anno, scorso il quale termine i velocipedi non potrebbero rientrare nello Stato senza pagamento del dazio, e concedere che i velocipedi muniti di targhetta di qualsiasi anno anteriore potessero quandochessia reintrodursi, sarebbe equivalsò assegnare un termine indeterminato alla esportazione temporanea, che non sarebbe stata più temporanea, e per ciò in contrasto con le accennate disposizioni.

Nò potevasi con una speciale concessione di favore non solo passar sopra a codeste disposizioni ma anche a quelle della legge 22 Luglio 1897 N. 318, dappoichè in tanto essa era possibile, in quanto si avesse la prova del pagamento della tassa interna, di cui il contrassegno fa fede.

Giustamente ha perciò operato la dogana di Iselle rimuovendo dal velocipede del sig. Nespoli Giovanni il contrassegno del 89 non più valido e rilasciandogli bol-

letta di temporanea importazione, dal momento che non poteva essergli permesso di reintrodurre in franchigia il suo veicolo. Nè altro danno oltre l'obbligo di riesportare il velocipede, come conseguenza della inosservanza di chiare e precise disposizioni, ne avrà il signor Nespoli e quelli che lo imitassero, la bolletta di temporanea importazione rilasciatagli o la targhetta onde deve essere stato munito dalla dogana d'Iselle il suo velocipede consentendogli di presentarsi indisturbato al competente Ufficio metrico per pagare la tassa e far munire il veicolo della targhetta pel corrente anno, avvertendo che in questo caso implicitamente verrebbe a rinunciare alla riesportazione del velocipede o dovrebbe quindi pagare il dazio.

Un mutamento ed una semplificazione insieme dell'attuale procedura in questa materia della temporanea importazione ed esportazione di velocipedi sarà soltanto possibile approvato che sia il progetto di legge appositamente già presentato al Parlamento.»

Dunque, fino a che questo invocato progetto di legge, atto a semplificare gli attuali procedimenti doganali, non verrà sanzionato dalla Camera dei deputati, i ciclisti cui occorresse di recarsi all'estero e qualora il viaggio si prolungasse oltre il 31 dicembre dell'anno in cui ha principio, per evitare di dovere in seguito pagare i diritti daziarli del proprio velocipede, è bene che richiedano, nell'atto di lasciare il Regno, la bolletta di temporanea esportazione, essendochè, come è detto più sopra, la targhetta governativa, di fronte alle Dogane, è valida pel solo anno in cui venne applicata.

Il Capo Sezione Dogane
STANIRIAO PABONI.

Come si può diventare Soci del Touring

senza pagare la quota

Nel corrente mese verrà estratto a sorte fra coloro che procurarono al T. 10 nuovi soci, il premio gentilmente offerto dal socio vitalizio M. Turkheimer consistente in una bicicletta: Star-Wheel o ciclo-alpina a scelta del vincitore. — Il socio Turkheimer volendo dare al T. una nuova prova del suo interessamento allo sviluppo dell'Associazione, ha disposto che a partire dal 1 novembre 1900 a tutto il 30 aprile 1901 tutti coloro che, o direttamente alla sua Ditta (Milano, via Lanzone, 10) o da qualunque dei suoi rappresentanti sotto indicati acquisteranno un bicicletta Star-Wheel, o una Ciclo-alpina, avranno gratuita l'iscrizione al T. C. I. (tassa d'ammissione: L. 2; annualità 1901: L. 6), e se gli acquirenti fossero già soci, verrà loro dalla Ditta stessa pagata l'annualità al T. pel 1901 (L. 6).

Rappresentanti:

Milano, Maiocchi Angelo — Mortara, Gusmani Luigi — Pavia, Cappella Giacomo — Lodi, Lucchini Giuseppe — Varese, Bossi Luigi e figlio — Monza, Cogliati Pasquale — Palianza, Francioli L. — Piacenza, Rocca Cesare e C. — Perugia, Emporio Ciclistico — Roma, Feliciani Davide — Firenze, Zau Virgilio — Ancona, Fredducci Guido — Padova, Aperi e Candeo — Mestre, Bruzzo Amedeo — Reggio E., Rebuffi Antonio — Modena, Stanyuillini C. — Vercelli, Buffa, fratelli — Lecco, Corti Enrico — Gonzaga, Mantovani Giovanni — Ta-

ranto, Romanelli Cosimo — Lecce, Pozzo Giovanni — Palermo, Nicolao Giuseppe — Treviso, Pria Angelo — Lugo, Ernesto Bastoncini — Spezia, G. Oreste Cuneo — Livorno, Vernasconi, E. — Alassio, Aivaldi A. C. — Cividale, Cauova Eugenio — Viterbo, Terzoli Paolo — Casalbuttano, Ronca Ottorino — Peschiera, R. Avanzini — Ferrara, Divisi Alfonso — Napoli, Santone Antonio — Caserta o Maddaloni, Barletta Vincenzo.

Un nuovo vantaggio per i soci del T.

L'Assicurazione della bicicletta contro gli incendi.

Il Touring ha stretto un contratto con la Cooperativa Incendi (Milano, Via S. Giuseppe N. 2), per assicurare contro i danni dell'incendio, per tutto il 1901, la bicicletta dei propri soci in corrente con l'annualità di detto esercizio.

I danni diretti ed indiretti arrecati alla bicicletta saranno indennizzati sino ad un massimo di L. 200, qualunque sia la località dove l'incendio si è verificato.

Il socio non pagherà nessuna tassa per tale assicurazione essendo la spesa assunta dal Touring cumulativamente per tutti i soci.

Dovrà però il Socio che intende valersi di questo diritto comunicare con cartolina postale doppia, direttamente alla Cooperativa Incendi:

1. Il proprio nome e cognome.
2. Numero di tessera.
3. Numero marca e valore della bicicletta.
4. Nome della ditta o del privato dal quale l'ha acquistata.

5. Data dell'acquisto.

La Società accuserà ricevuta di questa dichiarazione e solo dietro esibizione di essa si avrà, in caso di danno, diritto all'indennizzo.

Le controversie eventuali nascenti in merito alla valutazione del danno, saranno inappellabilmente giudicate dalla Direzione del Touring.

Non sfuggirà ai Soci l'importanza della nuova agevolazione che il Touring ha loro procurato con questo contratto. Difficilmente si pensa a comprendere nella assicurazione contro gli incendi la propria bicicletta. Questa cambia per sua natura continuamente di posto. D'inverno la si porta nei piani superiori della casa; d'estate la si lascia nella rimessa; di frequente la si abbandona nei locali di una Società sportiva o in quella di un velodromo o in un albergo o in una stazione ferroviaria. Ora, se l'incendio danneggia un mobile fuori dell'edificio dove esso è stato tassativamente assicurato, nessun compenso spetta al danneggiato, malgrado il pagamento del premio.

La benemerita Cooperativa Incendi ha voluto in favore dei nostri soci consentire nelle proposte del Touring di derogare a quest'ultima norma, assumendosi di risarcire il danno indipendentemente dal luogo dove esso si è verificato, ed a sua volta il Touring ha assunto il pagamento del premio senza alcun onere diretto per i suoi Soci.

La Cooperativa Incendi è fra le più potenti Compagnie nazionali di assicurazione.

La Cooperativa Incendi ha un portafoglio con 3 milioni di premi.

Esercizio con successo oltre il ramo incendi, anche quello vita e infortuni.

I Soci faranno certo buon viso a questa nuova agevolazione loro procurata, ed i ciclisti non soci vorranno essi pure approfittarne, iscrivendosi al Touring.

Come si corrisponde colla Direzione del T.

I. Scrivendo in modo telegrafico su tanti foglietti quanti sono gli argomenti — se per cartolina, distinguendo una cosa dall'altra.

II. Scrivendo in modo chiaro e leggibile. Moltissimi sono quelli che non contenti di scrivere fitto attraversano ancora lo scritto con mille domande il che procura un perditempo gravissimo, ad ovviar il quale le lettere o cartoline così redatte saranno destinate.

III. Scrivendo la propria firma in modo chiaro, senza ghirigori, — su cento lettere non si riesce a decifrare venti nomi.

IV. Accennando sempre il numero di tessera. — E' questa, per l'evazione, cosa della massima importanza.

V. Accludendo il francobollo per la risposta o inviando cartolina doppia se si tratta di cosa d'interesse non generale.

VI. Tenendo presente che non è sempre possibile soddisfare in giornata le richieste d'urgenza. Uno vuole un distintivo oggi perchè parte domani — l'altro vuole la tessera stamane perchè parte per un'escursione — il terzo vuole degli scontrini locali perchè deve andar subito sul lago. Tutta questa roba, chiesta per posta ed inviata colla medesima, esige tempo per un'accurata spedizione. Quindi prender tempo nella richiesta perchè al Touring arrivano centinaia di lettere al giorno.

VII. Esaminando bene le circolari a stampa che la Direzione vi manderà a casa e che sono un economico, rapido mezzo di corrispondenza o risposta.

ANNUNZI A PAGAMENTO

sulla Rivista Mensile e sulle pubblicazioni del Touring

La Direzione Generale del Touring ha, per regolare contratto, affidato alla **Ditta E. G. Ambrosetti e C.** di Milano. — Via Pietro Verri, 12 — la concessione per gli annunci in tutte le proprie pubblicazioni, a partire dal 1.º gennaio 1901.

A questa spettabile Ditta quindi debbono esclusivamente rivolgersi tutti coloro che pel nuovo anno intendono inserire annunci nelle pubblicazioni del Touring.

Per richiesta di vari soci che hanno lavori in compilazione, il Concorso a premi per la Illustrazione turistica della Linea, della Guida delle Grandi Comunicazioni, è prorogata a tutto il 31 Dicembre prossimo. E' però bene avvertano i ritardatari, che non sarà accordata altra proroga, per un giusto riguardo a coloro che presentarono già delle monografie.

L'articolo di Bertarelli relativo all'esplorazione delle Grotte dei Remeron, ha destato il più vivo interesse e moltissime lettere sono pervenute alla Redazione della Rivista, quale di congratulazioni, quale con un pratico, quale con indicazione di altri luoghi degni di esplorazione. Molti giornali politici e sportivi hanno riprodotto in esteso o in sunto l'articolo. Moltissimi sono interessati ai nodi, che, pare impossibile! non usano, in turismo, ignorandone i più semplici, che sono i migliori. Abbiamo chiesto a Bertarelli che specialista... in nodi, un articolo ad hoc e ce lo ha promesso.

Deliberazioni del Consiglio

Nel mese di ottobre il Consiglio si è occupato tra l'altro dei seguenti argomenti:

Pel nuovi soci.

Si decide che ai soci del 1901 sarà data in dono la prima parte, quella riguardante l'Italia, della Guida delle grandi comunicazioni, lasciando loro la facoltà di acquistare la seconda relativa all'estero.

Si prendono provvedimenti per la futura pubblicazione di profili, della Guida della Toscana, nonché della carta corografica dell'Italia insulare.

Annuario 1901.

Si prende atto dell'accettazione da parte del Consigliere Marelli di compilare l'Annuario pel 1901.

Tessera 1901.

Si delibera di emettere, pel prossimo anno, una nuova tessera, su disegno del prof. arch. Andrea Fermini.

La parte anteriore della tessera, è destinata esclusivamente all'identificazione del socio (numero di tessera, nome e cognome, località, firma, e alle indicazioni degli articoli dello Statuto relativi all'ammissione). La parte posteriore è riservata a tutte le indicazioni richieste pel riconoscimento da parte delle Autorità. Sul lato sinistro, della parte posteriore della tessera, è destinato uno spazio diviso a caselle, per l'applicazione di 5 francobolli che porteranno impressi i cinque millesimi e che renderanno valida la tessera per gli anni corrispondenti.

Ricevuta 1901.

Viene presentata la ricevuta predisposta per i soci che rinnoveranno la loro iscrizione al T.

Queste ricevute portano a destra il talloncino 1901



che dovrà essere applicato al posto del millesimo 1900 — se la tessera è di vecchio tipo — nell'apposita casella destinata al 1901 — se la tessera è di nuovo tipo. Senza questa applicazione la tessera non sarà valida.

L. I. A. T.

Il Direttore Generale comunica che fu diramata ai vari Tourings che fanno parte della Lega una lettera, in cui si annuncia che il T. C. I. ha assunta la direzione del Bureau Central e si chiede quali sieno gli argomenti che si intendono sottoporre al prossimo congresso.

Esposizione di Napoli.

Il Direttore Generale comunica che a quell'esposizione il T. venne premiato, poi suoi lavori cartografici e pel suo programma di far conoscere l'Italia agli Italiani e ai forestieri, colla massima delle onorificenze e cioè il Diploma di gran premio.

Il Consiglio vota un plauso speciale al C. Console di quella città dott. Luigi Arano che predispose con tanta intelligenza la mostra del T. a quell'esposizione.

Soci vitalizi.

Si ammettono quali soci vitalizi i Signori: Olindo Guerrini di Bologna, Comm. Ulrico Hoepli di Milano, Adolfo Rossi di S. Lazzaro Savena, J. B. Balbi Console di Lione e Walter Kees di Varenna.

I soci vitalizi ammontano così a 152.

Soci Benemeriti.

Si proclamano soci Benemeriti i Signori: Ettore Levi di Acqui, Rag. Arturo Mercanti Console di Brescia, Ermilio Broglia C. di Domodossola, Luigi Gariboldi C. C. di Monza, Angelo Bottaro di Napoli e Angelo Cadolini C. di Salò.

Il numero dei soci Benemeriti è attualmente di 162.

Regolamento del Touring.

Fu definitivamente approvato il Regolamento del T. con un voto di plauso al Redattore Avv. Agrati.

Le cariche sociali in relazione al detto Regolamento furono distribuite nel modo seguente.

1. Direttore Generale	Sig. F. Johnson
2. Vice-Direttore Generale	Ing. A. Riva
3. Segretario del Consiglio	Avv. F. Guasti
4. Vice Segretario del Cons.	(da nominarsi)
5. Tesoriere	Magg. A. Barutta
6. Economo	Rag. A. Ardenghi
7. Bibliotecario	G. Olivieri
8. Capo Console Generale	Ing. P. Gavazzi
9. Capo Console Gener. agg.	O. Gorla
10. Capo Sezione Strade	L. V. Bertarelli
11. " " Strade agg.	Ing. A. Binda
12. " " Contabilità	Rag. P. Moro
13. " " Legale	Avv. C. Agrati
14. " " Medico	Dott. Favari
15. " " Affiliamenti	A. C. Marelli
17. " " Movim. e trasp.	Rag. S. Parboni
16. " " Dugane	Rag. S. Parboni
18. " " Automobilista	F. Johnson
19. " " Alleanze	Avv. F. Guasti
20. " " Stampa e Prop.	Avv. C. Agrati

CONSOLATO

Il Consolato Generale ha nei primi del mese di Ottobre diramato una circolare ai più influenti Soci delle località tuttora prive di rappresentanti del T. invitandoli ad assumere la carica di Console allo scopo di agevolare alla Direzione Generale il compito, di far conoscere il programma essenzialmente patriottico dell'Associazione o coll'aumento del numero dei soci dare i mezzi di raggiungere più presto gli scopi.

L'esito di questa inchiesta ha superato la nostra aspettativa poichè, circa 350 dei Soci interpellati risposero affermativamente accottando in termini lusinghieri la carica; molti altri ci indicarono persone atte a coprire in carica in loro vece; e pochissimi furono quelli che declinarono per ragioni diverse l'incarico.

E' con grandissimo compiacimento che pubblichiamo l'Elenco di parte degli accettanti, lietissimi di questa nuova affermazione che i nuovi Consoli vollero dare al Touring.

Questo nuovo e poderoso contingente di forze si dà nuovi affidamenti sulla prosperità per la nostra grande Associazione.

27.º ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Consoli.

Acireale	Finochiaro Busà Pietro
Adro	De Riva nob. Andrea
Alano di Piave	Lomboni Adolfo
Albarodo d'Adige	Calini Giovan. Battista
Alfonsino	Minguzzi Stefano
Amelia	Colonna Antonio
Arcisate	Brusa Antonio
Ariano di Puglia	Forte Dionisio
Arqua Polosine	Suriani Ivo
Ateza	Sarrutti Umberto
Atri (Toramo)	Cherubino Vincenzo
Augusta	Andronico Giusep. di Salv.
Auronzo	Monti Massimiliano
Bagnara di Romagna	Gasparri Carlo
Bagni di Montecatini	Del Rosso Leopoldo
Bagno a Ripoli	Ginori Conti conte Ugo
Bagnolo Mella	l'ellegatta Carlo
Bagnolo Po	Peretti Bruto
Balangero	Monti ing. G.
Bardi	Angeli Luigi
Barletta	Sottocasa rag. Oreste

- Barzanò
 Baveo
 Baduzolo
 Belgioioso
 Bistagno
 Bolzaneto
 Borgofranco d'Isera
 Borgo S. Dalmazzo
 Borgo S. Martino (Monfer.)
 Bovalino
 Boves
 Breccello
 Calcinato
 Camponogara
 Camposampiero
 Candia Lomellina
 Canelli
 Capracotta
 Caprino Bergamasco
 Caraglio
 Carpaneto
 Casarna della Delizia
 Cascina
 Casola Valsenio
 Castano I.
 Castelfiorentino
 Castelnuovo di Sotto
 Castello di Costabissara
 Castelnuovosotto
 Castiglione Fiorentino
 Castrovillari
 Cavazzero
 Cecina
 Cellatica
 Ceperano
 Carnobbio
 Corvia
 Ceva
 Cherasco
 Civitella della Chiana
 Civitella del Tronto
 Coello
 Codigoro
 Codogno
 Colle Val d'Elsa
 Cologna Veneta
 Cornuda
 Cosalto
 Cossignano
 Crechchio
 Domaso
 Domeglio
 Edolo
 Eina
 Eperia
 Felizzano
 Ficarolo
 Fiesole
 Formia
 Fossano
 Gallo
 Gamalero
 Garguano
 Ghiffa
 Gildone
 Gravedona
 Grosio (Sondrio)
 Guasca
 Incisa Belbo
 Langhirano
 Lavagno
 Lavino
 Livorno Verucello
 Lougarono
 Luserna S. Giovanni
 Maderno
 Magliano di Marsi
 Maranello
 Mariano Comense
 Marone
 Massa di Siena
 Meda
 Meta di Sorrento
 Migliano
 Milazzo
 Mirabello Monfer.
 Mirano
 Moncucco Torinese
 Monanvito
 Montebelluna
 Montemarcano
 Monte S. Savino
 Malfatti Attilio
 De Martini ing. Giuseppe
 Anselmi dott. Emanuele
 Gilardi rag. Ernesto
 Caligaris Giuseppe
 La Moitè Federico
 De Giacomi Egidio
 Taglianti-Vigna F.
 Ravasonga Br. Francesco
 Mileto Eugenio
 Pirinoli Eugenio
 Gorini Federico
 Poli Arturo
 Lancerotto Alessandro
 Perazzolo Nestore
 Strada Napoleone
 Gancia Camillo, Industr.
 Falconi Leonardo
 Vimercati Sozzi conte Paol.
 Fabris geom. Livio
 Arati Luigi
 Del Fabbro Giuseppe
 Vinassa De Regny prof. P.
 Bottonelli Gaetano
 Rusconi Giuseppe
 Del Pela avv. Guido
 Villani Giovanni
 De Buzzaccarini march. A.
 Battaglioni Carmelo
 Tavanti cav. magg. Angelo
 Camporota avv. Maurizio
 Salvadego Molin c. Franc.
 Tessera Duilio
 Binetti Archimede
 Lazzarini Ciro
 Bernasconi rag. Leopoldo
 Cavazzoni Zanotti G.
 De Vecchi A.
 Prasca conte Amedeo
 Conteni Romani nob. Art.
 Fattori Vittorio
 Ferroni Ezio Diomede.
 Gualdi Ugo
 Piccinelli Ernesto
 Bertini Guido
 Tortina ing. Francesco
 De Zorzi Antonio
 Giacomini Dr. Ugo
 Passali Felice
 Scurti Angelo
 Gatti Paolo
 Giacobbi geom. Giov. Batt.
 Monteverde Emilio
 Franceschetti Giacomo
 Roselli avv. Giuseppe
 Roasio avv. Ettore
 Betti Dr. Torquato, not.
 Gentilini ing. cav. Camillo
 Nuzzi Luigi, Industr.
 Dompè avv. Luigi
 Poggi Vittorino
 Guidetti Serra Dr. Carlo
 Samuelli prof. Dr. Franc.
 Borella ing. Luigi
 Campensa ing. Domenico A.
 Mottarella Lorenzo
 Balduzzi Dr. Enrico
 Ferrari Renzo
 Ferraro Ferdinando
 Morini Adelmo
 M. Ballerini
 Bossi rag. Tommaso
 De Barbero Pietro Giusep.
 Pozza rag. Giovanni
 Turin Dr. Daniele
 Bianchi Beniamino
 Tavani Luigi di Alessau.
 Dallari Dr. Vittorio
 Riva ing. Silvio
 Mapelli Battista
 Cosci dott. Cesare
 Agrati ing. Carlo
 Lauro dott. Raffaele
 Ballola Carli Cesare
 Frangipane Lorenzo
 Provera Giovanni
 Rossi comm. Enrico
 Ortalda Enrico
 Moriconi prof. Croonte
 Raffaelli Cesare
 Manciforti Serafini marc. G.
 Mascanzoni Italo Ezio
 Mornico al Serio
 Morsasco
 Mortogliano (Udine)
 Nembro Valseriana
 Nigoline (Brescia)
 Nola (Caserta)
 Norcia
 Nuvoletta
 Oggiono
 Ortanuova
 Osimo (Ancona)
 Palermo
 Palmi
 Paola (Cosenza)
 Pavullo nel Frignano
 Pedaso (Ascoli Piceno)
 Pescara
 Piove di Cento
 Piovone
 Pizzighettone
 Poirino
 Pont. S. Martin (Torino)
 Portoferrario
 Potenza
 Potenza Picena
 Prà
 Provaglio d'Iseo
 Quargnento
 Racconigi
 Recanati
 Reggio
 Rivarolo Fuori
 Rivoli
 Robbio
 Rocca d'Arazzo
 Roncade
 Rovato
 Rossano Veneto
 Russi
 Rutigliano
 Salemasino
 San Benedetto Po
 S. Benedetto al Tronto
 S. Giorgio Canavese
 S. Giorgio delle Pertiche
 S. Lazzaro di Savena
 Sanluri
 San Sebastiano Curone
 Santa Croce Arno
 Santhià
 Santopadre
 Sassari
 Torreato
 Secondo Parmense
 Sospirolo
 Spineto
 Teolo
 Tezze Bassano
 Torre Annunziata
 Torrebolicino
 Toscolano
 Trecate
 Trino Vercellese
 Vallo di Cadore
 Varese
 Verdello
 Vicchio di Mugello
 Vigasio
 Villabate
 Villa Galeazza
 Villafranca Veronese
 Virle Treponti
 Vodo di Cadore
 Volterra
 Zero Branco
 Zola Predosa
 Fiume
 Lyon
 Valsecchi dott. Marco
 Stoppino geom. Matteo
 Salvetti dott. Italo
 Motta dott. Luigi
 Zoppola conte Giuseppe
 Di Sambuy conte Vittorio
 Passarini Francesco
 Taruffi dott. Pompeo
 Bonadei Ascanio
 Hardmeier ing. R.
 De Stefano rag. Ignazio
 Dittajuti Leopardi m. Leop.
 Mazzufferi Luigi
 Naselli cav. Leopoldo
 Bianchi Francesco
 Perrotta Silvio
 Pucci ten. Tullio
 Bruti Vibo
 De Marinis Nicola
 Bellini dott. Francesco
 Tommasi Carlo
 Massimini Luigi
 Calissano dott. Felice
 Noro dott. Giacomo
 Rebon Antonio
 Conti Ezio
 Mengoni Ezio, Farmaciata
 Laura Antonio
 Prandelli Pietro
 Savio Alfredo
 Zuccoli Luigi
 Carancini Giovanni
 Bonardi dott. Carlo
 Ramaroli dott. Giuseppe
 Giario G. B.
 Volpi geom. prof. Isidoro
 Porocchio Pier Carlo
 Lettis banch. Gino
 Dolci Pietro fu Giacomo
 Sebellino Luigi
 Venturi Longanesi Luigi
 Suglia Passeri Domenico
 Sbardolini Giacomo
 Pavesi Luigi
 Pellegrini dott. Luigi
 Maccario avv. not. Valen.
 Neri dott. Giovanni
 Ronchi Angelo
 Alberto Antico
 Gianni Corrado
 Bartolini avv. Piero
 Berta geom. Felice
 Ricci Giambattista
 Queirolo Costa Ugo
 Gregori Antonio
 Rostain Giuseppe
 Bacchetti Gaspare
 Di Iorio avv. Tito
 Zotta Luigi
 Albertoni Francesco
 Alliata Cav. Virgilio
 Dal Fratello Vittorio
 Franceschini Andrea
 Bramante ing. Luigi
 De Marchi Ernesto
 Baroni dott. Giuseppe
 Besozzi Rahagioni rag. G.
 Vedani Arturo
 Abbiati Emilio
 Boni Luigi
 De Ruenprecht Teodoro
 Mechinol Antonio
 Reggio D. Alca., notaio.
 Falzoni Gallerani dott. G.
 Zecca dott. Cesare
 Valmassoni Giuseppe
 Baldacci Agostino
 De Lorenzi-Fabris Bonap.
 Baldi dott. Celestino
 Cartesio Guido
 Balbi J. B.

Avvisiamo i soci della Sezione di Fiume che l'egregio sig. Ruggero Tomari ha cessato di coprire la carica di Console per quella sezione

Necrologio

A CALÒ (Brianza) spirava l'ottimo nostro socio e Console *Michele Cattaneo*. Alla famiglia le nostre vive sincere condoglianze.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Settembre al 15 Ottobre 1900

SOCI VITALIZI (*)

Bologna - Guerrini Prof. Olindo — **Lione** - Balbi J. B. — **Milano** - Hoepfl Comm. Ulrico
S. Lazzaro di Savena - Rossi Adolfo — **Varenna** - Kees Walter

SOCI ANNUALI. (**)

- ALESSANDRIA.** — Biancino Giulio, Bruni Carlo Michele, Corte Dalmazzo, Morelli Giovanni, Puccianotta Costantino, Scarambano ten. Augusto.
Asti. — Artoni Michele.
Casale Monferrato. — Faldella dott. P.
S. Giuliana. — Piaciolo Guido.
ASCOLI PICENO. — Lucarelli Federico, Spalazzi Vincenzo.
Colli del Tronco. — Cicconi Quinto.
Pedaso. — Ciarrocchi Enrico.
Porto d'Ascoli. — Comini Giov., Luzi Torquato.
BARI. — Viganotti Alberto.
BELLUNO. — Schiesari avv. Edoardo.
BERGAMO. — Beghini Giacomo.
Caravaggio. — Gallavresi Achille.
BOLOGNA. — Masi Ubaldo, Masotti Giovanni.
BRESCIA. — Chiappa ing. Camillo.
CAGLIARI - Oristano. — Carta Attilio.
CATANIA. — Benelli Silvio.
COMO. — Sambuga dott. Piero.
Brenna. — Caldera Vittorio.
Rancio di Lecco. — Redaelli Alfredo
S. Fedele d'Intelvi. — Tantardini Isidoro.
Varenna. — BARDELLA MARGHERITA.
COSENZA. — Bonomi Remo.
CREMONA - Soresina. — Manuelli Antonio.
CUNEO - Gressio. — Broggi geom. Enrico.
FIRENZE. — Guasconi march. Mario, Laborel Melini Luigi, Manetti Giovanni, Marchionni Nicolò, Morgan Phoebe, Turton Arturo.
Borgo S. Lorenzo. — Del Turco Rosselli Luca.
Limestre Pistoiese. — Porta Francesco.
S. Cusiano — Colla Ezio.
Vicchio di Mugello. — Piazzesi Paolo.
FORLÌ - Cesena. — Bresciani ton. Adolfo.
GENOVA. — Contessa BELLI DE LEONARDI, Cicala Giovanni, Dapples Henry, Gavotti on. Gustavo, Passadoro Howard.
Cogoleto. — Pratalongo Oscarr.
S. Pier d'Arca. — Biasioni G. Battista.
GIRGENTI. — De Angeli Giuseppe Oreste.
LIVORNO. — DUGNONI dottoressa TERESINA, Jago G. Giovanni, Palumbo Vincenzo.
LUCCA. — Bartolomei col. Alessandro.
Giannotti. — Marani Alberto.
S. Concordio — Luporini Vincenzo.
MACERATA. — Lauri conte Giovanni.
Porto Civitanova — Club Ciclistico Motus.
MANTOVA. — Finzi dott. Massimo, Focacci Adolfo.
Bozzolo. — Posatelli Francesco.
Castiglione delle Stiviere. — Beschi Aldo.
Gaio. — Biattisti Djalma.
S. Martino Gusnago. — PASTORE CATERINA.
MESSINA. — Wallor F. Becher.
MILANO. — Arrigoni Albino, Baglia Edoardo, Belloni ing. Antonio, BERTARELLI ELVIRA DELL'ORO Bigatti Stefano, Bonacchi avv. Carlo, Bossi Felice, Bruni ing. Paolo, Cornezzì dott. Aldo, Crospi Giovanni Filiberto Altos, Frey Edwin, Maggi Marco, Maisotti ten. Settimo, Malerba Michele, PONTI PIRINOLI GINETTA, Reposi Piero, Scalini dott. Agostino, Ungerer Enrico, Vitali Edoardo, Viganoni Ernesto Andrea, Zerbi Gerolamo.
Castano I. — Genoni Angelo.
Gorla Maggiore. — Molteni Rinaldo.
Gorla I. — Weiss Luigi.
Monza. — Colombo Gaetano.
Precozzo Milan. — Ancona Annibale.
Seato S. Giovanni. — Fobani Emilia.
MODENA. — Pellegrini Arrigo, Spinelli Guido.
Carpi. — Formigoni Dante, Gandolfi Ettore.
Concordia Sulcisca. — Gavioli Isidoro.
Concordia. — Gelatti Arturo, Picozzi Cesare, Fullea Achille.
NAPOLI. — Del Vecchio march. Enzo, Mossa dottor Pietro.
Sorrento. — Fiorentino Onorato.
NOVARA. — Boretto Alberto, Cartasegna Enea, Farraggiana Alessandro.
Biandrate. — Caccianotti Chiaro.
Biella. — Mazzucchetti Riccardo, Petiva Federico.
Briona. — Frigeri Epamin, Gay dott. Paolo.
Oechieppo Sup. — Nogri Eugenio, Negri Guido.
PADOVA. — Baratelli Carlo, Danieli Silvio, Lion avv. Antonio, STREIN ANNA.
PALERMO. — Ruffino Antonio, Spirito Giov. Giacomo.
S. Lorenzo Colli. — Moregaglia Edoardo.
PARMA - Fornoro. — Centi dott. Pio.
Langhirano. — Fantuzzi Cesare.
Scurano — Baroni Giacomo.
PAVIA. — Serra dott. Dionigi.
PERUGIA - Rieti. — Tedaldi cav. Francesco.
Spoletto. — Veronesi prof. Floriano.
PORTO MAURIZIO - Bordighera. — May R. Frederick.
Sanremo. — Chiarla cav. Ernesto.
REGGIO EMILIA. — Prampolini Natale, Sormani Moretti conte Enrico.
REGGIO CALABRIA. — Spadoni Ercolo.
ROMA. — Benicelli Achille, Folena e Donzelli, Mengarini Margherita, Picconi Filippo, Roverselli Carlo.
SIENA. — Caselli ing. Stanislao.
SONDRIO - Villa di Chiavenna. — Gurrini Giuseppe.
TERAMO - Corropoli. — Ricci G. Battista.
Penne — Tucci dott. Nicola.
TORINO. — Alliani Ernesto, Bello Tommaso, Bloch Armando, Gagliardi Giovanni, Marchio Arrigo, Monteverde ing. Aurelio, Morgari Paola Emilio, Rigat Casimiro, Sacchi Michelangelo, Vallari avv. Guido, Paolini avv. Giuseppe, Peyrot cav. avv. Eligio, Violante cap. Guglielmo, Vita Federico.
Altezano. — Petrocelli Giuseppe.
Aosta. — Rossi ing. L. Aug.
Venaria Reale — Porro Edoardo.
TREVISO - Castell'alto V. — Bordigioni ing. Angelo.
UDINE. — Lazzarini Alfredo.
Canave di Sacile. — LUCCHESI BICE.
Fiume di Pordenone. — Polanzani Egisto.
Sacile. — Do Martini Pietro.
S. Vito al Tagliamento. — Franceschini dott. Lodovico, Modotti Angelo, Mori Romeo, Tommasi Vittorio, Volpi rag. Domenico.
Vignovo. — Stivanin dott. Domenico.
VENEZIA. — Ossaglioli dott. Alessandro.
Mira. — Pisani Arturo.
VERONA. — Bottico Sante.
Peschiera — Chincarini Guido.
VICENZA - Schio. — Ghellini dott. Marcant.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO.

Caldes — Fatarni Baldassar.

Denna. — Parisi Gino.

Rica s. Garda. — Modl dott. Edoardo.

VENEZIA GIULIA.

Trieste. — Pollack Otto, INCONTRERA ERSILIA, Incontrera Edoardo, VIIFLING ISABELLA, Biasoli dott. Edvino, Piazza Ferruccio, TURECHI MARIANNA, Malusa Luigi, Genel Guglielmo, Venezian Fabio, BREITMIESER GIUSEPPINA, De Leitner cap. Antonio, Ceregatto Vittorio, Clomen-

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci Vitalizi pagano Lire CENTO una volta tanto. — (***) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto — Una quota annua di L. 6. — annue. — Art. 19: Il Consiglio non riceve alcun reclamo contro il candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci inviata al candidato la tessera di riconoscimento.

cich Giuliano, Cossaneich Giovanni, Bortoluzzi Nino.
Padua Luigi, Zuccherich Fausto, Guardalupi Teo-
doro, Gladulich dott. Lamberto, Lemisich John.
Villa Vicentina. — Bruschina Antonio.

PROVINCIE DIVERSE.

Innsbruck. — Galante Andrea.
Spielberg. — Fasolini Davide.

Francia.

Nizzo. — Touveniu G. B.

Germania.

Norimberga. — Leistner dott. Jakob.
Berlino. — Litten Fanny.
Krefeld. — Schrovers Rudolf, Boeri Benedetti Giac.

Inghilterra.

Londra. — Magrini Giuseppe.

Spagna.

Barcellona. — Rocca cav. Salvatore.

Svizzera.

Brixa. — Scheidler Antonio.
Capolago. — Scacchi Carlo.
Ginevra. — Barcellini Giuseppe.
Mendrisio. — Borolla avv. Elvezio.
Wattwil. — Scalcinati Ferdinando.
Zurigo. — Stefanelli Corrado.

COMO. — Brolis Giulio.
Brazzo. — Brunella Emilio.
Brescia. — Brunati Ercole.
Lierna. — Besana Paolo.
Rebbio. — Duvia Vittorio.
Vallabese. — Cigardi Giovanni.
CUNEO - Caraglio. — Borgogno Giovanni.
FIRENZE. — Badi Pietro, Bartolini Enrico.
Certaldo. — Palmieri Nicolò.
GENOVA. — Giudice Mario.
MILANO. — Cialaghi ing. Ettore, Faber Richard, For-
colini Paride, Porta Arturo, Riccadonna Stefano.
Cuggiano. — Crespi Pietro, CRESPI CORINNA.
Lodi. — Bassani Giuseppe, Chiada Giovanni.
Parabiago. — Gaddi Giuseppe.
MODENA - Bomporto. — Malagoli Luigi.
Domadossola. — Soprani rag. Giuseppe, Zoppis Am-
brogio.
Izelle. — Comini Giovanni.
PADOVA. — Caffo nob. Guido.
Borghetto. — Bressanin Francesco.
PESARO URBINO - Fossambrone. — Betti Luigi,
Chiaravalle Luigi.
RAVENNA - Faenza. — Calvi Achille.
REGGIO EMILIA - Boretto. — Alberici Antonio.
ROMA. — Almagia Roberto, Cerasi Fernando, Fiory
Antonio, Magrone Michele, Vitali Ernesto.
VENEZIA - Cà Corniani. — Curci Biagio.
Strà. — Cellin Giovanni.
VICENZA - Bassano. — Brotto Luigi, Nosodini Re-
molo.
Rossano. — Ghilardi Giuseppe, Righetto Giovanni.

ELENCO DEI CANDIDATI

a Soci del T. iscritti dal 1.º al 15 Ottobre 1900
e che optarono per il 1901.

ALESSANDRIA. — Buffa Alberto, Cornaglia Luigi.
ANCONA. — Mariano Memè, Sestili Ulderico.
AREZZO - Monte S. Savino. — Mascanzoni Italo, Roc-
chetti Galileo.
Offida. — Mercolini Emilio, Guarnieri avv. Edoardo.
TILLI ENRICHETTA.
Porto S. Giorgio. — Brugnoli dott. Francesco.
BELLUNO - Prato. — Giacini Gioachino.
Pieve di Cadore. — Fossali Ercole, Ricciotti Coletti.
Valle di Cadore. — Marchetti Arnaldo.
BRESCIA. — Viola Enrico.

ESTERO.

Africa.

EGITTO - Porto Said — EMMA LEONI

Soci annuali a tutto il 15 settembre 1900.	N.	2047
» » dal 15 settembre al 15 ottobre 1900.	»	215
	N.	20462
Soci Vitalizi	»	152
Totale soci al 15 ottobre 1900.	N.	20614
Inscritti a tutto il 15 settembre per il 1901	N.	9
Inscritti dal 15 settembre al 15 ottobre per il 1901.	»	49
	N.	58

Stab. I.lito-Tip. G. ABBIATI, Vicolo Rovello, 2

Gerente: COLOMBO TRANQUILLO.

S.T.

MAISON TALBOT

Gomme piene e pneumatiche per vetture ed automobili.

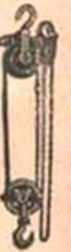
MILANO - Foro Bonaparte, 46

CARLO NAEF Via A. Manzoni, 31 - MILANO

Macchine Utensili ed Accessori per la lavorazione dei metalli e del legno.
per la meccanica, fonderia, lattoniere, gasista, idraulico, fabbro, elettricista, ecc., ecc.

Specialità Macchine Americane

MAGAZZINI BEN FORNITI



RIVISTA MENSILE

del Touring Club Italiano

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

SOMMARIO: L'automobilismo è uno Sport? Che differenza passa fra Sport e Turismo? — Il Touring Club di Francia all'Esposizione mondiale di Parigi. *Ottone Brentari.* — La collezione per il Touring delle cartoline illustrate. *A. G. Bianchi.* — Come si può diventare soci del Touring pagando la sola tassa d'iscrizione — Il Record cinegetico d'un italiano. *Caccia grossa, o. b.* — Automobilismo, *Il Raccoltore.* — Di palo in frasca, *Dott. Forbici.* — Un concorso del T. C. I. pel disegno della copertina della *Rivista mensile.* — Cronaca. — Tesoreria. — Il Touring e le Ferrovie. — Sezione Legale. *Avv. Cesare Agrati.* — Economato. *Ray. A. Ardenghi.* — Attività delle sezioni. — Deliberazioni del Consiglio. — Consolato, 28' Elenco del Corpo Consolare. — Elenco dei candidati.

L'automobilismo è uno Sport? Che differenza passa tra Sport e Turismo?

Il Touring Club di Francia all'Esposizione mondiale di Parigi

Parigi, 1 Novembre 1900.

Nella puntata d'ottobre della *Revue Mensuelle* del Touring francese il signor Giorgio Delbruk, in un articolo su *La Bicyclette à plusieurs développements* scrisse la frase *le sport de l'automobilisme.*

Non vi parlerò di Parigi, non vi parlerò dell'esposizione che disturba Parigi; ma di tutto quello che vidi ed ammirai in questo immenso mondo provvisorio, vi dirò solo quanto osservai nel *Pavillon du Touring Club.*

La direzione della Reuve in una nota promette nelle seguenti severe parole:

«Lo sport dell'automobilismo? E' esso mai esistito? Il fatto di sedersi sopra i cuscini d'una vettura, e far girare una manovella, può costituire uno sport? Se così fosse, un conduttore ferroviario della linea Parigi-Lione-Mediterraneo sarebbe — eccettuati i cuscini — il primo sportman della Francia. Per noi, deve e può essere qualificato sport il solo esercizio fisico; e questo noi lo cerchiamo invano in chi gira in automobile.»

E' bello, è utile, è necessario il vedere o studiare quanto fanno gli altri, per cercar poi d'imitarli ove si deve persuadersi che fanno più e meglio di noi, e per confortarci (pur senza inorgogliarci) quando possiamo persuaderci che non in tutto noi siamo inferiori agli altri.

Si possono accettare codeste idee? Non si deve notare in esse una grande confusione di cose o di persone? Noi crediamo di sì; e poichè la discussione in argomento offre un certo interesse, invitiamo tutti i nostri lettori a rispondere, brevemente, alle due seguenti domande:

Ma prima permettete ad un vecchio alpinista (che non è ancora un alpinista vecchio) di dare una capatina nel padiglione del Club Alpino francese, nel quale sono raccolti, in notevole quantità, varietà o bellezza, gli oggetti che sono un' eloquente illustrazione delle Alpi, specialmente francesi: oggetti esposti da quanti — turisti, scienziati, letterati, artisti — si sono innamorati della montagna, ed hanno saputo darci prova del loro amore.

1. L'Automobilismo è o non è uno Sport? E perchè?

Alla mostra, veramente ricca, concorsero la direzione generale del C. A. F. (fondato il 2 Aprile 1874), le singole sezioni, e molti soci individualmente.

2. Quale differenza passa tra sport e turismo?

Sappiamo che altre volte si discusse su tale argomento, sul quale ci par d'aver idee abbastanza chiare; ma non vogliamo per ora esprimerle, non volendo in modo alcuno pregiudicare la discussione.

Nelle stanze di quella graziosa capanna, eretta sotto la direzione dell'architetto Brunnarius, ho visto trascorrere alcune ore deliziose, passando in rivista un vero tesoro di autografi, pubblicazioni, quadri, medaglie, carte, rilievi, costumi di alpinisti, di alpini, o di alpigiani, panorami,

Attendiamo numerose risposte, che pubblicheremo o risumeremo; ed a chi ha intenzione di scriverci raccomandiamo celerità e brevità.

fotografie, (fra le quali quelle della catena del Monte Sant'Elia nell'Alaska, esposte dal Duca degli Abruzzi, socio onorario del C. A. F.), fotografie stereoscopiche (alcune veramente splendide), collezioni di rocce e minerali, animali, fiori.

Era in questa capanna anche il panorama del Monte Bianco, di cui s'è parlato molto, e forse anche troppo. Lo trovai — se devo confessare la verità — inferiore all'aspettativa.

Chi esce dalla capanna alpina ha da percorrere solo un breve tratto, sotto gli immensi archi della Torre Eiffel, per giungere alla collinetta che porta il padiglione, tutto in ceramica, (costrutto su disegno dell'architetto Rives), del Touring Club de France, adorno del motto:

Pro patria arte labore.

Il padiglione è elegante; gli oggetti che contiene sono pochi; ma, in compenso, essi sono interessanti; ed interessantissime sono le tabelle che riassumono la vita e la potenza del T. C. F.

Cominciamo dalle cifre, che sono sempre più eloquenti che le semplici parole; e diciamo prima di tutto del numero dei soci.

I soci del *Touring-Club de France* sono, secondo la statistica che ho sott'occhio, 72.576, dei quali 22.770 nella sola città di Parigi; il che vuol dire che la sola città di Parigi ha un numero di soci superiore a quello dell'intero Touring Club Italiano!

Il Touring Club Francese venne fondato il 7 gennaio 1890 con 405 soci, che andarono aumentando nel modo seguente:

853 nel 1891	46.724 nel 1896
1.198 » 1892	61.770 » 1897
1.922 » 1893	70.020 » 1898
7.739 » 1894	72.576 » 1899
24.925 » 1895	

Quando il nostro Touring avrà raggiunto un numero di soci così rilevante, ed anche molto prima, potrà anch'esso accingersi ad assai maggiori imprese.

Si potrebbe domandare: « E perchè il Touring italiano non ha, (pur facendo, proporzionalmente alle sue forze, assai di più di quanto fa il Touring francese), un numero maggiore di soci? » Il perchè vorrei quasi trovarlo in un tremendo paradosso di Paulo Fambri, il quale soleva ripetere che « in Italia non c'è nulla di

più basso che le classi alte. » Ammettiamo pure che in codesto paradosso ci sia dell'esagerazione, come in tutti i paradossi; ma certi confronti (odiosi, sia pure, ma utili) ci persuaderanno che il Touring italiano farà passi di gigante quando le classi alte ne conosceranno maggiormente i pregi, gli intenti, l'utilità, e tutto ciò riconosceranno col fatto, inscrivendosi fra i soci.

Nel Touring francese troviamo infatti iscritti 28 ministri ed ex-ministri: 178 ambasciatori, senatori, deputati: 50 membri del Consiglio di stato e della Corte dei conti: 562 generali ed ufficiali superiori: 2068 ufficiali di terra e di mare: 315 prefetti e sottoprefetti: 1031 letterati o pubblicitisti... e l'elenco potrebbe continuare, e venir reso ancora più eloquente col mettervi di fronte i corrispondenti numeri del Touring nostro; ma essi sono (lo si creda sulla mia parola) ancora così modesti che è meglio tenerli, per ora, segreti.

E poichè siamo nel campo delle cifre, spigliamone qualcuna nei bilanci.

Per quote annuali dei soci, il T. C. F. incassò nel 1899 L. 370.274, cioè più del triplo del Touring italiano, che ne incassò 107.048, essendo stati allora i soci 16.750.

Dalla vendita delle pubblicazioni sociali il Touring francese ricavò L. 55.958, il Touring italiano L. 6.737; ma qui è necessaria una spiegazione.

Il Touring francese, oltre le carte e la grande opera artistica di cui avremo a parlare qui sotto, ha fatte varie altre pubblicazioni, utili se non utilissime, buone se non perfette. Esse sono:

1. *L'Annuaire*, simile al nostro Annuario.

2. *Excursions et Voyages*, volume che completa il precedente, e che dà, laconicamente, una serie di gite, colle relative indicazioni descrittive, raggruppate intorno alle principali località della Francia, e disposte in ordine alfabetico.

3. *Annuaire, section automobile*, volume il cui titolo basta a spiegare la natura.

4. *La Guide Routier*, di cui ho potuto vedere quattro volumetti: Bretagne, Le Nord, La Loire, Normandie. E' fatta (in modo però imperfetto) sul sistema delle Guide Bertarelli, ma senza piante di città, senza profili, e qualche volta anche senza carta topografica. Di questa raccolta non esce più da un pezzo alcun volume.

5. *Excursions dans le Morvan, Six Jours*

Lormes, opuscolino del signor R. Billand, raccolta di alcune brevi monografie illustranti piccole cartine topografiche.

6. *Itinéraires*, foglietti sciolti (quasi 300), che hanno da un lato la cartina del paese traversato dalle vie collegate per una data gita, e dall'altro le indicazioni chilometriche e qualche indicazione altimetrica.

E la spiegazione che volevo dare è questa: il Touring-Club de France fa pagare, anche ai soci, tutte le sue pubblicazioni (tranne la *Revue Mensuelle*), ed il Touring Italiano dona ai soci tutte le sue pubblicazioni, che non sono nè meno numerose nè meno pregevoli di quelle del Touring francese. Tale differenza non ci sembra di scarsa importanza.

Ho nominata la *Revue*. Questa viene pubblicata in fascicoli mensili di 48 pagine, con qualche illustrazione. Viene spedita gratuitamente ai soci. Per essa il Touring francese nel 1899 spese L. 150.682,65, mentre il Touring italiano per questa modesta *Rivista* non spese nel 1899 che 9254 lire e 60 centesimi. Si confrontino le due cifre, si confrontino le due riviste, e si potrà persuadersi che per la *Rivista* nostra, pur tenendosi lontani dalle sublimi altezze delle 150.000 lire, si deve spendere di più, se si vogliono introdurre in essa alcuni almeno di quei miglioramenti che stanno nei desideri della direzione e dei soci.

Nel continuare il breve giro dell'elegante pagdiglione, presso le tabelle contenenti le cifre sulle quali feci le precedenti considerazioni, ammirai pure uno *Specimen de la carte de France 1:400.000 dressée avec le concours de Touring-Club de France*. E' un lavoro che sarà compiuto in 15 fogli, e di cui non si potrà parlare che quando sarà più avanzato. Esso promette assai bene. Il foglio pubblicato è il quinto, e contiene Parigi e suoi dintorni.

Più interessante, sotto il punto di vista turistico, e specialmente automobilistico, è la *Carte Electrique de France dressée par le Touring-Club*. Tale carta segna tutte le località nelle quali si potranno rifornire di energia elettrica gli accumulatori delle automobili. Essa sarà compiuta nel 1901. Gli studi riguardano al presente tre grandi vie: Parigi-Bordeaux-Bayonne; Parigi-Toulouse-Perpignano; Parigi-Nizza, tanto per Marsiglia che per Lione. Si capisce benissimo che non ogni stazione elettrica potrà servire ad

ogni automobile; ma il Touring francese sta studiando appunto il modo di introdurre in proposito quella uniformità che possa rendere la locomozione elettrica più facile e pratica che sia possibile.

Un'altra carta ci dà l'idea d'un altro grande lavoro intrapreso dal Touring Francese; cioè la *Route de la Nouvelle Corniche*. Si tratta nientemeno che d'una strada che è destinata a congiungere Saint-Raphael (a mattina del *Golfe de Frejus*) con Cannes, strada carrozzabile, larga 5 metri, lunga 23 chilometri, la quale, costeggiando il mare, e girando i monti dell'Estérel, diventerà la via ciclabile più pittoresca e più bella della Francia. Il Touring ha ottenuto, dai proprietari rivieraschi, la cessione gratuita dei terreni necessari; ha votato, sui suoi fondi, F. 40.000; ha raccolti, con pubblica sottoscrizione, F. 15.000; e dai comuni, dai dipartimenti, dallo stato ha ottenuti i sussidi necessari a raggiungere la spesa prevista in F. 300.000. I lavori sono già notevolmente avanzati, e la nuova strada sarà inaugurata nel 1902.

Io credo che si deva ammirare il Touring francese per quest'opera colossale; ammirarlo, ma non imitarlo. I turisti, nella loro qualità di cittadini e di contribuenti, devono reclamare e pretendere dai Comuni, dalle provincie, dallo stato, che sieno costruite e bene conservate tutte le strade necessarie ai rapporti fra paese e paese; devono incoraggiare coloro ai quali è affidato il mantenimento delle strade stesse; ma non mi pare proprio giusto che essi abbiano a sostituirsi ai predetti pubblici poteri nella costruzione delle strade che servono a tutti. Si capisce che gli alpinisti abbiano, a loro spese, fatto scavare nelle eccelse rocce qualche breve tratto di sentiero necessario per raggiungere un'ardua vetta, ed utile esclusivamente a scopi turistici, e per il quale non passeranno mai altro che alpinisti; ma un Touring che costruisce strade mi pare che, pur facendo un'opera stupenda, esca un po' troppo dal proprio programma.

E questo dico non per mettere il becco negli affari degli altri, ma perchè non vorrei che qualcuno pensasse che il Touring Italiano deva accingersi a qualche simile impresa. Dio ci preservi da simili tentazioni!

Ho, infine, molto invidiato ed ammirato qual-

che saggio d'un'opera grandiosa a cui il Touring-Club de France si è accinto: quella, cioè, dei *Sites et Monuments*. E' un'opera originale, che sarà formata di trenta volumi splendidamente illustrati. Essa richiederà tre anni di lavoro e 300.000 lire di spesa. Ho potuto esaminare i due volumi sino ad ora pubblicati, che sono per noi tanto più interessanti in quanto illustrano anche paesi geograficamente italiani.

Il primo riguarda *La Corsica*. E' preceduto da una brillante introduzione di Onésime Reclus, che sull'isola dà le principali notizie geografiche, orografiche, meteorologiche, agricole, marinaresche, commerciali, storiche, etnografiche; e seguono quindi, illustrati magnificamente colla figura ed un po' troppo... turisticamente colla parola, i principali monumenti, edifici, luoghi celebri dell'isola che fu culla di Napoleone. Il volume è adorno d'una carta con piante di città.

Collo stesso metodo è fatto il secondo volume *La Côte d'Azur*, cioè la regione del Varo e delle Alpi marittime, da Tolone a Nizza e Monte Carlo.

Come ha potuto, il Touring-Club de France, intraprendere la pubblicazione d'un'opera così grandiosa? In una maniera molto semplice: aprendo una sottoscrizione a 100 lire la copia; ed i sottoscrittori sono ormai 1978, il che vuol dire che si sono già raccolte 197.800 lire, cioè quasi due terzi delle 300.000 lire preventivate; e la sottoscrizione continua.

La pubblicazione di un'opera simile per l'Italia è un vecchio e caldo sogno di alcuni soci del nostro Touring. Essi sono certi di trovare monumenti o località e punti pittoreschi degni d'essere ritratti e descritti: per avere scrittori che ne parlino ed artisti che li riproducano non ci sarebbe che l'imbarazzo della scelta; ma sarebbe, essi temono, un po' più difficile il trovare, in Italia, per un'opera simile, 3000 sottoscrittori a L. 100!

E' ora di concludere. Del Touring-Club de France, così rigoglioso e fiorente, ho detto quanto ho potuto vedere e capire, per indicare al Touring nostro quanto c'è da imparare dal confratello francese, e per mostrare che anche il Touring nostro, date le notevoli differenze di tempi e di mezzi, anche al confronto dei sodalizi esteri ha fatto non poco, ha fatto non male.

Sono tanti e tanti gli Italiani che sono venuti

a Parigi per prendersi il gusto di dir l'ira di Dio dell'Italia, che io sento il dovere ed il piacere di formare un'eccezione.

OTTONE BRENTARI.

LA COLLEZIONE PER IL TOURING delle cartoline illustrate

Lo noto subito con piacere: la proposta di una collezione di cartoline postali di paesi e di costumi per il Touring Club Italiano, ha trovato il favore dei soci. Questi hanno risposto all'appello con un sincero entusiasmo: in meno di dieci giorni più di 1200 cartoline erano arrivate.

Ma questo esce ormai dal compito mio: spetta all'attivo e diligente bibliotecario — il sig. Olivieri — di coordinare questo bello ed utile materiale e di segnalare ai soci coloro che, anche in questa occasione, hanno voluto dimostrare all'Associazione la loro simpatia.

A me contemporaneamente, però, sono giunte molte lettere e molti giornali.

Fra questi seguo l'elegante rivista *Il raccoglitore di cartoline illustrate*. In essa un socio del Touring avanza queste due proposte:

I. Che la cartolina debba essere spedita con francobollo da *dieci centesimi*. Così si evita l'inconveniente antiestetico della cancellatura del: « *Cartolina postale* », che non sempre viene eliminato con linee diritte e... artistiche, ma più spesso con scarabocchi, e così si dà modo allo speditore di aggiungere (se sa e può) al proprio nome e cognome delle notizie storiche e dei dati intorno al paesaggio o monumento o costume che la cartolina rappresenta.

II. Che il diritto di spedizione non venga riservato ai soli soci del T. C. I., ma a tutti coloro che lo desiderano, segnalandone poi i nomi nella Rivista, come per quello dei soci è promesso. Così la collezione avrà maggiori aderenti (dei miei amici non mancherà certo nessuno all'appello) ed il Touring si farà maggiormente conoscere dal pubblico italiano.

Le proposte sono buone e conviene segnalarle entrambe ai lettori. Tuttavia non credo che della spedizione con tassa postale intera si possa fare un obbligo assoluto, come non si può fare un obbligo di illustrare maggiormente le cartoline con notizie storiche e dati di fatto.

Nulla osta poi che alla collezione del Touring concorra anche chi non è socio: il dimostrare simpatia alla nostra Associazione è il primo passo per diventarlo.

Un'altra buona idea la espone il signor Giuseppe Calligaris, Console di Acqui. Egli crede, che si dovrebbero accettare anche le cartoline fotografiche.

Egli scrive:

« L'editore di cartoline spessissimo guarda al solo lucro, ed emette cartoline di sicura vendita lasciando molte volte soggetti splendidi perchè di incerta vendita. Il dilettante fotografo, se è di buon gusto, prende paesaggi, marine, che ben figurano in qualunque esposizione. »

L'osservazione è giustissima. Com'è noto, si trovano ora in commercio delle cartoline sensibilizzate, sulle quali possono essere riprodotte le negative di qualsiasi fotografia. Su di esse possono essere fissate delle istantanee prese durante un convegno turistico o una gita ciclistica.

E coloro i quali ricordano le bellissime istantanee prese da Luigi Vittorio Bertarelli sia durante l'ultima gita ciclo-alpina a Macugnaga e meglio ancora quelle con cui ha illustrato le sue ultime escursioni in Sicilia e in Sardegna, non potranno che augurarsi che le une o le altre essenzialmente e caratteristicamente turistiche possano figurare nella collezione.

Se l'idea avrà molti che l'accoglieranno, il Touring potrà ideare magari un concorso allo scopo di premiare le migliori. Così l'idea della illustrazione fotografica dell'Italia, caldeggiata dal dott. Favari, uscita dalla porta, perchè troppo grandiosa o complicata, potrà rientrare dalla piccola finestra d'una casella postale, sotto le forme disinvolte e meno pretenziose d'una cartolina.

Ma un'idea, la quale mi ha procurato una quantità di lettere, le quali raccomandano tutte che io abbia ad insistere, è quella di una collezione del Touring Italiano.

Quello francese ha potuto iniziare la splendida raccolta dei luoghi e monumenti della Francia, mercè la munificenza di un gran numero dei suoi soci. Tentare qualcosa di simile sarebbe audacia eccessiva, almeno per ora, visto che il nostro Touring ha quattro volte meno soci del Touring di Francia e anche minor numero d'anni di vita. Ma il Touring Club Belga, che ha poco più dei nostri soci, ha già fatto, e con profitto, qualcosa di questo genere. Dall'ultimo suo bollettino rilevo, infatti, che in un anno di tempo il Touring Belga ha pubblicato 258 cartoline postali, le quali poste in vendita ad otto centesimi l'una, a 15 centesimi il paio, a 65 centesimi la dozzina

ed a L. 15.50 la collezione completa, hanno incontrato un grande successo, dando all'Associazione un non indifferente utile finanziario.

D'altra parte, il lavoro del Touring Club potrebbe essere di molto facilitato accordandosi con qualcuna delle grandi case produttrici di cartoline, lasciando tutto ad essa il rischio dell'iniziativa e limitandosi a partecipare in larghissima misura ai vantaggi. E dico questo perchè fu qualcuno di questi grandi industriali, coi quali ho parlato, ad affacciarmi l'idea.

Come osservavo nello scorso numero, il collezionista si trova oggi ad avere a che fare con un eccesso di produzione: l'anarchia regna in questa: chiunque, appena lo possa, stampa cartoline, cosicchè di uno stesso luogo, di un identico monumento se ne trovano in commercio dozzine. Sciogliere fra queste le migliori: farsele proprie: metterle sotto la salvaguardia della sua divisa, sarà per il Touring opera non difficile e di nessun dispendio, giacchè verrà ambita dagli stessi editori di cartoline. E i collezionisti le preferiranno fra tutte perchè rispondenti a un criterio d'ordine e di selezione, ch'essi non possono oggi, in causa dell'eccesso della produzione di cui ho detto più sopra, che molto difficilmente esercitare.

Alla Direzione del Touring studiare la cosa: io giro ad essa l'idea. In mani migliori non potrei confidarla.

A. G. BIANCHI.

Come si può diventare Soci del Touring pagando la sola tassa d'ammissione.

Il socio Turkheimer volendo dare al T. una nuova prova del suo interessamento allo sviluppo dell'Associazione, ha disposto che a partire dal 1° novembre 1900 a tutto il 30 aprile 1901 tutti coloro che, o direttamente alla sua Ditta (Milano, via Lanzzone, 10) o da qualunque dei suoi rappresentanti sotto indicati acquisteranno un bicicletta Star-Wheel, o una Ciclo-alpina, avranno diritto all'iscrizione al T. C. I. mediante l'invio al sig. Turkheimer della sola tassa d'ammissione (L. 2), e se gli acquirenti fossero già soci, verrà loro dalla Ditta stessa pagata l'annualità al T. per 1901 (L. 6).

Rappresentanti:

Milano, Maiocchi Angelo — Mortara, Guarnani Luigi — Pavia, Cappella Giacomo — Lodi, Lucchini Giuseppe — Varese, Bossi Luigi e figlio — Monza, Cogliati Pasquale — Pallaenza, Francioli L. — Piacenza, Rocca Cesare e C. — Perugia, Emporio ciclistico — Roma, Feliciani Davide — Firenze, Zan Virgilio — Ancona, Frèducci Guido — Padova, Aperi e Candeo — Mestre, Bruzzo Amedeo — Reggio E., Rebuffi Antonio — Modena, Stanguellini C. — Vercelli, Buffa, fratelli — Lecco, Corti Enrico — Gonzaga, Mantovani Giovanni — Taranto, Romanelli Cosimo — Lecce, Pozzo Giovanni — Palermo, Nicolao Giuseppe — Treviso, Pria Angelo — Lugo, Ernesto Bastoncini — Spezia, G. Oreste Cuneo — Livorno, Vernacconi, E. — Allassio, Aivaldi A. C. — Cividale, Caneva Eugenio — Vitorbo, Terzoli Paolo — Casalbuttano, Ronca Ottorino — Peschiera, E. Avanzini — Ferrara, Divisi Alfonso — Napoli, Sansone Antonio — Caserta e Maddaleni, Barletta Vincenzo.

Il record cinegetico d'un Italiano

CACCIA GROSSA

Tutti i gusti sono gusti — Nelle Montagne Rocciose — Nelle jungle dell' India — Nell'Eritrea e nell'Africa Equatoriale — Nella Lituania — Manca l'orso bianco! — Macchiette — Singolare viaggio di nozze — Diversi effetti della perdita d'un ferro di cavallo.

Quando narra il suo ritorno verso il Capo Kotonai, nell'America settentrionale, il conte Scheibler scrive:

«Eccoci ritornati nel consorzio umano. Solamente ora ci accorgiamo del come siamo diventati rozzi e selvaggi. Da quindici giorni non ci siamo tolti gli abiti di dosso,



occhiali e la barba non hanno avuto da fare con spazzole e pettini. I vestiti, macchiati di sangue e grasso d'orso ed esposti a tutte le intemperie, han perfino perso il colore; nè sono in migliore stato le scarpe che abbiamo rattoppate da noi stessi alla peggio. Tutto l'insieme rivela una vita di stenti o di privazioni, e lascia increduli coloro, ai quali diciamo che siamo stati a cac-

cia per diporto. Ci prendono piuttosto per *trappers* che, ridotti al verde, tentino di gabbaro il prossimo.

Leggendo codeste righe, si deve proprio pensare che tutti i gusti sono gusti, compreso quello di cacciarsi tra le Montagne Rocciose, nelle *jungle*, nei deserti, ad insidiare la vita degli orsi, delle tigri, dei leoni.

E codesto, fra tutti i gusti, è di certo il più barbaro; perchè, come nota l'autore, «la caccia è sempre crudele; l'uomo ha l'istinto delle belve; lo dimostra tanto lo scienziato che infilza gli insetti, quanto il pescatore che fissa per esca il verme o il pesciolino, ancor vivo, sull'amo...» quanto il cacciatore che uccide a tradimento gli animali.

In ogni modo, chi ha un tale gusto, e non ha mezzi di appagarlo, ed anche tutti coloro che s'interessano di avventure di viaggio, di ardite imprese, del grande turismo cinegetico, della vita, degli amori, delle voci, delle abitudini degli animali selvaggi, leggano questo volume, ove troveranno di che largamente appagare la loro curiosità.

Il conte Scheibler espone le sue avventure e vittorie cinegetiche non in ordine cronologico, ma geografico; e comincia dall'America settentrionale. Chi lo segue,

colla fantasia guidata dal libro, si vede passar davanti i *grizzly*, orsi grigi pericolosi, feroci, furbi... non tanto però da sfuggire la tagliola; il *wapiti*, corvo del Canada, che annuncia il proprio arrivo con un grido curioso che sta fra il fischio ed il muggito; il *black tail*, cervo più piccolo, ma di carne squisita; l'antilope, che ha la carne ancor migliore; il *moose* specie di alce; il *white tail*, cervo dalla coda bianca e dalle corna con numerosissime punte; i *caribou*, che girano a mandre; le capre bianche, che vivono sulle cime più alte, presso



i ghiacciai, nei luoghi meno accessibili, e tengono perciò nelle Rocciose il posto che nelle nostre Alpi è tenuto dai camosci; le renne; i puma, che in America sono chiamati *leoni di montagna*; i lupi; la *sage hen*, specie di galline che si nutrono esclusivamente d'erba salvia, di cui la loro carne conserva il gusto; le *prairie chickens*, specie di pernici colle gambe pennute; le anitre, specie di garganelli, che guardavano stupiti i cacciatori, dei quali non avevano di certo mai fatta la pericolosa conoscenza.

Dalla parte più selvaggia dell'America, dalle regioni nelle quali la civiltà non è ancora arrivata, l'autore ci trasporta nell'India, in un ambiente del tutto diverso, in mezzo ad una civiltà antica e lussuosa; dalle roc-



a picco, dai nevai, dai boschi vergini, alle *jungle*, nei noi terreni coperti di cespugli e canneti, d'alte erbe di grosse piante rampicanti; dagli attendamenti affrettati o mal riparati, alle splendide tonde, ai palazzi sontuosi del Maharajah.

E come cambia il teatro, cambiano gli attori; e possiamo far la conoscenza con un grandioso alligatore il quale, colpito al cuore, eha delle contrazioni di un effetto sorprendentes, e spalanca le enormi mascelle; mostra la gola smisurata, e sbatte furiosamente la coda, e rammenta la figura del drago di San Giorgio. Ed ecco passarci davanti le pernici; le anitre; i

caccini che vivono nello risaio; il gallo che dalla *jungla* passò, imbalsamato, sul camino della villa Scheibler a Castellazzo; i pavoni, identici ai nostri; il tiepolongo, il serpente più velenoso che esista; il boa, che morde come un cane; le scimmie che, ferite, omettono lamenti pressochè umani; le antilopi, numerosissime; i daini; i *sambar*, corvi che, in piccolo, somigliano al *vapiti*; i cignali; il bufalo, indomabile, terribile che, quando si decide a caricare, è forse l'avversario più formidabile dell'universo; il bisonte, principe della specie bovina; il rinoceronte; gli elefanti, la cui caccia è riservata al governo; il leopardo, agile, feroce, pericoloso; e infine le tigri, che vanno divise in tre categorie a seconda dei cibi di cui si nutrono: animali domestici, animali selvaggi, uomini. E' appunto nel descrivere la caccia fatta, dai cacciatori montati sull'elefante, alla tigre, che il conte Scheibler più si anima o si estende.

..

«E' naturale — scrive l'autore — che dopo di aver cacciato in America e in India mi venisse la voglia di



provare anche la caccia in Africa; e poichè tutto ciò è, per il conte Scheibler, naturale, ecco che noi, che in ispirito lo accompagniamo, ci vediamo dall'India balzati nell'Eritrea, dove il nostro cacciatore andò subito dopo la presa di Cassala, o dove dovette accontentarsi di poche faraone e francolini. Nelle pagine dedicate a quelle caccie, il conte Scheibler va ad impigliarsi anche nella spinosissima *Zarifa* della nostra politica africana; ma colà non lo seguiremo; o preferiamo invece di accompagnarlo nell'Africa equatoriale, ove conosceremo la gru coronata; lo struzzo dal maestoso piumaggio; il *Kuru* dalle corna diritte ed aguzze; le giraffe; e infine, oltre alle gazzelle, ai cani selvaggi, ai lupi, ai leopardi, ai cignali, allo zebro, allo ieno, anche gli elefanti, i leoni, il *bos cafer* (bufalo africano), che è considerato come la bestia più pericolosa dell'universo, ed infine il rinoceronte il quale, essendo molto miope, ha avuto in dono dalla provvidenza come custode un uccellino, che gli vive alle spalle mangiando le zecche che vegetano sulla sua pelle, ed in compenso vigila strillando quando vede avvicinarsi qualche pericolo.

Il libro si chiude colla descrizione della caccia all'alce,

fatta nella Lituania, nel parco del principe Radziwill o con pratici consigli sull'equipaggiamento o sulla fotografia.

Si potrebbe credere che il conte Scheibler, dopo aver fatto rimbombare i colpi della sua carabina in tutte le parti del mondo, fosse contento; ebbene; niente affatto! L'uomo non è mai contento; e come il bambino, dimentica quanto ha per desiderare quanto non ha; così fa il nostro cacciatore; il quale, passando in rassegna le spoglie delle bestie da lui uccise, si accorge che... non c'è l'orso bianco; e chiude col proponimento di andar presto a stanarlo ed ucciderlo.

..

Non si creda che queste pagine sieno un arido elenco d'animali uccisi, di note, di misure. L'autore, pur non avanzando alcuna pretesa letteraria, è un narratore o descrittore chiaro ed efficace; ed anima i suoi racconti colla descrizione dei *geysers* (eruzioni d'acqua bollente), dei boschi in fuoco, delle misteriose solitudini delle giungle; e, fra le bestie non dimenticando l'uomo, ci parla delle abitudini dei pelli-rosse, degli Indiani, delle tribù africane; e ci schizza vario gustoso macchietto,



come il barone austriaco che va in America ad offrire, senza risultato, il suo titolo nobiliare a qualche milionaria; l'inglese Snow, che, trovato a cacciare senza permesso, si busca un inverno di prigione; il domestico indiano Korahal, cuoco d'alta casta; il musulmano Mir-

za, inetto, bugiardo e millantatore; Bignell, che ha una piastra di platino al posto d'un pezzo d'osso craniale fracassatogli da una tigre; ed il signor Straker, sempre furente come una tigre forita.

Il conte Scheibler ci parla, come è naturale, più che di altri di se stesso; ma non è millantatore e fanfarone, come sono di solito i cacciatori. Narra senza vantorio le sue avventure, e soltanto ci tiene a farsi conoscere come buon camminatore o tiratore.



Ma egli nelle sue caccie, non era solo; fra quelle pericolose avventure egli condusse anche la sua gentile signora - Quando — egli scrive nella prefazione — nel 1893 la mia buona stella mi fece trovare una compagna

che partecipava pienamente a' miei gusti, il nostro viaggio di nozze si portò nelle jungle di Ceylon e alla caccia della tigre in India. A Madeyra, due eleganti letti di legno intarsiato, furono piantati in mezzo ad una jungla; e sotto i letti andarono durante la notte a ficcarsi gli sciacalli!

Ecco una graziosa variazione dei versi dell'Attila:

*Sarà talamo l'arena
Del deserto sterminato,
Sarà l'urlo della iena
La canzone dell'amor!*

La contessa Pullè-Scheibler si comportò virilmente;

ma il conte Scheibler ad un certo punto scrive: «Cominciando a dubitare di avere arrischiato un po' troppo conducendola lì, feci voto alla Provvidenza che, andando bene le cose questa volta, non avrei ripetuta tale follia.» Avviso per chi si sentisse tentato di ripetere simili viaggi di nozze.

E sapete — per concludere — quale fu la causa delle cacce del conte Scheibler? Ecco come egli stesso s'avvia a raccontarla:

«E' veramente singolare come da piccoli fatti, che ci sembrano sul momento appena meritevoli d'attenzione, possano spesso volte derivare conseguenze importantissime per la nostra vita. Io non mi sarei certamente mai immaginato che la perdita d'un ferro di cavallo avesse dovuto condurmi alla caccia grossa nelle più lontane parti del mondo.»

E, proseguendo, narra che nel 1889, alla caccia della volpe in Inghilterra, il suo cavallo perdetto un ferro; un signore inglese, mentre si ferrava il cavallo, condusse il conte Scheibler ospitalmente in casa sua; in anticamera c'erano tre grandi orni imbalsamati; e ciò fece nascere l'idea di quelle cacce.

Ma guarda un po' come, dalla stessa causa, possono provenire del tutto diversi effetti! Un giorno io pure, in una gita alpina, sentendomi stanco, presi a nolo un cavallo; questo perdetto un ferro; e l'unico effetto che a me produsse questo caso si fu... che dovetti, assieme col nolo, pagare anche quel ferro. O varietà delle sorti umane!

a. b.

(1) FELICE SCHEIBLER, *Sette anni di caccia grossa e note di viaggio in America, Asia, Africa, Europa*; Milano, Ulrico Hoepli, 1900 (pag. 525 con 250 incisioni; L. 14).

Automobilismo

Le automobili continuano a correre, correre, correre, ad andare in alto, a conquistare nuovi amici, nuovi fedeli, nuovi apostoli.

Così come i «suoi grandi amici» Nicola II, e lo Scià di Persia, anche il Presidente della Repubblica francese signor Loubet si è dato alle pure gioie dell'automobilismo.

In una visita del presidente all'Esposizione degli automobili di Vincennes il signor Jeantaud, relatore di questa classe, insistè presso il Capo dello Stato, perchè volesse fargli l'onore di prender posto in una vettura elettrica che egli stesso avrebbe avuto l'onore di guidare.

Con la sua buona grazia abituale il Presidente accettò, e pregò anzi S. E. Millerand, ministro del Commercio di tenergli compagnia assieme anche al signor Combarieu, direttore del gabinetto civile della presidenza.

Ed il «carro dello Stato» senza cavalli e senza briglie, si lanciò sulla strada libera.

Quali impressioni ha risentito il signor Loubet nel corso della sua iniziazione automobilista?

Eccole, come le riassume il sig. Jeantaud.

«Il presidente si è dichiarato veramente *enchante* della sua passeggiata.»

Incoraggiato da simili eccellenti disposizioni, il barone Jullien, presidente dell'Automobile Club, ed altri

signori del Club si recarono all'Eliseo ad offrire a Loubet il titolo di alto protettore dell'Automobile Club francese. Loubet accettò, promettendo di assistere all'esposizione internazionale automobilistica, che avrà luogo verso la fine di gennaio al gran palazzo dei Campi Elisi.

E prima ancora di quella di Loubet il *Journal* registrava due nuove conquiste dell'automobilismo: il Re del Belgio e Waldeck-Rousseau, presidente del Consiglio dei ministri di Francia.

Come tutti i neofiti, entrambi sono pionieri d'ardore, e tutti i momenti che sono a loro disposizione, e che possono strappare alle gravi cure dello Stato, essi si consacrano al nuovo sport.

Re Leopoldo del Belgio ha comperato testè un «dodici cavalli». Waldeck-Rousseau, prima di scegliere fra i modelli che gli furono presentati, volle prima saper dirigere una vettura e conoscerne perfettamente il meccanismo, e volle conoscere la differenza che esiste fra le varie fabbricazioni. Appena egli esce da Parigi, non fosse che per tre o quattro ore, monta in auto, e a fianco di un amico esperto *chauffeur*, prende lezioni iniziandosi alle sapienti voltate.

Il Re del Belgio è sempre accompagnato dal conte Jolin d'Outremont, che è automobilista abilissimo e sicuro.

E persino il Gran Sultano vuole diventare Grande automobilista, se si deve credere alla notizia data dai giornali tedeschi, secondo i quali Chaku-Pacha, aiutante di campo del Sultano, nella visita fatta all'Esposizione

sizione automobilistica di Berlino, avrebbe fatto acquisto d'una vettura destinata al Sultano Abdul Hamid.

Ed anche le imperatrici prendono passione al suggestionante invito del *teuff, teuff*; e infatti i giornali di Berlino narrano con vivi colori la gradita sorpresa che ebbero nel vedere alla grande passeggiata *unter den Linden*, l'imperatrice Augusta su di una magnifica automobile. Erano con l'imperatrice una dama di compagnia e un domestico-meccanico. L'augusta *chauffeuse* guidava con la massima maestria la carrozza anippica, compiacendosi anche di alcune virtuosità di tale esercizio.

Notisi però che l'arcana forza che anima le automobili non riconosce l'invulnerabilità dei Sovrani; ed infatti, or non è molto, i giornali francesi narravano che il Re del Belgio corse pericolo di rimaner vittima d'un accidente automobilistico a Parigi.

Il moto-car di re Leopoldo urtò all'angolo della via Bostie o Penthivère, contro il coupè di un possidente parigino, certo Durès. Le due vetture furono assai danneggiate; però tanto il Re, quanto Durès rimasero illesi. Giudizio per un'altra volta!

Intanto l'automobile, non contenta di raggiungere le altezze coronate di oro, volle raggiungere anche le altezze coronate di neve, traversando le Alpi.

Il tenente Engler ha effettuato coll'automobile un viaggio in montagna interessantissimo. La sua macchina era della forza di cinque cavalli soltanto e pesava 1.400 chili senza contare il peso di tre viaggiatori.

Ha seguito questo itinerario:

Francfurt-Ulm-Monaco; ha passato il Karwenveld (1176 m.) il Brennero (1362 m.) poi è andato a Venezia.

Nel ritorno ha attraversato una regione ancora più alpestre che nell'andata.

Il percorso totale di 2000 chilometri è stato effettuato in 99 ore, con una velocità di 20 chilometri all'ora.

Era la prima volta che un'automobile superava il ripidissimo colle del Toual.

E come non s'è spaventata delle nevi, pare che l'automobile oserà sfidare anche i ghiacci.

Si narra infatti che il Duca degli Abruzzi stia preparando una seconda spedizione polare, per la quale fonderebbe le sue speranze per la scorta del Polo su un'automobile da usare sui ghiacci.

A proposito di questo notevole sviluppo dell'automobilismo e delle sue sempre nuove e più vaste applicazioni, la *Vie Scientifique* ci informa che nelle manovre dell'esercito francese non solo in un terreno piano, le automobili diedero eccellenti risultati, ma anche nelle regioni accidentate, come la Valle Moriana e il Devoluy, dove operavano la 27 e 28 divisione.

I risultati ottenuti furono eccellenti tanto dal punto di vista del servizio reso dalle automobili, quanto dal funzionamento delle macchine.

Furono anche fatti vari esperimenti per ottenere un raffreddamento energico dei motori a petrolio, per discendere le rampe con piena sicurezza di non bruciare i freni, e per regolare la carburazione in modo perfetto nelle maggiori altitudini.

Questi esperimenti riescono completamente, cosicchè certi tratti durissimi, come quello da San Michele di Moriana al forte del Telegrafo e da Modane al forte di Sappey, furono superati senza difficoltà di sorta, con automobili completamente cariche, senza che sia stato necessario cambiare i pignoni delle catene, adoperati abitualmente per le regioni poco accidentate.

E restando ancora nel campo dell'automobilismo militare, diremo anche che, a quanto si assicura, il nostro ministero della guerra, in vista dei risultati ottenuti in esperimenti ristretti alle nostre manovre, e in vista ancor più di quelli ottenuti dagli esperimenti degli altri eserciti, ha stabilito che pel nuovo anno gli esperimenti di automobili a servizio dell'esercito, tanto alle manovre quanto nelle guarnigioni, si facciano su più larga scala.

E, per mostrare ancora una volta (se pur ce ne fosse bisogno) che i soci del Touring sanno cogliere tutte le occasioni per combattere in favore degli ideali del socialismo, notiamo qui con piacere che il capoconsole di Roma, onor. Attilio Brunialti, nella seduta della Camera del 25 Novembre, discutendosi il bilancio della guerra, raccomandò che tutti i reggimenti sieno forniti di biciclette, notando che queste si potrebbero avere a miglior prezzo dall'industria privata che non dagli stabilimenti governativi; ed espresse pure il desiderio che sia studiata la questione delle automobili per servizio, cogliendo tale occasione per raccomandare che non si ostacoli con disposizioni regolamentari lo sviluppo dell'automobilismo.

Il ministro della guerra, generale Ponza di S. Martino nella sua risposta dichiarò che il ministero studia il modo di sostituire con automobili la trazione a cavalli per alcuni servizi, e promise di tener conto anche delle altre raccomandazioni.

Ma le automobili devono servire non solo per le manovre di guerra, ma ben anche per le manovre di pace, e sostituire, un po' alla volta quello *negligense* che, come *lucus a non lucendo*, si chiamano *diligense*, e che sono comunemente noto col nome di *vetture Negri*.

Si è infatti costituita a Scorzè (provincia di Venezia) una Società Anonima, allo scopo di allacciare con automobili i Comuni di *Mestre, Zellarino, Martellago, Scorzè, Noale, Salzano, Mirano, Spinea, Chirignago* ed altri per il servizio postale e per il trasporto dei passeggeri. Per tali servizi la Società avrà la sovvenzione del R. Governo e dei Corpi Morali interessati della Provincia di Venezia.

La Società assume il nome di *Società per il servizio intercomunale di Posta e di Passeggeri mediante Automobili nelle Provincie di Venezia, Padova e Treviso*, e per tale servizio verrà chiesto il privilegio.

Tra i primi sottoscrittori di azioni troviamo nomi di persone che danno affidamento della serietà dei propositi. Notiamo il sen. Ceresa, il cav. Adolfo Dolcetti, il cav. Canali, il cav. Frattin, il cav. Lanza, il conte Conostabili della Staffa, il conte Soranzo, l'avv. Ticozzi ecc.

Qualche cosa di simile si nota pure in provincia di Pavia; ed infatti in quella sala municipale si riunirono i sottoscrittori di azioni per l'attivazione del servizio di automobili sulla strada provinciale Pavia-Abbiategrosso.

Alla adunanza, che fu inaugurata dal Sindaco e presieduta dall'on. ing. cav. Giuseppe Borroni, deputato

di Abbiategrasso, erano rappresentate 304 azioni fra le 400, sino ad oggi sottoscritte.

Dopo lunga discussione, alla quale parteciparono specialmente i tecnici intervenuti, l'adunanza, ritenuto che gli esperimenti testè compiuti hanno rinvigorito la fede nella attuabilità del servizio con automobili, accolta con vero entusiasmo, specie dai comuni di Bereguardo, Motta Visconti, Besate ed Abbiategrasso, unanime ha votato un ordine del giorno col quale, visto il buon esito della iniziativa presa, si passò alla nomina di un Comitato esecutivo, che riuscì composto dei signori ing. cav. Giuseppe Borsani, ing. cav. Alessandro Campari, avv. Cesare Pampuri, avv. Ferruccio Foà.

Furono compiute, con esito felice, delle prove per l'introduzione del servizio automobilistico anche lungo il Canal Brenta, tra la stazione ferroviaria di Bassano nel Vicentino e quella di Tezze nel Trentino.

Giunge poi notizia che il Governo svizzero ha commessa ad una ditta americana la costruzione di vetture elettriche per il servizio postale governativo.

Per chi si occupa di automobili che devono girare sulle strade riuscirà interessante il seguente cenno.

In una comunicazione all'*Institute Mechanical of Engineers*, il professor Hele-Shaw diede, in una forma assai semplice e che noi possiamo riprodurre, una specie di grafico della resistenza alla trazione che una vettura meccanica incontra a seconda della diversa natura del suolo sul quale corre. La resistenza comparativa è rappresentata da un linea diritta la cui lunghezza è tanto maggiore, quanto la resistenza è più elevata.

Ecco adunque il diagramma:

Natura delle strade	Resistenza
Rotaie delle tramvie	—
Asfalto	—
Rotaie della ferrovia	—
Pietre ben livellate	—
Macadam di prima qualità	—
Strade di Parigi	—
Macadam di qualità media	—
Macadam di qualità inferiore	—
Prato secco	—
Argilla dura e secca	—
Ciottoli rotondi	—
Strada ordinaria con sabbia	—
Breccie ordinario	—
Rena molle	—
Sabbia secca o mobile	—

Queste indicazioni non hanno d'uopo di alcun commento e mostrano l'importanza che ha lo stato delle strade per la circolazione delle vetture.

Non è poi senza interesse il conoscere il numero dei veicoli automobili che si trovano attualmente in Francia. Eccone il totale, preso dalla statistica ufficiale del Ministero delle finanze:

Comuni di 6,000 abitanti o meno	Vetture a	
	più di 2 posti 2	1
- da 5,001 a 10,000 abitanti	313	25
" da 10,001 a 20,000 "	104	92
" da 20,001 a 40,000 "	87	96
" oltre i 40,000 abit. (Parigi esclusa)	75	50
Città di Parigi	163	138
	204	84
Totale	846	720

Totale generale delle carrozze a 2 posti e più di 2 posti: 1666 automobili!!!

Secondo un recente censimento, a Berlino vi sarebbero 300 veicoli automobili.

Nel Belgio attualmente si contano 681 vetture e 350 tricicli.

In Italia a quale cifra ammontiamo?

Lo automobili dei Francesi sono ormai in numero così grande, che ne restano quante bastano anche per ispingerle... nel deserto.

Un'automobile montata da due francesi percorreva giorni sono ad una velocità vertiginosa la strada da Eldjem a Sfax (Tunisia). Una carovana di camelli, sprovventati al suo passaggio, si abbandonò nei campi seminando per ogni dove le mercanzie; un camello fu travolto dalla vettura, che si rovesciò lanciando le persone in un fossato, dove fortunatamente non si fecero gran male.

Gli arabi, atterriti da quella macchina per essi infernale, corsero al villaggio vicino ad annunziare che avevano incontrato la carrozza del diavolo.

Venno inviata una scorta di soldati che raccolse i caduti e li condusse al villaggio, dove i *touristes* dovranno pagare ben cara la loro passeggiata, indennizzando gli arabi della perdita della mercanzia e della morte del cammello.

Ma lasciamo da parte il deserto, per ricordare le corse in automobile, che si stanno organizzando nei paesi civili.

Nei giorni scorsi a Londra fu tenuta una riunione di *chauffeurs* e industriali per organizzare una nuova corsa automobilistica in Inghilterra nel prossimo anno, simile a quella che ebbe così grande successo quest'anno. Dopo vivissima discussione, cui presero parte i membri più attivi ed i *chauffeurs* più appassionati, fu deciso che la corsa non deve essere minore di 1000 miglia, che nel giro deve esser compreso Glasgow, che la corsa avrà luogo in agosto o settembre e che a Glasgow si farà una Esposizione di automobili della durata di una settimana. Nella riunione furono nominati i Comitati o sub-comitati con relativi incarichi per l'organizzazione della corsa.

Anche la progettata gita automobilistica Parigi-Berlino sta assumendo un carattere più preciso e dettagliato. Essa avrà luogo nella primavera del 1901, sul percorso Parigi, Aquisgrana, Hannover, Berlino. Potranno concorrere, oltre ai motocicli-*voitures*, due tipi di automobili, cioè vetture da corsa propriamente dette e vetture da viaggio. Queste ultime dovranno venire guidate dai rispettivi proprietari.

La partenza da Parigi sarà ordinata in modo che l'arrivo a Berlino si effettui con brevissimi intervalli fra le singole squadre.

Ancora più importante per noi è il giro dell'Italia in automobile, da compiersi pure nella Primavera del 1901.

Nel mentre i componenti il Comitato stanno studiando e coordinando il programma definitivo notiamo con soddisfazione come i più importanti giornali sportivi dell'estero si vadano occupando dell'iniziativa.

L'ultima rivista del « Touring Club de France » — la più numerosa associazione turistica del mondo — scrive, che una larga rappresentanza degli automobilisti di Francia parteciperà certamente a questa interessante escursione nella nostra penisola.

Infatti, tanto il noto automobilista Paul Chauchard, vice-presidente dell'«Automobil Club» di Nizza, quanto il dott. Pineau, direttore della «Gazette de l'Ouest», hanno già scritto che intendono partecipare coi loro automobili al «tour en Italie».

Lunghi articoli dedicano al «Giro» nei loro ultimi numeri la rivista speciale: «Autocars» o il «New York Herald», edizione di Parigi. Quest'ultimo assicura che numerosi saranno gli automobilisti stranieri, i quali vorranno prendere parte a questo piacevole giro, approfittando dell'occasione di ammirare e conoscere le bellezze d'Italia.

Notiamo con piacere che l'idea del giro dell'Italia, oltrechè fra gli automobilisti nazionali, è stata bene accolta anche fra quelli stranieri, e ciò per merito delle bellezze naturali di questo nostro paese, che per quanto calunniato, non cessa di esercitare il fascino del suo cielo, dei suoi paesaggi e dei suoi ricordi.

..

Ed ora guardiamoci un po' indietro... e poi neghia-

mo, se ne abbiamo il coraggio, che il mondo va avanti, avanti sempre, avanti ognora più in fretta.

Prima delle scoperte del nostro secolo, i mezzi di locomozione erano molto rari e molto lenti.

Nel 1682, in carrozza si percorreva un chilometro e mezzo ogni ora.

Nel 1696, in diligenza, in un'ora si percorreva poco più di 3 chilometri.

Nel 1816, in staffetta postale, sempre in un'ora, 6 chilometri e mezzo.

Nel 1834, pure in staffetta postale, più di 9 chilometri.

Nel 1865, in ferrovia, si sono percorsi in un'ora fino a 59 chilometri.

Nel 1867, sino a 63 chilometri.

Nel 1900, l'*express* Parigi-Calais fa 80 chilometri all'ora.

E in seguito? Chi lo sa? L'elettricità, la padrona del presente, non ha espresso ancora la sua idea riguardo al futuro.

Il Raccoglitore.

Di Palo in Frasca

Il nostro nuovo collega di redazione, *Il Raccoglitore*, montato in automobile, si diede a corsa sfrenata, e non ritornò indietro prima di aver percorso tutto il campo assegnato a quel comodo e simpatico mezzo di locomozione.

Di automobilismo questa volta non si può adunque parlare in questa rubrica; o dovremo accontentarci di qualche corsa nei campi degli altri sport.

..

E, cominciando dalle regioni dell'aria, diremo che il conte Zeppelin, dopo avere speso più di 750.000 franchi per il suo aerotreno, non si trova in grado di spendere di più e perciò avrebbe domandato un sussidio al governo tedesco, per il quale, secondo lui, l'aeronave sarebbe una formidabile arma da guerra.

A qualche giornale si è anzi scritto che l'aerotreno fu già venduto al governo tedesco, ed ha abbandonato il lago di Costanza, per trasportarsi al parco aerostatico militare a Tempelhof, presso Berlino.

Intanto che ciò avviene in Germania, in Italia, a Vicenza, il conte Almerico Da Schio ha intenzione di fondare una Società allo scopo di sperimentare una aeronave, perfezionamento di quella alla quale tante spese e tanti studi dedicò il compianto professore Pasquale Cordenons. Persona che osservò i disegni della aeronave afferma che il sistema Cordenons-Da Schio è assai più perfezionato del sistema Zeppelin. La nuova aeronave è già in costruzione e sarà pronta nella primavera prossima.

..

Il gran premio della aeronautica a Parigi è stato conferito al conte Enrico de la Vaux. Controllate le distanze, gli sono stati attribuiti 1925 chilometri contro 1222 attribuiti a Balsan, che, fermato dal mare, ha dovuto discendere a Leba sul Baltico. Il conte de la Vaux così ha vinto il *record* del mondo per distanza e durata.

Il conte de la Vaux nato nel Castello di Bierville in

Normandia nel '70, dottore in legge, ha cominciato a farsi conoscere con dei viaggi d'esplorazione terrestre.

Nel 1894 ha percorso tutta l'Indocina, la Cina, la Corea, la Siberia, il Giappone e l'America del Nord. Nel '95 fu in Patagonia e per primo, sotto il costume di un indiano pampa, traversò a cavallo i territori che separano il Rio-Negro dal distretto di Magellano: ne riportò i più preziosi studi etnografici e antropologici, che gli valsero nel '97 la sua entrata nella Società geografica. Da allora in poi si è consacrato esclusivamente all'aeronautica. Nel luglio del '98 intraprese una prima ascensione, e non è passato più un mese che non abbia eseguito qualche viaggio aereo. Vice-presidente dell'aero-Club, è uno dei più rinomati campioni dell'aeronautica francese. Così ha fatto delle curiose e importanti esperienze, come gli studi sulle stelle filanti, lo studio dell'eclissi solare, esperienze di telegrafia senza filo, e fra gli altri viaggi in pallone ne fece uno da Parigi a Vlosavek in Polonia, solo, in un aerostato di 1500 metri cubi, percorrendo 1300 chilometri di distanza in 21 ore di tempo.

Era con lui nell'ultimo viaggio aereo il conte di Castellon Saint-Victor il quale gli era compagno anche nella prima escursione aerea del giugno '98. Il loro maestro fu Mallet, che sino d'allora ha costruito tutti i palloni dei due esploratori.

Il primo viaggio che effettuò da solo data dal mese di giugno del '89 in occasione del concorso della Coppa degli aeronauti, e fu classificato il secondo. Nel mese di ottobre seguente stabiliva con Mallet il record della distanza andando da Parigi a Westerwik in Svezia, percorrendo 1380 chilometri, e poi con De Vaulx il record della durata stando in pallone 29 ore e 5 minuti. In trenta mesi ha compiuto cinquanta ascensioni.

..

Nel giornale *Il Piccolo* di Trieste — il quale, col suo supplemento *Il Piccolo della sera* è, senza confronto, il giornale politico italiano che abbia la più completa ed accurata rubrica sportiva — troviamo la relazione d'un'intervista coll'aeronauta Merighi, che sta organizzando la sua traversata transmarina in pallone, da Venezia a Trieste.

Da questa relazione togliamo i seguenti dati: la traversata sarà tentata in un giorno di vento favorevole; nell'andata non richiederà più di un'ora, nel ritorno,

so sofferà un po' di bore, mezz'ora; il pallone, a sfera perfetta, ha m. 12.5 di diametro, ed uno spostamento di 1000 metri cubici; la traversata sarà possibilmente compiuta a pochi metri sopra il livello del mare. Il capitano Merighi ha 36 anni; si occupa di aeronautica da 22 anni; ha compiuto 400 ascensioni; e fra esse è notevole la traversata delle Alpi Svizzero, 300 chilometri in 2 ore, a 4000 metri d'altezza. Il signor A. di C., l'intervistatore del *Piccolo*, accompagnerà il Merighi nella traversata.

Ed ora, dalle turbinate regioni dell'aria sprofondiamoci negli abissi delle acque, per dire che per conto della «Società promotrice per ricuperi sottomarini» costituitasi in Genova da poco, furono compiuti degli esperimenti di un battello sottomarino chiamato *Pino*, dal nome del suo inventore.

L'esperimento di discesa del battello si compì all'altezza di Nervi. La profondità delle acque era, in quel punto, di 78 metri.

Fu gettata a picco una barca o il *Pino*, nel quale era chiuso il solo inventore, discese in fondo al mare per *imbrigare* con un solido cavo il galleggiante sommerso, che due ore dopo era ricondotto a galla.

La lunga manovra si compì senza incidenti, e il signor Giuseppe Pino ebbe vive congratulazioni da tutti i presenti.

Ma questo è nulla ancora in paragone di quanto stiamo per raccontare.

A Nuova York, narra il *Daily Express*, si sta dando mano ai preparativi per il più audace e straordinario viaggio transoceanico che sia mai stato compiuto.

Un battello sottomarino partirà fra breve da Elizabethport (New-Jersey) per attraversare — diretto in Europa — l'Atlantico. Si tratta dunque di un viaggio subacqueo di circa 6000 chilometri.

L'«Holland», il battello in questione trae il suo nome da quello del suo inventore, Mr. John P. Holland, di Nuova York.

Già da molti anni la questione della navigazione subacquea occupa le menti dei costruttori navali, e molti *sottomarini* furono costruiti nei cantieri del vecchio e nuovo continente. Nessuno di essi però si avventurò lontano dalle coste, ed il più lungo viaggio sottomarino fu di soli 150 chilometri di navigazione costiera.

Così è che la traversata sottomarina dell'Atlantico parve sempre sino ad oggi un sogno, come quelli di Giulio Verne, al di fuori della realtà.

Ora l'inventore dell'«Holland» si dice sicuro di realizzare, col suo battello quel sogno.

Partendo dall'America, il *submarino* toccherà le isole Bermude o poi Fayal, facendo rotta direttamente su Lisbona. La data della partenza non è ancora definitivamente fissata, ma pare che cadrà probabilmente nel mese di febbraio, giacché l'«Holland» dovrà attendere tempo propizio. Parlare di tempo propizio in febbraio può parere — ed è infatti nelle condizioni ordinarie — un'assurdità. Ma l'assurdo scompare quando si noti che il tempo propizio che l'«Holland» aspetta è appunto un mare tempestoso, sconvolto e agitato da turbini violenti, come quelli che l'inverno regala all'Atlantico.

Un mare calmo, l'assenza di forti venti, costituirebbero, per il sottomarino americano, altrettanto condizioni sfavorevoli, che farebbero protrarre l'epoca della partenza, scopo precipuo del viaggio, essendo quello di dimostrare la superiorità della navigazione subacquea su quella ordinaria, nei casi di mare tempestoso.

Il progetto per l'audace traversata è stato studiato

minutamente e con ogni cura, talchè v'è ragione di credere, dice il *Daily Express*, a una completa riuscita.

Lo scopo del viaggio è di dimostrare falsa l'opinione finora sostenuta nei circoli navali e confortata dai meschini risultati ottenuti finora nella navigazione subacquea, che i *sottomarini* non possano agire a lungo lontano dalla base d'operazione; che, di conseguenza, non si prestino ad un'azione offensiva contro paesi situati al di là dell'Oceano e che tutt'al più, se pur loro sarà riserbata una qualche funzione in caso di guerra, questa non potrà che limitarsi ad un servizio di difesa costiera.

Mr. Holland ha piena fiducia di compiere felicemente l'avventuroso viaggio, ed assumerà egli stesso il comando della nave. L'equipaggio consisterà di otto uomini compreso il comandante.

Si è avuto cura che le cabine sieno, compatibilmente con le esigenze tecniche di spazio, quanto più comode possibile, allo scopo di dimostrare, se l'esperimento riuscirà, che l'impossibilità di vivere a lungo in un *submarino*, teoricamente ritenuta finora inoppugnabile, in fatto non esiste.

In attesa dei risultati di codesto viaggio fantastico, parliamo intanto d'una navigazione più semplice ed a noi vicina.

Una delle più belle gite che, chi scrive, abbia fatte a questo mondo, si è quella compiuta, sopra un piroscafo militare, da Pavia (per il Ticino, il Po, le lagune, il mare) sino a Chioggia, nel Giugno del 1888.

Di quella splendida gita, strana e poetica, mi ricordo sempre, e specialmente quando mi capita qualche puntata del bollettino del *Comitato centrale per lo sviluppo della navigazione interna in Italia*, diretto dall'ing. Alberto Moschini di Padova, ed organo dell'omonimo Comitato, che ha per presidente il conte senatore prefetto Luigi Moretti. La navigazione fluviale, che fu già in fiore in Italia, ora è fra noi assai trascurata, ed è in fiore in Francia, in Germania, in America. Di tale argomento, che interessa altamente anche il turismo, si occupa, nella *Rivista Nautica*, Jack la Bolina, in un articolo che così conclude:

«E' tempo che ciò che chiamiamo pomposamente *lavori pubblici* non sia esclusivamente la rete ferroviaria e la stradale, ma qualcosa di più. E in questo qualcosa debbono trovar posto i fiumi ed i canali, se no ci ridurremo ad essere l'ultima nazione per quanto concerne comunicazioni tra un luogo e l'altro, e la povertà di comunicazioni è madre della miseria commerciale.»

Una questione che interessa vivamente i ciclisti ed automobilisti è la traversata della laguna... senza smontare dalla macchina. E perchè — essi si domandano — non si troverà il modo di spingersi sino a Venezia, senza bisogno di prendere a Mestre la ferrovia? Se ci va il treno, perchè non potremo andarvi noi?

Ecco perchè tutti i turisti s'interessano della questione del ponte sulla laguna, per congiungere la terra ferma con Venezia; questione che ora è entrata in una nuova fase. La direzione generale dei lavori della Rete Adriatica presentò alla Giunta comunale di Venezia un progetto per allargare di 10 metri la parte destra dell'attuale ponte della ferrovia, destinandone 7 all'uso di due nuovi binari ferroviari per il servizio delle merci, e 3 al Comune per la strada da pedoni e bicicletto.

La strada comunale, secondo il progetto, sarebbe divisa dalla ferrovia da un muricciolo alto metri 1,40 e sboccherebbe a Venezia alle fondamenta di S. Giobbe; all'estremità opposta sboccherebbe a San Giuliano.

La spesa per il Comune sarebbe di un milione o 300,000 lire.

La ferrovia esige però che i trains e le automobili non possano transitare sul ponte; e questa è una piccineria che non possiamo comprendere. Sino a che l'Adriatica vuole esclusa la concorrenza dei trams, per i quali occorrerebbero rotaie, passi; ma le automobili?

Gli altri generi di turismo non ci fanno dimenticare il turismo ciclistico, e siamo lieti di poter qui registrare una bella impresa: il viaggio veramente splendido compiuto non è molto dal tenente Alessandro Ciarrocchi del 1. Reg. Genio.

Diamo l'itinerario, il quale da solo basta a mostrare l'oculatazza o intelligenza avuta nel compilarlo, comprendendovi i più belli ed importanti paesi della Svizzera e della Francia:

Andata: Piacenza — Milano — Chivasso — Ivrea — Aosta — S. Remy — G. S. Bernardo — S. Maurice — Martigny — Villeneuve — Montreux — Lutry — Lausanne — Fribourg — Berne — Vienne — Neuchâtel — Pontarlier — Selim — Doul — Digione — Parigi.

Ritorno: Parigi — Lione — Valence — Avignone — Marsiglia — Toulon — Nizza — Monaco — Monte Carlo — Ventimiglia — San Remo — Savona — Genova — Novi — Piacenza.

Il tenente Ciarrocchi (il quale, com'è più che naturale, è socio del Touring) è uno *sportman* completo; è fra i primi nelle gare di tiro a segno, e nelle gare di marcia è un vero campione, avendo in una gara vinto la medaglia d'oro percorrendo 37 km. in 3 ore.

Poco spazio ci resta ormai per l'alpinismo; o ci limiteremo perciò a brevi cenni sulle recenti salite più notevoli.

Il signor Cuggi, un alpinista trentino il quale da diversi anni si dedica per due mesi consecutivi alla montagna, accompagnato da due guide che tiene stipendiato al suo servizio per l'intera stagione, ha salito tutte le principali vette dell'Oberland, della valle della Viège del gruppo del monte Rosa, del Cervino, del Gran Paradiso, ed alcune più d'una volta e per vie differenti.

Quest'anno fece la Grivola, (m. 3869) dal crestone di ghiaccio del versante nord.

Altro alpinista che compì diverse ascensioni importanti, è il signor Cairati di Milano, studente all'Università di Torino, e socio di quella sezione del C. A. I. Egli raggiunse, fra le altre, la vetta dell'Aiguille di Trelatéto (m. 3911) o delle Grandes Jorasses, (m. 4205) questa però al secondo tentativo, avendo dovuto retrocedere dalla Capanna al primo tentativo, causa il cattivo tempo.

Ma la notizia più importante è che il Dente del Gigante, (m. 4012), venne quest'anno salito per nuova via dal versante settentrionale da una comitiva di alpinisti inglesi, i quali, discendendo dalla via abituale delle corde, ne compirono così la prima traversata.

L'impresa, che era già stata dichiarata inattuabile, deve però ritenersi di straordinaria audacia e di grande merito alpinistico.

Devesi finalmente accennare ad un audace tentativo di salita al Monte Bianco pel ghiaccio della Brenwa

ritenuta impossibile dalle guide di Courmayeur. In sfortunata spedizione dopo due giorni di continua marcia faticosissima, arrivata alla testata del ghiacciaio della Brenwa, sotto la vetta di M. Maudit, e cioè alla fine delle difficoltà, dovette precipitosamente ridiscendere a Courmayeur sorpresa dal cattivo tempo.

Il Monte Bianco, (m. 4810) venne salito solamente due volte dalla solita via della Cabanne du Dôme.

E finiamo questa rubrica come finiscono tutte le cose vive: colla morte:

Il *Velo* di Parigi dà la seguente statistica, assai curiosa ed interessante, riguardante gli accidenti dell'automobile, della ferrovia, del cavallo e della bicicletta, verificatisi in Francia nello scorso mese: ferrovia, 11 morti, 106 feriti; cavallo, 84 morti, 794 feriti; bicicletta, 10 morti, 245 feriti; automobile, 1 morto, 45 feriti.

Auguriamo a tutti i nostri lettori giudizio e fortuna.

Dott. Forlici.

Un concorso del T. C. I. pel disegno della Copertina della Rivista Mensile

Il T. C. I. ha indetto un concorso per un disegno artistico a 2 colori per la Copertina della sua «Rivista Mensile».

Il concorso rimane aperto da oggi a tutto il 31 dicembre p. v. I disegni debbono essere presentati o spediti raccomandati alla Direzione Generale del T. Via Giuliani N. 2, Milano.

Il disegno precelto verrà premiato con medaglia d'oro del valore di L. 100 con relativo diploma.

La Commissione esaminatrice sarà composta dai membri della Direzione G. o da parecchi artisti.

Le modalità del concorso vengono comunicate dalla D. G. a chi ne fa richiesta.

CRONACA

Il Touring e l'arte italiana. — La Sezione Piana del T. C. I., su proposta del console conte Ernesto Garulli fece voti che la Direzione Generale del T. C. I. cooperi, con tutti i mezzi che sono a sua disposizione, a quel risveglio del sentimento dell'arte che si va fortunatamente manifestando in Italia. Tale deliberazione venne comunicata al Presidente della Società italiana per l'arte pubblica, marchese Piero Torrigiani, senatore del Regno e sindaco di Firenze, il quale rispose che per la Società da lui presieduta «sarà di molto compiacimento vedere come ogni sodalizio convenga nei suoi propositi e ne caldeggi l'opera» ed aggiungendo che mette l'opera della Società sua a disposizione della Direzione Generale del Touring.

Le gelosie inqualificabili esistenti fra le ferrovie italiane e le francesi, sono di grave danno ai turisti italiani e francesi, che di tali gelosie finiscono coll'essere le vittime. Molti giornali hanno data relazione della gita velocipedistica fatta dai ciclisti di Monaco, il 21 ottobre a San Remo ed a Porto Maurizio; ma non hanno parlato dello spiacevole incidente finale. Il treno che doveva riportare i ciclisti, era in ritardo; ed il treno francese a Ventimiglia (benchè tutti a quella Stazione sapessero che dovevano arrivare i ciclisti di Monaco), partì *tre minuti* prima dell'arrivo del treno italiano, obbligando ben cento ciclisti a passare il resto della notte a Ventimiglia. Contro quest'atto, che fu considerato come un vero dispetto, fu diretta, al Presidente del Touring francese, una protesta, da comunicarsi alla Direzione delle ferrovie francesi.

Numerosi giornali d'Italia pubblicano parole di lode per la *Guida delle vie di grande comunicazione*, che si va

distribuendo ai Soci, molti dei quali ci scrivono per esternarci la loro soddisfazione. Non pochi giornali fanno, con parole d'approvazione, cenno pure dei miglioramenti continui che si vanno introducendo nella nostra Rivista.

Sul buco del Rémeron scrisse, nel numero di ottobre della nostra Rivista, L. V. Bertarelli; e quell'articolo venne riassunto dal giornale *Munchener Neueste Nachrichten*, che loda assai e l'articola e l'impresa alpinistica da esso descritta.

Un Congresso geografico, come già abbiamo detto, verrà tenuto a Milano nella prossima primavera. A far parte del Comitato organizzatore venne, dal Presidente della Società Geografica italiana, chiamato anche il nostro L. V. Bertarelli. Così resta appagato un voto da noi espresso nel numero antecedente.

L'Istituto Geografico militare di Firenze si è iscritto fra i soci annuali del Touring per il 1901. Questa una prova novella della seria e ognor crescente importanza della nostra istituzione, la quale, come si legge nelle deliberazioni del Consiglio, comincia a contare fra i suoi soci anche qualche Provincia e qualche Comune.

Il ministro Chimirri e l'on. Brunialti. — Telegrafano da Roma, in data 25 novembre, alla *Gazzetta dello Sport* di Milano:

« Ieri, sabato, alle ore 14, il comm. Brunialti, ha avuto coll'on. Chimirri, la conferenza che vi preannunciavo giovedì scorso. L'intervista del Capo Console di Roma col Ministro delle finanze, durò circa due ore e per quanto abbia fatto non mi è riuscito sapere cosa venne deciso.

« L'on. Brunialti, da me interrogato su ciò, mi ha risposto questo semplici parole piene di mistero: « Esito incerto! ».

« Ad ogni modo l'impegno che l'on. Brunialti ha mosso nella cosa, mi lascia sperare in un esito soddisfacente per i ciclisti. »

A questo proposito l'on. Brunialti ci scrive:

« L'intervista del corrispondente *Im* della *Gazzetta dello Sport*, fra il ministro Chimirri e il sottoscritto, è pretta invenzione dalla prima all'ultima parola. Che gusto ci trova? ».

Ripeteremo anche noi la domanda: Che gusto ci trova?

Don Livio Caetani di Sermoneta. — Il Console della Sezione Romana, signor Francesco Radi, segnala, giustamente, all'ammirazione dei consoci del Touring, Don Livio Caetani di Sermoneta, il giovane principe che alla legazione italiana di Pekino iniziava la sua carriera diplomatica, ed i cui atti d'eroismo furono segnalati da tutta la stampa europea. Il principe Caetani di Sermoneta non ha che 27 anni; ed è figlio di Don Onorato Caetani di Sermoneta (già sindaco di Roma, e ricordato da tutti i ciclisti che presero parte alla prima gita ciclistica alla capitale) e della londinese Donna Ada figlia del colonnello Edward 'Boote' V. brakam dei Lords Skelmorsdale. Il principe Don Livio è console del Touring; e perciò appartiene un poco anche a noi, alla nostra grande famiglia turistica.

Masetti di ritorno. — Colla data del 21 novembre, Luigi Masetti scrive al *Corriere dello Sport* una lettera quale togliamo le seguenti righe:

« Sia lodato il cielo! Ho goduto uno spettacolo finale completo. Partimmo da Costantinopoli e toccammo Smirne e Pireo con un mare calmo come olio; fra Scilla e Cariddi incominciammo a vedere delle onde, e con un crescendo terribile giungemmo ieri sera alle otto a Napoli in piena tempesta. A sinistra lampi e fulmini, a destra il pennacchio infuocato del Vesuvio, che da cinque anni riposava, e dinanzi e di dietro e ai lati il mare furibondo, che palleggiava il nostro grande battello come una barchetta, sebbene fosse ultracarico.

« In porto non potemmo fermarci, perdemmo due ancora e dovemmo ritornare in alto mare al buio a lottar col vento: e dopo 16 ore di escursione fuori programma, approdammo sani e salvi oggi alle ore 13. Fu la prima volta che il maremoto non mi nocque e posso dire d'aver goduto. »

« Sia lodato il cielo... posso dire d'aver goduto » esclama il Masetti, salvato dai fulmini e dalle tempeste. E che prova questo? Prova che il turismo serve a far vedere il cielo sereno sempre... e specialmente quando piove.

Il predetto giornale e la *Gazzetta dello Sport*, parlano poi d'un banchetto dato, ai piedi del Vesuvio, al piccolo e sorridente turista. Scrive a tale proposito da Napoli alla *Gazzetta*:

« Poco dopo sbarcato, il Masetti andò a trovare il

Capo Console del Touring dott. Arano, suo vecchio amico, col quale passò tutta la serata. Il Consolato poi, edotto del suo arrivo, spiacente di non potere per mancanza di tempo organizzare col concorso di soci una più grande dimostrazione di simpatia, volle offrirgli il giorno dopo (giovedì 22), un pranzo al Campidoglio, per salutare il suo ritorno in patria, e quale omaggio del Touring al benemerito socio, che seppe portare trionfanti i colori della grande associazione nazionale attraverso tutte le nazioni dell'Europa. Il pranzo intimo, al quale partecipò quasi tutto il corpo consolare, si è protratto sino all'una dopo mezzanotte, inchiodati tutti dalla interessante, lunga narrazione del suo viaggio. »

Da Napoli il Masetti, per Roma andò a Firenze, donde proseguì (di nuovo in bicicletta) per Trecenta (suo paesello nativo, nel Polesine), e di lì ritornò, dopo sette mesi di vagabondaggio, a Milano; e se di Napoleone si cantò che al suo fulmine teneva dietro il baleno

Dall'Alpi alle Piramidi

Dal Manzanare al Reno,

Masetti vuole che si dica di lui che, al baleno del suo sorriso tennero dietro i fulmini dei raggi della sua bicicletta

Da Ciuta al Capo Nordico

Dal Capo Nord al Bestoro.

A Milano il Masetti trovò pronto un banchetto (che gli verrà offerto, il giorno 15 dicembre, da amici ed ammiratori per iniziativa del *Corriere dello Sport*), due medaglie d'oro, e liete accoglienze da quanti lo conoscono.

Il Touring e l'Esercito. — Ci scrivono da Mombazzuro:

Giunsero qui, in buon numero ufficiali superiori del II. corpo d'armata per compiere delle tattiche a quadri girando per ogni verso questa parte ridente dell'Alto Monferrato.

Il vostro rappresentante si è compiaciuto assai di tali manovre essenzialmente perchè:

a) pur piovendo a dirotto di continuo, ed essendo le strade ridotte in pessimo stato, gli ufficiali — vari di età e di grado — diedero prova di resistenza e di buon volere, ciò che dimostra ancora una volta che la fibra italiana — o del nostro esercito in ispecial modo — sopporta bene i disagi, le fatiche, le intemperie; resistenza organica, che il Touring cerca in ogni modo di promuovere o di aumentare.

b) perchè ha constatato che il servizio ciclistico con tempi piovosi e limacciosi è un assurdo, specialmente in collina: e quindi se si vorrà evitare che gli ordini non arrivino e che qualche ciclista corra rischio di perdere sé e la corrispondenza bisognerà che nelle epoche di grandi o piccole manovre, le squadre ciclistiche sieno tenute alla pianura, o che il servizio attraverso alle vie di collina — se non si può porre telegrafo militare, telegrafo Marconi, semaforo o che so io — sia disimpegnato da buoni corrieri... ma a piedi più che a cavallo.

c) che le guide del Touring sono assai ricercate ed utili in epoca di manovre militari e che le medesime danno taluni dettagli, talune speciali sfumature che vale davvero la pena di essere socio del Touring per possederle.

Nella sala di riunione della società di Tiro noi vedemmo tra le carte di Stato maggiore, anche quella del Touring venire in sussidio a quei bravi ufficiali, i quali appena giunti dalle esercitazioni, sempre di buon umore, si accingevano a fare il riepilogo «logistico».

Lì si apprese che parecchi erano soci del Touring Club Italiano, ond'è che una sera, avendo l'amministrazione comunale offerto una bicchierata ed i tradizionali *amarretti* di Mombazzuro, il console del T. dott. Eula non potè a meno di portare un *esera* per parte del Touring Club al quale han fatto ero gli applausi non solo, ma le parole del generale Emilio De Giorgis che parlando a nome di tutti gli ufficiali presenti ringraziò gli abitanti, l'amministrazione comunale, il presidente della Società di Tiro e particolarmente fu grato del saluto per parte del Touring che chiamò, giustamente, *importante associazione nazionale*.

La tassa sui velocipedi. — Leggiamo nella *Cronique de Bruxelles*, che il Touring Club del Belgio, ha presentata alla Camera dei deputati una petizione per la diminuzione della tassa sui velocipedi. La petizione si basa sulle seguenti ragioni: 1. sulla diminuzione del valore delle macchine, o perciò sulla sproporzione sempre maggiore fra il detto valore e la tassa. 2. Sul fatto che la macchina è usata da molti piccoli impiegati ed operai, ed è perciò da considerarsi come

uno strumento di lavoro. 3. Sul fatto che la tassa fu in Francia ridotta a sei franchi, e non esiste nella Svizzera e nell'Inghilterra. Da altri giornali del Belgio apprendiamo che la domanda ha tutta la probabilità d'essere bene accolta; e così resterà all'Italia anche questo benedetto: la tassa massima sullo bicicletto tra tutte le altre nazioni civili ed incivili.

La tassa ciclistica, a quanto assicurano notizie pervenute da Roma (tanto al Touring, come a qualche giornale sportivo) non correrrebbe più il pericolo di venire aumentata. In grazia alle pratiche della Direzione del Touring, appoggiato dal Capo-consolo di Roma on. Brunialti, non è improbabile che il progetto del Touring (di affidare agli uffici postali l'esazione della tassa) possa venire formulato in un progetto di legge.

Estrazione del premio Turkheimer. (*Una bicicletta « Star Wheel » o una « Cielo-Alpini »*). — Il 13 novembre u. s. s. presenti un rappresentante della Ditta Turkheimer, nonché i rappresentanti dei giornali sportivi milanesi e del Touring, si procedette all'estrazione del premio Turkheimer fra i soci del Touring, che dal marzo a tutto ottobre avevano presentati almeno 10 soci nuovi.

I concorrenti furono in numero di 84; il fortunato vincitore fu il signor Cis Damiano, nostro ottimo Console a Bezzecca.

Cartoline illustrate. — Moltissimi furono i soci, che attuando l'idea simpatica di A. G. Bianchi, mandarono al Touring interessantissime cartoline postali illustrate, riguardanti quanto di più notevole vi è in Italia.

I nomi di questi benemeriti verranno pubblicati in una delle prossime Riviste.

Intanto la Direzione Generale manda loro da queste colonne un vivo ringraziamento e spera che il loro esempio sia seguito da molti altri per completare al più presto questa importantissima collezione.

Le cartoline finora giunte oltrepassano le 2000!

Neurologio. Il Sig. Piero Moro membro del Consiglio Direttivo del T. ebbe la sventura di perdere il padre *Giuseppe Moro*, uomo di alti sensi e molto stimato.

— Il sig. Andrea Acquaviva di Aragona dei Duchi d'Atri. Capo Console di Teramo, perdetto la madre *Donna Alessandrina Acquaviva di Aragona*.

— Al sig. Giuseppe Lanza di Scilea, Capo Console di Palermo, morì la sorella *Rosa Mastrogiovanni Tassa Principessa di Scilea*.

— Il 12 Novembre, moriva a Roma, per aneurisma, *Gioachino Pizini*, a soli trentun'anni.

Socio del Touring sino dal 1890, fu subito eletto vice-consolo della sezione di Napoli. Colla stessa carica entrò a far parte nel 1897 del consolo romano; dal 1898 copriva la carica di consolo, e faceva anche parte del consiglio direttivo della velocipedistica romana. Diresso molte gite sociali, e prese parte a tutte le grandi gite indette dalla sezione romana. Fu fondatore dell'*Unione Escursionisti Torinesi*, appassionato alpinista e collaboratore della *Gazzetta dello Sport*.

— In un sanatorio a Weissenburg, dove era andato per curarsi di un male che non perdona, è morto nell'età di 33 anni *Vincenzo Moscatelli*, pittore romano, socio del Touring, che da due anni viveva a Parigi.

La famiglia artistica ed i numerosi amici che contava per le doti elettissime del suo cuore e del suo ingegno apprenderanno con dolore la prematura dipartita del giovane artista, al quale sorridevano le più rosee speranze.

La Direzione del Touring si associa al dolore ed invia ai suoi amici e collaboratori le più sincere condoglianze.

TESORERIA

Quota 1901 (L. 6).

Il versamento della quota 1901 si deve fare entro il 15 Gennaio 1901. — Ad evitare un enorme agglomerato di lavoro all'amministrazione, che deve tener dietro al movimento di 21.000 soci, e per risparmiarci le spese di assegno, i Signori Soci sono pregati di anticipare sin d'ora la quota 1901. — All'atto del pagamento della quota i soci riceveranno una quitanza da cui dovranno staccare il talloncino col millesimo 1901 (vedi disegno a pag. 213 della Rivista di novembre); e lo applicheranno il 1. gennaio p. v., sulla tessera già rilasciata per renderla valida per l'anno prossimo.

Il Tesoriere
A. BARUTTA.

IL TOURING E LE FERROVIE

Togliamo dall'autorevole giornale il *Corriere dello Sport* la relazione che esso giornale da sull'incarico affidato da codesta direzione all'egregio avv. Cesare Agrati nell'interesse dei consoci.

I Turisti e le Ferrovie

Il Touring Club Italiano e il problema ferroviario — L'assemblea generale della Mediterranea — Il Consulente legale del T. — Riduzioni di viaggio — Il ritorno — Tariffe eccessive per le biciclette, enormi per gli automobili — Eccessive formalità — Misericordia ferroviaria — Vantaggio dei turisti e maggior guadagno delle ferrovie — La Direzione — Promesse.

Milano, 26 novembre 1900.

L'avv. Cesare Agrati, capo sezione legale del nostro Touring, portò venerdì alla grande assemblea delle Ferrovie del Mediterraneo, la sua parola a favore del miglior trattamento del pubblico viaggiante ed in ispecie dei turisti viaggiatori o delle utili riduzioni per il trasporto delle loro macchine.

Riassumiamo le chiare argomentazioni dell'avvocato Agrati che trovarono eco favorevole e unanime acconsentimento nell'Assemblea, nella Direzione e nella stampa.

Osserva l'Avv. Agrati che mentre i molti interpellanti che lo procedettero, si eran tutti occupati e preoccupati dei ferroviari, il pubblico, era stato completamente da loro dimenticato.

Ora le ferrovie non debbono provvedere esclusivamente per i ferroviari, ma anche per il pubblico.

L'Amministrazione delle ferrovie deve attendere nell'interesse dei propri azionisti o dell'economia nazionale a facilitare sempre più i viaggi al pubblico e a favorire l'incremento delle industrie, specie le nuove, con razionali riduzioni delle tariffe. Quanto maggiori saranno tali ragionevoli riduzioni, tanto maggiore sarà il traffico e il conseguente guadagno delle stesse ferrovie.

Ora tra il pubblico che maggiormente viaggerebbe per ferrovia havvi — o non è un paradosso — i *Turisti*: Dimostra l'Avv. Agrati come infatti i turisti animati dallo spirito di muoversi, di conoscere, di vedere, se iniziano sempre il loro viaggio con altri mezzi — bicicletto o automobili — il ritorno o per prolungato viaggio, o per ritardato soggiorno o per impreveduti accidenti alle macchine, lo compiono spesso in ferrovia. E userebbero volentieri più frequente la ferrovia se dovessero pagare anziché un biglietto a piena tariffa il quale coll'aumento per il trasporto della macchina costa loro come un intero biglietto d'andata e ritorno e sovente anche assai più, un biglietto opportunamente ridotto.

Dimostra colla scorta delle varie tariffe tale assorto. Così per esempio il ciclista che da Milano si reca a Pavia per rincasare deve spendere in seconda classe L. 3.05 per il solo biglietto più 75 centesimi per il trasporto della macchina e cioè complessivamente L. 3.80 prezzo superiore all'intero biglietto d'andata e ritorno che costa L. 3.55.

Che fa il ciclista in tal caso. Anzi che prolungare maggiormente il viaggio o il suo soggiorno sino al pranzo o a sera per rincasare coi treni notturni, riparte subito dopo la colazione in macchina, non usando così la ferrovia.

E se si nota il grande esodo dei ciclisti specie nelle domeniche, dall'aprile all'ottobre, e come spesso nelle loro riunioni convengono a centinaia e persino qualche volta a migliaia, e se si aggiunge anche la possibilità che essi hanno di non servirsi della ferrovia, si vede come sia di tutto interesse per le amministrazioni ferroviarie di trarre a sé questo immenso numero di viaggiatori favorendo loro quella metà viaggio (il ritorno) che altrimenti non farebbero.

Ora invece le Ferrovie che pur concedono ribassi notevolissimi per i biglietti combinabili e festivi, e enormi riduzioni per istituti scolastici, per pellegrinaggi, ecc. nulla fanno per adattare questi turisti che non possono usufruire di alcuno di quei ribassi.

SEZIONE LEGALE

Nomine a Consulenti.

COMO. — Avv. Pietro Casanova - Via Volta, 13.
MODENA. — Avv. Guido Spinelli - Corso Cavour, 7.
SASSARI. — Avv. Francesco Pinna.

Giudicati turistici.

Per chi stacca la targhetta.

La Cassazione Suprema, ha deciso che rettamente è ritenuto responsabile di contravvenzione all'art. 1, della legge sui velocipedi colui che abbia circolato sulla pubblica via con un velocipede la cui targhetta comprovante il pagamento della tassa dovuta sia stata applicata in modo diverso da quello prescritto dalla legge, per non essere stata rimessa dopo la riparazione del velocipede dall'ufficio metrico coi bolli prescritti, sibbene dagli operai stessi che lo avevano riparato secondo ora a cognizione — dall'imputato medesimo — (Ses. 25 luglio 1900, vedi Giustizia Penale anno 1900 pag. 1471).

Inchiesta giudiziale.

Non spaventi il titolo. E' un'inchiesta che questa Sezione ha iniziato, a vantaggio dei turisti.

Ed è giudiziale in quanto che è rivolta agli Ill.mi Pretori del Regno.

Onde formarsi un utile materiale di giurisprudenza, civile, commerciale e penale, per tutto ciò che riguarda o interessa il turismo, questo Capo Sezione si è rivolto a tutti gli egregi Pretori del Regno perchè indicassero, quale vertenza, eransi discussa nelle rispettive giurisdizioni, o quale la massima decisa.

E gli egregi Magistrati risposero cortesemente e numerosi all'appello, dando così modo di raccogliere un materiale veramente prezioso per i criteri di decisione nelle future controversie.

Tali sentenze come quelle che mi verranno sempre inviare verrò man mano pubblicando nelle loro massime, o quelle di interesse più generale anche nell'intento motivato. Tanto sarà di utilità ai Colleghi Consulenti Legali e ai consoci tutti.

Mi è intanto di grande compiacimento render pubbliche grazie ai cortesi Magistrati, che addimostrarono colla squisita premura, il loro benevolo interessamento per la nostra Associazione.

Posta legale.

SOCIETÀ ESCURSIONISTI DI TORINO. — Quanto loro richiedono al Touring, possono fare direttamente, e quanto il loro Avvocato desidera che io faccia può fare lui stesso. Gli schiarimenti sono presto dati. Una regola generale manca, vige l'uso il quale varia a seconda delle località e tale uso è legge — (Vedi art. 11 Regolamento Circolazione velocipedi) — Il T. da tempo va insistendo per avere una norma unica e costante, per ogni paese. Ma a render obbligatorio tale norma per tutto il regno occorre una legge, e l'ottenere questo in Italia non è facile, certo poi non è breve. Si era già tentato all'epoca della compilazione dell'attuale legge, ma non se ne volle sapere da quel legislatore. Si ritenta ora per questo o per altro. Circa poi il fatto che il ciclista debba lui cercare di scansare, in ogni caso, il pedone, la lettera e lo spirito della legge al riguardo sono troppo evidenti perchè si possa muoverne dubbio.

Sig. SCANZIANI - MILANO. — Le mie risposte sono laconiche e perciò non complimentose. Di tale laconismo ella comprenderà la ragione, e per la frequenza di essa e per l'esigenza di stampa. Nessun sentimento men che cortese verso chiunque. A tutela del Regolamento che debbo far rispettare debbo dichiarare l'irregolarità. Lei da ottimo socio, non ha che porci in regola colla Direzione del T. dichiarando il suo diritto acquisito, o tale diritto lo sarà riconosciuto e rispettato. All'uopo passerà i documenti inviati e quelli altri eventuali che mi vorrà favorire al Consiglio per la necessaria cognizione.

Sig. BINDA - CONSOLE DI VARESE. — L'articolo *«I Parasiti del T.»* pubblicato nella Rivista dell'ottobre scorso non toccava punto l'operato dei Consoli in genere, e specie quello del di Lei Consolato.

Ma non solo le ferrovie non facilitano — continua l'avv. Agrati — ma ostacolano spesso il trasporto ai turisti con imposizioni irragionevoli e rendono difficile l'incremento delle industrie gravandole con tariffe esorbitanti.

Così allontana i ciclisti dalla ferrovia la antipatica disposizione di togliere per il trasporto delle macchine, tutti gli accessori. Dati i pochi minuti di cui si dispone alla partenza dei treni, obbligare il ciclista a smontare mezza la macchina, forzarlo al lavoro noioso o spesso impossibile nelle stazioni affollate, di togliere le piccole viti, di caricarsi di oggetti imbrattati di fango e d'olio e portarli seco nelle vetture è volere irritare e alienarsi tutta questa gran classe di viaggiatori. Non è poi a meravigliarsi se il turista per la sua fretta e per la rabbia salendo in vettura getti senza curarsi, tali arnesi sulla imbottitura dei sedili, e li insudici o li macchi, con possibile danno per i viaggiatori e con certo e grave danno per le stesse ferrovie.

E' fatale che negli ordinamenti italiani e specie in quegli antiquati delle amministrazioni ferroviarie si sia sempre più che della norma generale, preoccupati della infrazione non pensando che questa è l'eccezione e non la regola e che l'immensa maggioranza dei viaggiatori è onesta.

Con tali vietati criteri per la supposizione che un ciclista possa reclamare indebitamente un accessorio di macchina di poche lire, si impongono disposizioni irrazionali gravose per tutta la immensa maggioranza, disposizioni che danneggiano gravemente anche le ferrovie.

E non solo l'amministrazione allontana con disposizioni irrazionali i turisti, ma impedisce l'incremento delle relative industrie con esagerato tariffa di trasporto. Perchè, per es., da Milano a Monza la bicicletta che quale bagaglio dovrebbe pagare assai meno del viaggiatore, deve pagare invece il doppio d'un viaggiatore e non anche dell'ultima classe.

Perchè da Milano a Roma, a parità di peso, un baule paga L. 3,05 mentre una bicicletta deve pagare il quadruplo e cioè 13,65 e un quadriciclo con motore lire 350 circa (commenti).

E continua l'avv. Agrati dimostrando come per tali tariffe ispirate a sentimenti di vero misonismo contro il nascente turismo, ne derivino assai minori introiti, e quindi minor guadagno per le ferrovie.

Conclude, facendo appello ai sentimenti di doveroso e intelligente progresso delle Amministrazioni ferroviarie, pregandole che non abbiano già a respingere le presentate domande colla semplice frase, che la richiesta non armonizza colla disposizione A. o B., ma che convinte della grande utilità che si può trarre, abbia l'On. Direzione a studiare col sussidio delle Associazioni più interessate e competenti tutte quelle maggiori riduzioni di tariffe e semplificazioni di formalità, nell'interesse reciproco dell'Amministrazione, del gran numero dei turisti e della nascente industria nazionale. (Applausi).

Il Direttore Generale Comm. Ing. Oliva e lo stesso Presidente Senatore Sansoverino, rispondono all'avvocato Agrati, che non solo con benignità, ma colla massima buona volontà cureranno di introdurre tutte quelle richieste perfezioni che non essendo di danno alle Ferrovie tornano di vantaggio alla benemerita classe dei turisti e della relativa industria.

Il Consiglio direttivo del T. animato dal maggior desiderio di favorire i turisti italiani ha così ottenuto formale promessa dal Presidente e dal Direttore Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, per l'attuazione delle riduzioni e semplificazioni invocate.

Il Consiglio sta già studiando le relative proposte di attuazione o in una prossima seduta dopo d'averle discusse provvederà alla nomina del delegato per la compilazione del Memoriale e la trattazione colle Amministrazioni competenti, fidente di arrivare presto al risultato profissosi.

Sappiamo quanto sia inercioso e spesso anche impossibile l'opporvi a certe irregolarità locali sicché quanto del fatto siamo ben certi, agisce direttamente il Consiglio, anche a risparmio di spese postali, che per 1200 Consoli e più aggraverebbe maggiormente e non lievemente il bilancio.

Ora il fatto, ci era noto e per denuncia specificata dell'egregio Consocio e per verifica personale di alcuni membri del Consiglio.

Tanto ora sufficiente perché, dopo le ripetute immentate e i frequenti reclami dei soci, e le frequentissime esortazioni e minacce dell'egregio Capo sezione affigliamenti si potesse indicare ai consoci l'abuso.

Se la targhetta dell'annualità costituisce un rimedio contro tale abuso, ciò non toglie che l'obbligo della non esposizione della placca per chi cessò l'affigliamento, permanga integro, con o senza la targa, e come o per dimenticanza o per altro, l'equivoco può sussistere e i soci esserne danneggiati, così debbo provvedere.

Del di lei interessamento per il T., questa Direzione ne ha prova, e vivamente lo ringrazia.

Sig. GNOCCHI - VARESE. — Ci dichiara che l'anonima esposizione della placca al suo albergo, dipendeva da un equivoco, e che ella era in buona fede. Non dubitiamo minimamente della sua parola, e diamo volentieri pubblicamente atto della sua dichiarazione.

Il Capo Sezione Legale.
AVV. CERAREX AGRATI

ECONOMATO

Cartelli indicatori.

Debbo rettificare quanto esposi a pag. 209 della *Rivista mensile* dello scorso mese circa il significato dei segni convenzionali concordati per i cartelli indicatori.



La freccia inclinata anziché: discesa da farsi con qualche precauzione, indica « discesa pericolosa (trallentarsi). »



La freccia verticale, invece, che: discesa pericolosa da farsi a piedi o colla manina, prudenza significa « pericolo grave o daretto (appiedare). »

L'Economista

ARATO RAO, ARDENCHI.

Attività delle Sezioni

GROSSETO. — Questa attivissima Sezione l'8 novembre organizzò un banchetto che riuscì splendidamente. Scopo di esso fu di festeggiare il sesto anniversario del Touring e Luigi Vittorio Bertarelli per la nuova *Guida delle strade di grande comunicazione*, che fu distribuita banchetto stante.

Molti evviva al Touring, a Bertarelli e... larga messe di soci.

LODI. — Sono in vista, per inaugurare degnamente il secolo XX, grandi feste. Nel settembre del 1901 sarà aperta in Lodi una Esposizione agraria a cui, tra l'altro, sarà unita un'Esposizione Sport, comprendente turismo, canottaggio, tiro a segno, ginnastica, ecc.

Sarà indetto — come è naturale — un convegno tra i Soci del T. C. I.

Ad altra volta i particolari.

Intanto fin d'ora un bravo di cuore all'ottimo Capo Console Forzanti ed ai colleghi di Consoleto.

MILANNO. — La gita Milazzo-Barcellona-Patti, gita inaugurale per molti nuovi soci del Touring, ebbe ottimo esito; ne va tributata alta lode al Console log. Fraugipani Renzo, che non trascurò pratiche per conquistare nuovi proseliti alla nostra Istituzione e diffonderne ovunque il sacro verbo.

OGGIONO. — Domenica 18 novembre furono poste le basi di una nuova Sezione del Touring. L'interessamento che questa popolazione ha sempre dimostrato per lo sport fa bene presagire dell'attività e prosperità di questa Sezione.

Auguri e rallegramenti ai Consoli Harlemeyer e Dottor A. Donegna.

PADOVA. — Dopo molte difficoltà questa Sezione inizia una nuova vita. Per iniziativa dei signori Ettore Graziani, Capo Console, e Francesco Ceccon Console, appiuntati molti ostacoli, fu deciso di dare ad essa un'organizzazione pratica, destinandole, tra l'altro, una apposita sede. La Sezione si promette, in tal modo, di offrire ai suoi soci molti vantaggi sia materiali che morali, diretti ed indiretti, e confida di cooperare con maggiore attività, e con più felice successo al raggiungimento dei fini che il Touring si propone.

RAVENNA. — I ciclisti raggiungono anche le più alte vette. Ne è una prova la ardua ascensione compiuta dai ciclisti della Sezione locale sul monte della *Carpegna* (metri 1415). Dopo avere saziata la vista o... la gola per la via di Rimini raggiunsero Ravenna.

Ci compiaciamo vivamente per questo riavveglio nelle forze ciclistiche ravennati.

SONDRIO. — Nè il freddo, nè la pioggia, possono frenare gli impeti... ciclistici dei soci di questa Sezione.

Al grido di — *Polenta coi aseliti* — si spinsero, sotto la guida del Console G. Piazza, a San Pietro Herbenno per godere le emozioni di una tavola bene imbandita e di un vinello... spumogliante.

STRADELLA. — La sera di sabato 3 novembre alcuni amici e soci del Touring, offrirono un banchetto d'addio al Console dott. prof. Luigi Scotti, trasferito, dopo quattro anni di residenza a Stradella, alla Cattedra di lingua francese nella R. Scuola Tecnica di Mortara. Inutile dire che l'allegria e la cordialità raggiunsero un diapason altissimo: al *dessert* i soci Pietro Regledi, Italo Romi ed Amleto Castellani, prendendo a vicenda la parola, rivolsero al Console Scotti rallegramenti per la sua promozione e per lo sviluppo dato alla Sezione di Stradella del Touring.

TORINO. — Si pregano vivamente i soci della Sezione di Torino di voler provvedere con sollecitudine al ritiro della *Guida delle strade di Grande Comunicazione* loro spettante, dal Console signor Cesare Grosso, Piazza Castello, N. 18.

Deliberazioni del Consiglio

Il Consiglio Direttivo nelle sedute del mese di novembre si è occupato tra l'altro:

Pubblicazione dello Statuto e Regolamento.

Deciso di pubblicare riuniti in un opuscolo lo Statuto ed il

Regolamento del T. recentemente approvato, riservandosi di ripubblicarlo poi in uno dei primi numeri della *Rivista Mensile* del 1901, come atto ufficiale dell'Associazione.

Musicoazione dell'Inno del Touring.

Diede incarico ad una apposita Commissione composta dai Signori Agrati, Favari, Moro di esperire presso la Ditta G. Ricordi e C. le pratiche occorrenti per la musicoazione dell'Inno di Steccchetti.

Ferrovia.

Prese atto con viva compiacenza che il Consigliere Agrati nella prossima Assemblea delle Ferrovie del Mediterraneo avrebbe reclamato a favore dei Touristi un miglior trattamento, sia rispetto al trasporto della bicicletta ed accessori come pure nei viaggi ch'essi devono fare in ferrovia di ritorno dalle gite — sostenendo in quella occasione la tesi del T. già svolta nel numero di Maggio dal cona. Bertarelli. (Vedi a pag. 231 della presente *Rivista*).

Annuario 1901.

In causa della malattia del Consigliere Marelli e dell'assenza del Segretario avv. Guasti affidò temporaneamente la direzione dei lavori per l'annuario 1901 al Consigliere Bertarelli e al Direttore Generale.

Bibliografia Turistica.

Accolse la proposta del Bibliotecario Olivieri di raccogliere in una bibliografia turistica quanto si è scritto per il Turismo da 25 anni ad oggi sia in Italia che all'Estero intorno al nostro paese.

Detta bibliografia sarebbe messa a disposizione dei soci per la consultazione negli Uffici del T.

Legge sulla tassa ciclistica.

Informato che si sta elaborando il nuovo progetto di legge sulla tassa ciclistica colla quale si proporrebbe d'aumentare la tassa da 10 a 12 lire annuo decise di esperire tutte le pratiche necessarie affinché prima che quel progetto venga presentato per l'approvazione al Parlamento, il competente Ministero abbia a darne comunicazione alla Direzione Generale del T. onde questa dopo rigoroso esame ed in seguito a larga discussione in seno al Consiglio veda quali modificazioni siano da consigliare e se fu tenuto calcolo dei desideri dei ciclisti nonché delle modificazioni propugnate dal T. e sottoposte al Ministero stesso nel memoriale di cui alla Rivista del luglio p.p.

In massima il Consiglio si mostrò contrario all'aumento perchè come già si è veduto in altri paesi di Europa esso intralocerebbe lo sviluppo del ciclismo e dell'industria nazionale relativa.

S'incaricò il Consigliere Agrati delle pratiche necessarie accchè i desideri della Direzione Generale e dei turisti abbiano a sortire esito favorevole e di mettersi all'opera d'accordo col nostro solerte Capo Console di Roma On. Prof. Attilio Brunialti.

Giro d'Italia in Automobile.

Prese atto delle comunicazioni dei Sig. Consiglieri Bertarelli e Johnson chiamati a far parte del Comitato organizzatore del giro d'Italia in automobile indetto dal *Corriere della Sera* e discusse in merito ad alcuni criteri per la sua organizzazione.

Soci Vitalizi.

Si iscrissero come soci vitalizi i Signori:

On. Aggio Avv. Antonio di Boara Pisani - Verdi Cav. Avv. Agostino di Este - Marchese Gerino Gerini - Marchese Piero Gerini - Phillipson Dino di Firenze - Combi Alfredo - De Barbieri Alfredo di Genova - Crespi Aldo - Gilardini Antonio di Milano - Fuzier Cayla Felice di Navalecchio - Cernuschi Giovanni di Palazzolo sull'Oglio.

I soci vitalizi ammontano così a 164.

Soci Benemeriti.

Si proclamarono soci benemeriti i signori:

* Casabazza rag. Alessandro, * Cittadini Carloti Alessandria - Frati Angelo di Bologna - * Dalla Torre Francesco di Busto Arsizio - * Malatesta Ramberto di Cittadella - * Acquaviva D'Aragona Marchese A. di Giulianova - * Erculiani Tenente Alessandro di Massa - * Arano Luigi di Napoli - Monaldi Marchese Rodolfo di Roma - * Bastianello Caudido di Sanremo - Cantelli Federico di Sondrio - Lacorig Eugenio di Trieste - * Binda Giuseppe di Varese - * Piovani rag. Piero di Vicenza - * Goi Bartolo di Vittorio - * Doregibus Francesco di Vogogna.

Essi ammontano attualmente a 177.

Varie.

Si prese atto con viva compiacenza dell'iscrizione a socio del T. del Municipio di Alessandria per merito del C. Console Casabazza, della Deputazione Provinciale di Brescia per merito del Console Mercanti e dell'Istituto Geografico militare di Firenze.

CONSOLATO

28.° ELENCO DEL CORPO CONSOLARE

Capo Consoli.

Novara

Giulietti dott. Luigi

Consoli.

Ancona	Santoni Alessandro Enotrio
Angri	De Angelis Ing. Gaetano
Arpino	Rotondi Carlo
Bari	Viganotti Carl'Alberto
Barzano	Longoni Enrico
Belluno	Bragadin dott. Alviso
Borgo S. Lorenzo	Ungania avv. Giuseppe
Cameri	Arduozza Amilcare
Carmagnola	Frutaz prof. Vittorio
Casano d'Adda	Regazzoni dott. Enrico
Castagnole Lanze	Barberia dott. Achille
Catania	Benelli ing. Silvio
Ceva	Ponte Giacomo Giuseppe
Ciriò	Castini Giuseppe
Città della Pieve	De Simone tenente Roberto
Cordenons (Udine)	Galvani Gustavo
Fusignano	Gagliardi Pietro
Gambara	Mettica Ettore
Gazzaniga	Dell'Acqua Felice
Gonzaga	Arrivabene conte Gian Gal.
Gorgo al Monticano	Nobile Giovanni
Larino	Pardo di Paola
Marradi	Baldoni Alceo
Moglia	Dall'Oglio ohim. Giacomo
Moncenisio	Faure Vittorio
Mondovì	Botto ohim. Filippo
Montefalco	Griselli Teobaldo
Morbegno	Crosario Amedeo
Mortara	Gallo avv. Giuseppe
Napoli	Bottaro Angelo
Napoli	Morvillo Carlo
Novara	Milanesi ing. Giovanni B.
Ovada	Restano Casolinii Giulio
Parma	Datta dott. Pietro
Pontecorvo	Longo Gerardo
Querceta	Tonini Giuseppe
Ravenna	Salò dott. Ettore
Riolo	Costa Ermenegildo
Rosà	Dolfini Boldri conte Delfino
Saletto	Zanolla dott. Aldo
San Giorgio di Nogara	Di Montegnaco Guglielmo
San Miniato	Catanti Bozzi conte Alderano
Sarzana	Berghini cav. avv. G.
Sochi	Ricca Ferdin. prino. Alcontres
Serravalle Scrivia	Baglione Luigi
Sestri Levante	Bo Cornelio, farmacista
Sestri Ponente	Gazzo avv. Francesco
Stagno Lombardo	Gozzetti Paolo
Terrasini	Zerilli avv. Tito
Toro	Trotta avv. Domenico
Udine	Moretto Luigi
Umbertide	Santavecchia dott. Romeo
Urago Mella	Franzini Luigi
Vallecrosia	Billone Enrico
Valva	Chiassi Ronconi, ing.
Verolanuova	Morandi Riccardo
Vignola	Muzzioli rag. Pietro
Villa d'Ossola	Ceretti Mario

ESTERO.

Krefeld (Sassonia)	Boeri Giacomo Bonedetto
Montalcono (Trentino)	Antonutti Francesco
	Il Capo Console Gener. agg.
	O. GORLA

Errata-Corrige.

A pag. 213 della *Rivista* di novembre, sotto la rubrica *Cariche Sociali*, fu erroneamente stampato:

18. Capo Sezione Alleanze — Avv. F. Guasti.
20. " " Stampa, propaganda — Avv. C. Agrati, mentre doveasi leggere:
38. Capo Sezione Alleanze — Avv. Cesare Agrati.
20. " " Stampa e propaganda — Avv. F. Guasti.

ELENCO DEI CANDIDATI

Soci del T. C. I. iscritti dal 15 Ottobre al 15 Novembre 1900

SOCII VITALIZI. (*)

Bona Pianani - On. Aggio Avv. Antonio — **Este** - Verdi Cav. Avv. Agostino — **Firenze** - Marchese Gerino Gerini - Marchese Piero Gerini - Phillipson Dino — **Genova** - Combi Alfredo - De Barbieri Alfredo — **Menaggio** - Mylius Enrico — **Milano** - Creapl Aldo - Gilardini Antonio — **Navalecchio** - Fuzier Cayla Felice — **Palazzolo sull'Oglio** - Carnaschi Giovanni — **Torino** - Japparo Dott. Felice.

SOCII ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — Canopa Oreste, Municipio di Alessandria.
Asi. — Artom comm. Vittorio, Salusolia Edgarda.
Strevi. — Reggio Francesco.
Vignale M. — Re Giuseppe.
AREZZO - Cortona. — Lovari Carlo.
ASCOLI PICENO. — Cavricci Costantino, Giovannetti Augusto.
Arquata del Tronto. — Bucciarelli Ubaldo.
Cossignano. — Novelli Domenico.
Fermo. — Calzino Girolamo, Cochetti Ernesto, Grassi Amilcare, Monti Giulio, Pieranzovini Enrico.
BARI. — Pettoello Corrado.
BELLUNO. — Moregna Gherardo.
BERGAMO. — Inanighi Edoardo, Murani Giuseppe, Padovani Fortunato.
Alcino Maggiore. — Zamboni Cosaro.
Lenno. — Gervasoni Bortoli.
Stessano. — Bresciani Alvaro.
BOLOGNA. — Fanelli ing. Pietro, Ten. Ramponi Francesco.
BRESCIA. — Sostegni ten. Luigi.
Desenzano sul Lago. — Cozzaglio Italo.
CAGLIARI. — Rossi Manati Maria.
Montassoni. — Bressan ing. Augusto, Sartori Francesco.
CASERTA - Isola Liri Superiore. — Ciccodicola Alfonso.
COMO. — Bonetti, Circolo Artistico, Fedele Gennaro, Frontini Paolo, Mariani Mario, Perlasca Gianni, Veronelli Romeo.
Castello sopra Lecco. — Sala Giuseppe, Sala Paolo.
Regattola. — Sempietro Renzo.
Valmadrera. — Viganò Oreste.
Farenna. — Walter Kera.
Farese. — Frattini rag. Carlo.
COSENZA - Bocchigliero. — Clausi Francesco.
Rossano. — Filadore Pasquale.
CREMONA - Quasola. — Aroldi Vincenzo.
CUNEO. — Polidoro geom. Federico.
FIBENZE. — Lantupugnani Raoul.
Borgo S. Lorenzo di M. — Ungania Giuseppe.
Pontassiere. — Pietro Parenti.
FOGGIA - Ortanova. — Scopoca Saverio.
GENOVA. — D'Albertis Ugo, Fassio Pio Giuseppe, Finocchietti ing. Ettore, Grigis Silvio, Lanero Giovanni.
Savona. — Soldi Guido.
Torriglia. — Martignoni Luigi.
MANTOVA. — Colorni Giulio, Dalla Volta Achille, Monselice avv. Giuseppe.
Castelbelforte. — Cavalca Giuseppe.
Maglia. — Dall'Oglio Giacomo.
MILANO. — Astori Michele, Banchieri Luigi, Bassi ten. Guido, Bossi Franco, Briosechi ing. Franco, Calderoni Augusto, Camogliacci Giovanni, Cavallara ing. Salvatore, Cavazzuti Gasparo, Cerutti Romeo, Giordan Bruno, Contini Riccardo, Cortella Amedeo, Fini dott. Giorgio, Frigerio Francesco, Fumagalli Guido, Musso Temistocle, Nathan Filippo, Pavia Plutarco, Robecchi Levino, Tortora ten. Giovanni, Vaini Bernetta Giovanni, Zucchi Edoardo.
Busto Arsizio. — Carnaghi Arcangelo, De-Tomasi Gino.
Giussano. — Caldireola Giulio.
Lodi. — Chioda Giovanni, Musso Mario.
Monza. — Arpesani Camillo.
MODENA. — Tusini dott. Francesco.
NAPOLI. — Coletta Alberico, De-Riccia Bar Giovanni, Elefante Francesco, Girardi Vincenzo, Rigatti Guido.
S. Giovanni a Teduccio. — Weber Alfredo, Weber Johann.
NOVARA. — Bazzoni Fortunato, Rossi Giuseppe, Sormani Augusto.
Andorno. — Boggi Ernello Giovanni.
Casubrona. — Ferraro Filippo.
Cravagliana. — Bottone Celestino.
Pombia. — Silvestri avv. Rinaldo.
Santhid. — Rossi Luigi.
Susa. — Fossini Nicola.
Vercelli. — Froya Marino, Geminardi ing. Ernesto, Poosio Michele, Quaghiotti Epaminonda, Visentini Mario.
PADOVA. — Campo S. Piero — Lucinio Zava.
Gruntarlo. — DeRameschi Gino.
S. Pietro in Gu. — Sbarracani Luigi.
PARMA - Langhirano. — Ugoletto Ettore.
PAVIA - Vigerano. — Cantoni dott. Siro, Fossati Oreste.
PESARO. — Gallavotti ing. Ivo.
PIACENZA. — Oiraw Giovanni.
Castel S. Giovanni. — Ferrerio Umberto.
PORTO MAURIZIO - San Bruno — Marrusco Nicola.
RAVENNA - Faenza. — Calzi Achille.
Villa Sarana. — Fuschini Carlo.
REGGIO EMILIA. — BORGHEGGIANI LAURA
Correggio. — Pirola Carlo.
ROMA. — Bourbon del Monte march. Filippo, Della Vedova dott. Riccardo, De-Santis Giacomo, De-Santis Vittorio, Quartara Giorgio.
Civitavecchia. — Tesi Alberto.
Guerrino. — Impari Ulrico.
SIENA. — Cinquini ing. Ettore.
SONDRIO - Montagna. — Plarco Gustavo.
TORINO. — Biglione di Virigio Lorenzo, Lutz Carlo, Spinelli Nino, Sprenger Mansueto.
UDINE. — Grosser Ferdinando, Serravalle Egidio.
Resia. — Masieri Giuseppe.
S. Pietro al Natis. — Zatti Giuseppe.
Taranto. — Zanoletti ing. Angelo.
VENEZIA. — Bresciani Angelo.
VERONA. — Firrighi Achille.
Trentino - Venezia Giulia.
Trento. — Confalonieri Angelo.
Trieste. — Ippoviz Enrico, Luzzatto Giuseppe.
PORTUGHERO.
Germania.
Knauttingen. — Regni Adolfo.
Monaco B. — Von Olivier Julius.
Inghilterra.
Londra. — Galeazzi Giuseppe.

ELENCO DEI CANDIDATI

a Soci del T. iscritti dal 1.º al 15 Novembre 1900 e che optarono per il 1901.

ALESSANDRIA. — Canepa Stefano, Isola avv. Vittorio, Robatti avv. Andrea, Vitale avv. Paolo.
Arcqui. — Vandano Lorenzo.
Gamalero. — Oddone dott. Giovanni.
Vesime. — Bogliacini Ferdinando.
ANCONA. — Baruti Giulio, Cavara Giuseppe, Loteta Giuseppe, Papini Eraldo, Portalone Pilade, Ragazzoni Arturo, Sinigaglia Gino.
Falconara Maritt. — Ajassa ten. Piero.
Osimo. — Giacconi Filippo.
Monte S. Savino. — Zappalotti avv. Sante.
AREZZO. — Gammurri Giovanni.
S. Giovanni Valdarno. — Sequi Giuseppe.
ASCOLI PICENO. — Bartolini Nazareno, Giovannetti A.

(*) Art. 5 dello Statuto: I Soci Vitalizi pagano Lire CENTO una volta tanto. — (**) Art. 6 e 9: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto — Una quota annua di L. 6. — Art. 12: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

BELLUNO. — *Auranzo.* — Presbitero Eugenio, Testa rag. Carlo.
BERGAMO. — *Goi* Cesare.
Albino. — Albini Angelo, Ambrosoli dott. Pietro, Masazza Gerolamo, Moretti Severino, Solari Samuele, Zenoni Lorenzo.
Ponte S. Pietro. — Rossari Antonio.
BOLOGNA. — *Ballerio* Celestino, Buini avv. Gaetano, Melai Enrico, Padoa Nino, Padovani Arturo, Poggi dott. Giuseppe, Rusconi Cesare.
BRESCIA. — *Cittadini* Berardo, Cuzzetti Cesare, Longari cap. med. Rodolfo, Rovatti Renato.
Chiari. — Gallotti Carlo, Raiceni, Mario.
Desenzano. — Cavazzuti dott. Antonio.
Pasano. — Alexandre Gustavo, Kronschnacher Giorgio.
Lonato. — Leali Bernardo.
Rivoltella S. Garda. — Filippini dott. Azeglio.
Rotato. — Gnutti dott. Bruto.
Salò. — Bellini Marco, Bodini Annibale, Gritti avv. Paolo.
Toscanello. — Bentivoglio Ferdinando, Erba Giovanni, Rodolfi Venanzio.
CASERTA. — *Caroselli* Francesco.
Formia. — Paone Carlo, Ranucci Raffaello.
CATAZARO. — Sala Convegno uff. 46 Regg. Fant.
COMO. — Balzarotti Enrico, Sacchi Augusto, Zapelloni Filippo.
Barzano. — Longoni Enrico.
Besozzo. — Bevilacqua Giuseppe.
Cernobbio. — Levy Vittorio.
Mariano Com. — Porta nob. cav. Enrico.
S. Andrea di Corquio. — Caremoli Enrico.
Varesè. — Brugnoli Evaristo, Frascini Domenico.
CREMONA. — *Ardemagni* Carlo, Fumagalli ing. Ernesto, Vacchelli Camillo.
Orzello Crem. — Corvi Isaia.
Paderna Crem. — Mondini Luigi.
Stagno Lomb. — Marini Giacomo.
FERRARA. — *Salani* Aldo.
FIRENZE. — *Bizzarri* Guido, Carobbi Giuseppe, Fiorani Camillo, Philippon Dino, Zavaglia Massari cont. Zavaglia.
GENOVA. — *Alberti* Rodolfo, Carmagnani Attilio, Casanella Mario, De-Agostini Vittorio, Galoppini Attilio, Galoppini Guido, Giannetti Rodolfo, Magnasco-Franzese, Marignoni Vittorio, Porchetto Carlo, Queirolo Tito, Rabagliati Mario, Rozio Alessandro, Scerni Edoardo.
Lavagna. — Mangiante Giacomo.
Nervi. — Pritchett. T. E.
Sestri Levante. — Bo Cornelio, Sanguinetto Simone, Simoni Pietro.
Sampierdarena. — Oddone Matteo.
Spezia. — Gamberdella Fausto.
GROSSETO. — *Brunetti* Francesco, Gonnelli Amos, Razzolini Pietro.
LIVORNO. — *Carli* conte Giuseppe.
Portoferraio. — Bigeschi Domenico, Ferrini Armando, Felena Giovacchino, Giulianetti Natale, Marchetti Giovanni, Reiter Alberto, Taletto Senno.
LUCCA. — *Buggiano.* — Marogna dott. Luigi.
Querceta. — Tonini Giuseppe.
S. Lucia presso Pescia. — Ponis Sanzio.
MACERATA. — *Sandri* avv. Giuseppe.
MANTOVA. — *Balp* rag. Enrico.
Marcara. — Pochiera Annibale.
MILANO. — *Artom* Alberto, Castelli Giorgio, Castellnuovo Antonio, Cendali Antonio, COLOMBO ANTONIETTA, Colombo Pietro, Cordami Cesare, Crepi Aldo, Dominioni Ambrogio, Dubois Jean, Folli Tullio, Giordani Edoardo, Ingegnoli Antonio, Isabella Guido, Jonghi Lavarini Cesare, Lehan Luigi, Locatelli Pietro, Majocchi Angelo, Marinelli dott. Guido, Milani avv. Enrico, MIRA GIANNINA, Re Francesco, Sacconaghi Giuseppe, Sale rag. Gian Battista, Scalfi dott. Guglielmo, Semenza ing. Guido, Signorelli Ettore, Tiraboschi Giuseppe, Zanardi Ettore, Zucchi Pior Giuseppe.
Arcore. — Ravizza Vincenzo.
Legnano. — Carpani ing. Achille.
Magenta. — Bournè Luigi.
NAPOLI. — *Fiorentino* Guido, Mirabelli Giovanni.
NOVARA. — *Orlandi* Ferdinando, Rosina Giulio.
Arizzano. — Gerosa D. Pietro.
Borgomanero. — Ruga Bernardo.
Culascio. — Marta R. Felice.
Germignaga. — Fontana Filippo.
Oleggio. — Minoli dott. Alberto.
Omegna. — Beltrami Giovanni.

Palnaza. — Lombardi Vincenzo, Requiliani Ferruccio.
Pollone. — Bilotti Angelo.
Villadasola. — Ceratti Mario, Miglia Francesco.
PADOVA. — *Boara Pisani.* — Aggio Antonio.
Casale Scodosia. — Modenese Alvise.
Conselve. — Bressa Enrico.
Este. — Bronzatti Umberto, Marchesini Emilio, Marotta Stanislao, Montefosco Sante, Perone Vincenzo, Rosino Federico, Rovelli Antonio, Samo Giacomo, Tommassini Giuseppe, Tuzza Federico.
S. Elena. — Manfrin Lucindo.
PALERMO. — *Termini Imerese.* — Oro Michele.
PAVIA. — *Mortara.* — Gallo avv. Giuseppe, Manprivez Carlo.
Zeme. — Bacchella ing. Giulio Cesare.
PERUGIA. — *Amelia.* — Assottati Gino, Barcherini Francesco.
Terni. — Bosoni Desiderio, Favero ing. Guido.
PESARO. — *Fano.* — Bellini Paolo.
PIACENZA. — *Serra dei conti* Serra nob. Michele.
Bardi. — Sormani Francesco.
Nibbiano. — Sozzi Luciano.
PISA. — *Laudi* prof. Lando.
Cascina. — Piccioli cav. Giuseppe, Salvini Lelio.
S. Benedetto a Settimo. — Bianchi Giuseppe.
S. Frediano a Settimo. — Silvi Gino.
S. Lorenza alle Corti. — Fuzier Cayla Felice.
PORTO MAURIZIO. — *Taggia.* — Gabbi Afro.
ROMA. — *Alberti* avv. Antonio, Antonelli conte Pietro, Bandini Carlo duca di Mondragone Bartoli Ercole, Comandena Luigi, Clerici Vincenzo, Magliocchetti G. Ignazio, Marino avv. Giuseppe, Sacerdote Eugenio, Secreti dott. Enrico, Salva Gustavo, Vitari Ernesto.
Civitavecchia. — Leti Lieto.
SONDRIO. — *Cecchioni* Francesco, Riatti Edoardo.
Chiuso di Valtellina. — Redaelli Aristide.
Tirano. — Lambertenghi Renato.
SALERNO. — *Valva.* — Chiassi ing. Ronconi.
TORINO. — *Bosio* Felice, Lattes Attilio, Minoglio Giuseppe, Soleri Elvio, Viscontini Carlo.
Bard. — Giansana Guglielmo.
Torre Pellice. — Olivero Luigi.
TREVISO. — *Anzano* Faravona.
Cappella Maggiore. — Costacurta.
Gorzo al Monticano. — Nobile Giovanni, Perino Luigi, Zandonadi Michele.
Vittoria Veneto. — Cini dot. Carlo, Cittolini nob. Carlo, Croza dott. Ottavio, Darò Luigi, Demin Lorenzo, Fassotta Angelo, Gava Raffaele, Pegoraro Augusto, Segati Giuseppe.
UDINE. — *Talmessa.* — Cristofoli Pietro.
VERONA. — *Mariani* ing. agr. Roberto.
Calagna Veneta. — Faccini dott. Felice, Parpinelli ing. Giuseppe, Rovaro Vittorio, Thiene G. Battista.
Cucco. — Cometti Giosuè.
Qarda. — Laffezoli Gaudenzio.
Zecio. — Androoli Paolo.

Venezia Giulia.

Trieste. — Luzzatto Carlo, Viezzoli Ugo.

ESTERO.

FRANCIA.

Parigi. — Marchese Gustavo Lucio.

Lione. — Baldi Giuseppe.

GROCCIA.

Cortina. — Gazi Giovanni, Trovisan Antonio.

SVIZZORA.

Bellinzona. — Frosch Carlo.

Locarno. — Bianchetti Alfredo, Maffioli Silvio, Omella Ettore.

Lugano. — Luvini Pietro, Turba Giuseppe.

Monteggio. — Perrot ing. Augusto.

Rurigliana. — Leind Carl Johannes.

VICENZA. — *Bionda* ing. Cesare, Breganze Antonio.

Crovato Giuseppe, Mazzaron dott. Giuseppe, Meli dott. cav. Giov., Tapparoli Pietro.

Bassano. — Florini Ettore.

Cornuda. — Rugolo Vittorio.

Marostica. — Girardi Marco.

Soci annuali a tutto il 15 ottobre 1900 N. 2000

» » dal 15 ottobre al 15 novembre 1900 » 150

Soci Vitalizi N. 2000

Totale soci al 15 novembre 1900 N. 2070

Inscritti a tutto il 15 ottobre del 1901 N. 2000

Inscritti dal 15 settemb. al 15 novemb. del 1901 » 70

N. 2070