

che essa rappresenta è l'intento a cui ciascuno mira; e tutto questo perchè questa parola è vittima di un'altra massima, zoppicante anch'essa, secondo la quale di quelle cose che l'uomo naturalmente appetisce non sia da discorrere, per non incoraggiarle.

È il rovescio invece che è vero; discorriamo di queste cose, per mostrare quello che sono e che valgono, e come s'hanno da procacciare e quando è che cominciano a nuocere; perchè se tutti sentono la fame e la soddisfano non dovrà insegnarsi il modo di preparar buone vivande e sane e le regole del mangiare? Richiamiamoci senza i falsi pudori d'una filosofia educativa che per voler esser stoica finisce per assuefare alla doppiezza, richiamiamoci alla realtà umana, che era così bene espressa nella pura e schietta formula del precetto di Epicuro, e diamo al piacere nel suo alto significato di ciò che accresce il bene, il suo pieno valore, come incitamento morale, come molla all'incremento civile; l'educazione, il carattere, la rettitudine ci guadagneranno.

Ma qui non sono per fare un trattato di etica, bensì per stabilire quale dei due moventi, necessità o piacere stimoli più l'invenzione; e mi limiterò alle invenzioni che riguardano il viaggiare.

Se necessità e piacere partissero insieme per un viaggio sarebbero i compagni peggio assortiti. Necessità si adatta a tutto, ogni mezzo di trasporto le è buono pur di avvicinarsi alla meta; essa non conosce difficoltà perchè non le cura come non cura la fatica e non lesina il tempo; non ci sono ponti? guarda i fiumi; non sentiero? s'apre il varco per qualsiasi terreno; mancano alberghi? dorme al sereno; vi sono pericoli? li affronta. Piacere invece è schizzinoso; rinuncia al viaggio se non lo trova comodo, ma paga per averlo tale; per lui gli ostacoli si abbattono; le strade s'aprono, gli alberghi s'abbelliscono e s'arredano di ricca suppellettile e sana. Metteteli insieme a tavola;

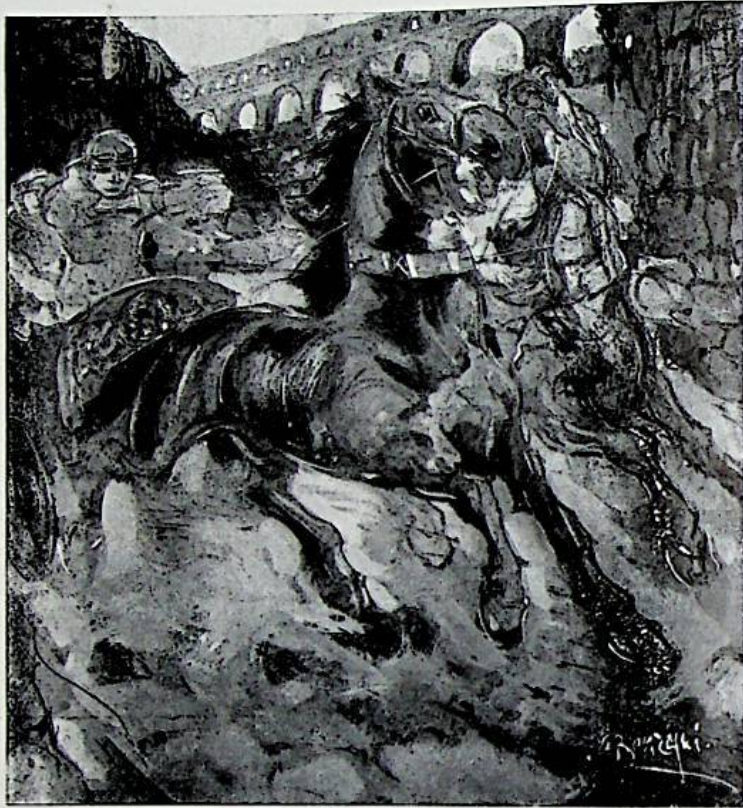
necessità s'adatta a qualsiasi cibo; cotto, crudo, fresco, stantio; le mani le bastano per mangiare e per bere; occorrendo sa sopportare la fame e la sete; piacere guarda, esamina, fiuta, prima di assaggiare; vuole sapienti condimenti, vuole eleganza d'aspetto; vuole stoviglie ornate, bei lini, limpidi cristalli, lucidi argenti; non s'imbratta le mani, anzi le lava e le profuma. Necessità indossa qualsiasi indumento che la ripari; piacere esige stoffe morbide, calde, le vuole armoniose di tinte, corrette di taglio, ricche di materiale. Necessità doma l'uomo per adattarlo alle cose; piacere doma le cose per asservirle all'uomo. Necessità è forte, ma barbara e rozza,

limitata e impassibile; appagata non cerca di più. Piacere è anche esso forte, ma civile e paziente, invadente, incontentabile e capriccioso; possiede le ricchezze e il potere che esse conferiscono; e le sue conquiste rinsalda ed immobilizza trasformandole in necessità; come un artefice che a misura che un edificio si innalza ne allarghi e rinforzi la base.

Se le vicende dell'umanità non subissero alternative di

condizioni opposte di benessere e di miseria, non c'è dubbio che il progresso che si misura soprattutto dal numero delle invenzioni, sarebbe costante e uniforme. I periodi inventivi invece si presentano saltuari e improvvisi. Essi si iniziano soltanto quando si è raggiunto un determinato livello di benessere, di ricchezza, di coltura, di sicurezza per cui l'individuo sviluppa armoniosamente tutte le sue facoltà e massime quelle più elevate che lo conducono ad apprezzare gli elementi di bellezza contenuti nelle cose.

Di questi fortunati momenti quanti ne conta l'umanità? Ben pochi. Forse alcuni trascorsero nel periodo del pacifico fiorire dei grandi imperii d'Oriente e d'Egitto, che appena ora cominciano a rivelarsi a noi. La tenda, la stuoja, il letto da campo, i lini ricamati, le belle valigie e le cinghie che l'ingegnere egiziano Ka volle fossero



... PERCORREVANO A VELOCI TAPPE L'IMPERO ...

conservati nella ricca camera sepolcrale in cui egli giacque con sua moglie fino al giorno in cui Schiapparelli violò il geloso recesso per ricostituirlo nel Museo di Torino, ci dicono delle gite frequenti della pacifica agiata coppia per recarsi dall'una all'altra delle residenze lungo l'opima valle del Nilo. Un tempo propizio fu pure quello del periodo Greco-Alessandrino, allorché Platone, Erodoto e la schiera di dotti e di cruditi Greci, Asiatici e Semiti percorrevano in ogni senso i paesi dell'antica coltura, e le strade che dall'Europa conducono alla Cina erano aperte colle loro numerose stazioni nelle quali oggidì noi troviamo i segni della infiltrazione greca, che la solennità delle forme rigide dell'arte asiatica animò di vita e di movimento, aiutandola a raggiungere il tipo di presentazione che ci è conservato nei monumenti dell'India.

Seguì poi l'epoca della grande, florida, ricca, pacifica coltura Romana del finir della repubblica e dei primi imperatori; di questo periodo abbiamo documenti più precisi. Quei Romani, gran signori, avvocati, poeti, magistrati, lasciavano volentieri la capitale per recarsi a villeggiare anche lontano — sui laghi lombardi, nella Campania, in Sicilia — o per visitare per istudio la Grecia e l'Egitto, o per sorvegliare le loro tenute dell'Algeria e della Tunisia; soprattutto poi percorrevano a veloci tappe l'impero per raggiungere le loro provincie, le loro legioni, e per ritornare a Roma per le elezioni. Avevano buone strade lastricate e sicure, bei ponti solidi, mansioni ed ospizi per riposare; cavalcavano buoni cavalli o volavano in vettura preceduti da corrieri che sgombravano la via. La polvere annunciava da lungi i loro equipaggi come oggi gli automobili. Se viaggiavano per diporto sostavano a godere delle belle vedute, a visitare gli amici, non tolleravano impicci di pedaggi, di dazi, di attese; tutto volevano libero innanzi a loro e alle poste pronti i ricambi. Alla facilità dei viaggi corrispondeva il numero e l'eleganza delle stazioni climatiche, dei bagni,

delle ville di piacere; tanto che i più raffinati, quelli che volevano realmente fuggire l'artificiosa vita di società se ne lagnavano e sospiravano la quiete dei luoghi rustici e solitari. Proprio come avviene oggidì; la intima fratellanza che noi sentiamo cogli scrittori del secolo d'Augusto è in massima parte dovuta al fatto che essi hanno espresso alcune nostre più squisite sensazioni, ignote agli scrittori del medio evo. Dove trovate una affermazione più moderna di questa di Seneca: *Iam delicata fastidio sunt: inculta videantur. Brutios et Lucaniae saltus persequamur* (1) — e chi alzandosi uggito dal tavolo di lavoro ed affacciandosi alla finestra da cui si scorge la città brumosa e rumoreggiante, non

ha sentito balzargli dal cuore, come la sintesi dei suoi desideri, il divino grido di Orazio:

O rus, quando ego te aspiciam? quandoque licebit

Nunc veterum libris, nunc somno et inertibus horis

Ducere sollicitae jucunda obliviae? (2)

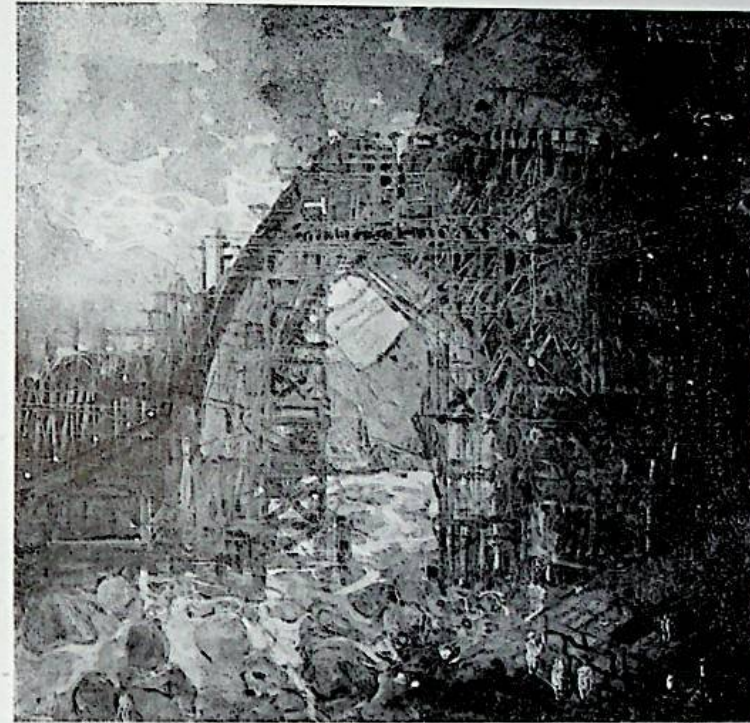
Ma quello era il tempo felice in cui la vita offriva all'uomo ogni gioia; purtroppo seguirono poi i giorni duri della necessità inesorabile che urgeva

alle terga le genti barbare. Furono lunghi secoli durante i quali popoli intieri si dislocarono lentamente, pesantemente per regioni aspre, fra popoli nemici seminando di cadaveri la terra, distruggendo ogni traccia di civiltà intorno a sé.

E quando il movimento sostò e le invasioni sedimentarono e sorsero le genti nuove, non per questo la pace e la serenità rifiorirono; non ancora l'uomo riprese il dominio della terra per assaporarne le bellezze — ancora e per lungo tempo la dura necessità incombeva. Si viaggiava

(1) Lo raffinatezza ormai ci fastidiano; cerchiamo la semplicità della natura; andiamo alle solive dell'Abruzzo e della Lucania.

(2) O mia villa rustica, quando ti rivedrò; quando potrò procacciarmi il giocondo oblio di questa mia vita agitata, attornando la lettura dei vecchi autori, colle ore di sonno e le ore d'ozio!



... DEI PONTI SOLIDI ...

è vero, perchè a plebi irrequiete, mal sicure, pronte alla ribellione, non aventi coscienza civile, il terrore della presenza del Signore doveva far l'ufficio delle leggi che assicurano e francano il cittadino. Si viaggiava continuamente per necessità impellente inesorabile: necessità di negozi, di governo, di ambasciate, di maneggi, di riscossione d'imposte, d'invio di omaggi, di prestazioni d'ufficio, di implorazioni di grazie, di adem-

gio era considerato nel paese come una sventura economica equivalente e peggiore d'una guerra, in un'epoca in cui il denaro era più prezioso che la vita.

Il principe non curava molto la viabilità; una volta che il suo passaggio si era effettuato, le strade, i ponti, i parapetti potevano rovinare; purché ad un altro viaggio gli fosse dato di traversare ancora, non guardava alla solidità delle



.. UN CONTE DI SAVOIA NEI SUOI DOMINII SI TRASFERIVA ...

pimenti di voti; necessità urgenti, imprevedibili sotto la minaccia di guai più gravi e paurosi che non fossero quelli a cui il viaggiare esponeva. Così, esclusa ogni possibilità, ogni ricerca di piacere, il viaggio era una forma di esercitazione disciplinare, e pesava come una guerra.

Allorché nei secoli di mezzo un conte di Savoia nei suoi domini si trasferiva al di qua o al di là delle Alpi, le popolazioni erano gravate di appositi balzelli per sovvenire alla spesa della spedizione, riattare strade, gittare ponti. Se pure le cavalcature, gli equipaggi, le guide venivano retribuiti si trattava però di requisizioni e non di servizi liberamente prestati, e il viag-

giro era considerato nel paese come una sventura economica equivalente e peggiore d'una guerra, in un'epoca in cui il denaro era più prezioso che la vita. Il principe non curava molto la viabilità; una volta che il suo passaggio si era effettuato, le strade, i ponti, i parapetti potevano rovinare; purché ad un altro viaggio gli fosse dato di traversare ancora, non guardava alla solidità delle opere. Non lo attiravano neppure le bellezze naturali del paese intorno, che oggi ci fanno estasiare. Bellezze eguali poteva godersi quietamente dai suoi castelli di Ivrea, di Ripaglia, di Avigliana. Badava piuttosto ad avere intorno a sé i visibili segni della sottomissione della popolazione e dei capi; così voleva rimesse a sue mani le chiavi dei castelli, sostituiva coi suoi uomini le guarnigioni, esigeva gli omaggi del clero e delle autorità. Ma questi obblighi erano limitati alle visite ufficiali, quando il principe veniva a prendere possesso o a esercitare la suprema sua podestà; nelle occasioni comuni, se si dispensavano le autorità dalle solenni mostre d'omaggio,

non si rinunciava tuttavia a quelle misure fiscali per cui il viaggio del principe era quasi tutto pagato dai sudditi.

Dove erano osterie, la comitiva, anche principesca, sostava per la notte: osterie Dio sa di che specie e con che stanze e come arredate! Ma i capi avevano con sé coperte, pellicce, tappeti, biancheria propria. Le stanze si addobbarono alla lesta colla suppellettile che viaggiava colla comitiva: se la stagione lo permetteva si giucavano i pavimenti di fiori; l'inverno si accendevano grandi fuochi e si facevano profumi, e così rapidamente si otteneva una sontuosa camera anche in un tugurio. Dove era possibile farlo le comitive principesche sostavano ai castelli ed alle case amiche, o ai conventi, massime le dame.

Al viandante ordinario non erano concesse queste facilitazioni; ma è da pensarsi che pochi in quel tempo erano i viaggiatori di lungo cammino. Il traffico si faceva tutto fra paese e paese; qualche negoziante percorreva talora lunghi tratti, ma in quel caso aveva cura di accompagnarsi ad altri e di munirsi di scorte sicure e soprattutto di buone commendatizie. Oppure si mettevano col servitorame e cogli uomini che seguivano la comitiva principesca e approfittando della sicurezza ottenuta lungo il viaggio trafficavano. Allorché troviamo che durante un viaggio un conte di Savoia in povere

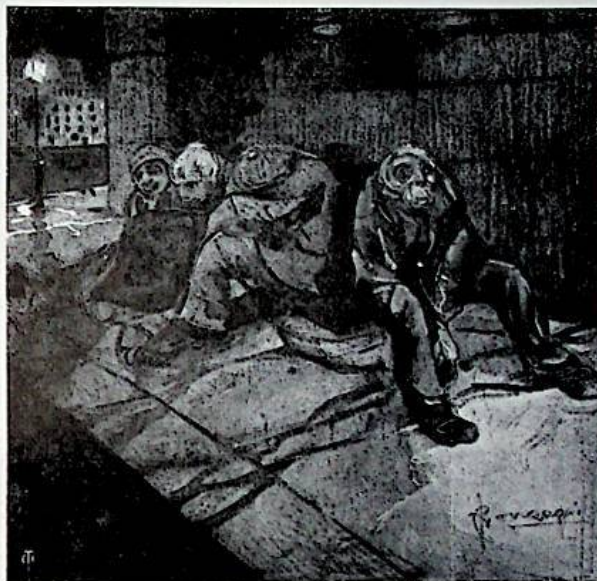
terre, dove neppure oggi si trova a provvedere la più umile suppellettile, fa acquisto di calze e maglie di seta, di pellicce fini, di stoffe di gran valore, noi dobbiamo pensare che si trattasse di negozianti ambulanti che in quel luogo avevano potuto offrire la loro merce. Questi viaggi per lo più annunciati qualche tempo prima erano dunque un'occasione per poter trovare le vie buone e ben custodite; e si faceva la radunata di tutti, come in occasione di fiere, per poter essere al riparo delle insidie e dei colpi di mano. Anche i giocolieri seguivano il corteo e chiedevano di offrire i loro spettacoli nelle soste inevitabili.

Eran cortei comodi per la facilità d'ottenere derivate pronte, varchi aperti, e pedaggi sospesi. Se si era d'inverno e dovevano valicarsi i passi alpini si mobilitavano squadre di montanari che aprissero la strada nella neve alta. Erano quaranta o cinquanta uomini robusti, che chiamavano *marroni*, nome ancora rimasto nel dialetto valdostano e canavesano ai paria della classe, ai nullatenenti che vivono miseramente sottostando ai più faticosi lavori.

Di queste prestazioni obbligatorie verso il principe o per chi viaggiava per conto di lui, massime per gli inviati alle riscossioni d'imposte, profittavano volentieri tutti; e di qui venne poi l'obbligo ancora attualmente vigente per gli uomini validi di S. Rhemy di accorrere ad aprire la via all'ospizio del Gran S. Bernardo, servizio che è pagato loro colla esenzione dalla leva.

E' probabile che i privati, anche gran signori, viaggiassero col solo bagaglio personale; vettaglie e coperte si prendevano quando dovevano traversarsi lunghe tratte disabitate. Erano comitive a cavallo, seguite da muli carichi, lo spettacolo che possiamo ancora vedere su per alcune valli minori aostane — Champorcher, Cogne, Valsavaranche ed altre — dove le strade sono rimaste invariate da parecchi secoli.

Al Principe correvano altri obblighi; viaggiasse



. DORME AL SERENO ...

in forma ufficiale o in incognito per trasportarsi dall'una all'altra residenza, egli era costretto a portarsi dietro il necessario ad arredare un appartamento sontuoso e fastoso. Quando si pensa al bottino fatto dai Bernesi alla battaglia di Murten, nel saccheggio della tenda del Duca di Borgogna, quando visitando il Museo di Berna si vedono spiegate quelle ricchezze artistiche inestimabili si ha una idea della condizione dei principi del tempo che viaggiando portavano con sé la intiera loro fortuna mobile. Conseguenza questa di diverse circostanze, anzitutto del concetto che si aveva del principe il quale non poteva comparire mai se non circondato dal fasto che si addice alla sua posizione; poi della povertà della casata che non consentiva dotazioni di arredi alle singole residenze.

In quei tempi il mobilio di legno era relativamente scarso; il lusso delle camere era dato dalle stoffe appese ai muri; quello della mensa dagli argenti; tutta roba preziosa che non conveniva abbandonare nei castelli disabitati alla custodia di povere guarnigioni, in un paese quasi tutto di frontiera e perciò esposto al nemico. Il partito più sicuro, se pure il più dispendioso, consisteva nel portarsi dietro quanto più si poteva, massime quando si viaggiava con principesse che mal volentieri rinunciavano agli agi abituali. Talora per non impicciarsi di troppe salmerie — treni di 70, 80 muli per il puro bagaglio erano di norma in quei viaggi — si depositavano le cose più preziose al sicuro o nel castello di Chambéry o in luoghi sacri più rispettati.

Lo spettacolo di quelle interminabili carovane doveva essere interessante se pure il viaggio do-

veva tanto più durare quanto crescevano gli impedimenti. Le signore s'accomodavano in lettiga, i signori in sella; ma sempre si procedeva a passo d'uomo. Di vetture non si parlò per un pezzo; usavano solo carri pesanti da trasporto del materiale più che delle persone. Erano lontani i tempi in cui Orazio aveva potuto scrivere:

Quattuor hinc rapimur viginti et millia rhedis (1)

in cui la parola *rapimur* dice che il poeta aveva provato le delizie che ora sono riservate all'automobilista.

L'adozione delle vetture e massime di quelle per il pubblico viaggiante venne più tardi, e i primi equipaggi rapidi e comodi furono quelli che conducevano ai ritrovi eleganti, alle stazioni di acque e di bagni. Sempre il piacere.

Seguiva poi il lungo corteo delle salmerie con i tappeti, gli arazzi per l'addobbo delle stanze, il vasellame, gli abiti, le armi, le proviande; sfilavano numerosi paggi, valletti, poi la folla del personale di servizio, i cuochi, i cacciatori; e con essi le mute dei cani, dei falchi, i guparda da caccia. I passi dell'alpe che avevano visto gli elefanti di Annibale, videro pure i leoni dei conti di Savoia, condotti a mano, o issati ignobilmente su carri le membra tremanti bene avvolte in coperte.

Le notizie di questi viaggi ci sono trasmesse unicamente dai quaderni dei tesori di Savoia; la letteratura dell'epoca non traeva ispirazione da simili contingenze; al più i fortuiti incontri o le ghiotte avventure che l'accorto viaggiatore intraprendente sapeva procacciarsi in quei trambusti di locande, dove si dormiva tutti alla rinfusa, hanno allettato i novellieri; ma delle bellezze del paese, della maestà dell'alpe, dello splendore delle vette luccicanti al sole, nessuno parla. Qualcuno le gustava certo queste eterne fonti

(1) Siamo rapiti in vettura per 24 miglia.

di pura gioia; ed erano gli spiriti eletti alla vita contemplativa, che in quei tempi non avevano altro asilo se non nel seno delle congregazioni religiose. Quando si vedono i monasteri sorgere nei luoghi che ancora oggidì noi troviamo i più belli, dobbiamo pure credere che questa bellezza sia stata uno degli argomenti principali per la scelta della località. Ma le impressioni che negli animi di quei religiosi le bellezze della terra destavano, erano trasformate e sublimata dal senso religioso, e si confondevano con altri elementi di ammirazione e di devozione tutti indirizzati ad esaltare l'idea del Creatore, nella quale la creatura si inabissava e cessava di esistere per sé. Sono dunque in errore a parer mio coloro che credono che per un certo periodo si sia smarrito il senso della bellezza del paesaggio, che gli antichi hanno sentito, e che ora si è potentemente ridevato. Vi fu soltanto un tempo in cui come ogni scienza si subordinò al sistema di cognizioni eretto dalla teologia scolastica e facente capo a Dio, così ogni sensazione di bellezza si considerò non per sé, ma come emanazione divina, e trovò la sua espressione unica nell'ardore della riconoscenza verso il Creatore. Ma quando, s'incontrarono menti elevate d'artisti che non potevano separare l'idea dalla realtà in cui s'incarna, allora anche la bellezza del creato, e il paesaggio, come a noi si rivela, ebbe una degna raffigurazione; Dante e Petrarca ci hanno lasciate mirabili descrizioni di aspetti della natura, e negli sfondi dei quadri dei pittori nostri antichi sono fedeli rappresentazioni degli aspetti più seducenti del paese. Come avvenne del paesaggio che per molto tempo fu considerato come indegno di essere riprodotto da solo in pittura, così nella vita comune non si dava rilievo alle sensazioni che gli aspetti della natura erano capaci di eccitare; ma ciò non significa che l'animo dell'uomo elevato fosse chiuso a quelle bellezze.

PIERO GIACOSA.

IL CENTOMILLESIMO SOCIO

Una grande medaglia d'oro per i soci propagandisti.

Al momento di andare in macchina (20 Dicembre) il Touring conta 98 000 soci.

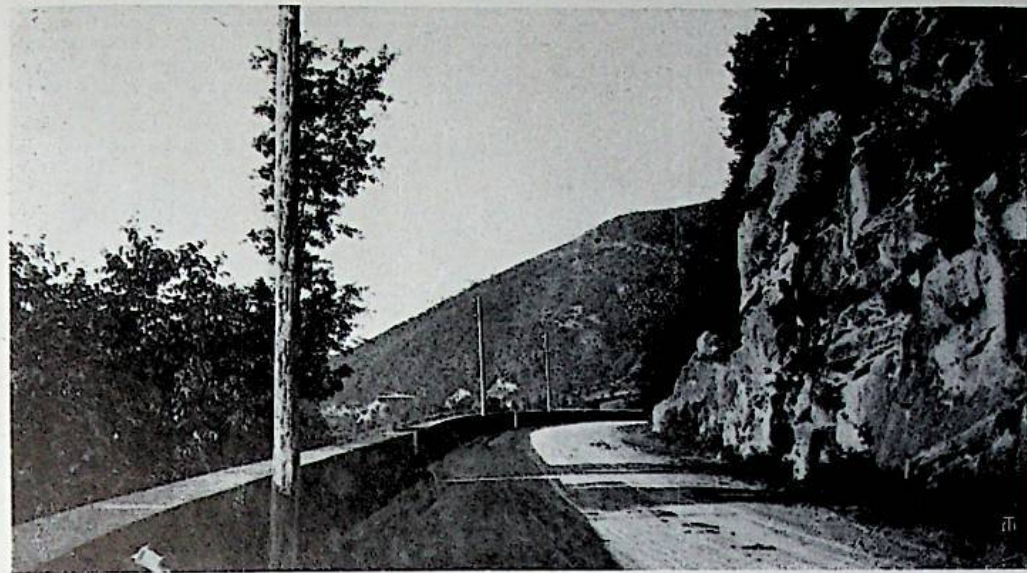
È quindi certo che entro il mese di Gennaio 1912 il Touring iscriverà il centomillesimo socio: individualizzare questo nuovo socio che ci fa realizzare la grande speranza e l'imponente affermazione, non sarà possibile, dato il nostro sistema di associazione e la vasta simultaneità con la quale questa si compie nel nostro Paese e fuori di esso.

Il Consiglio vuole in ogni modo premiare i propagandisti di questi giorni nei quali raggiungeremo i centomila ed ha deliberato:

— Continua la assegnazione della medaglia di bronzo dei Centomila ai soci le cui schede regolari con le quote giungeranno alla Sede Centrale di Milano entro il 31 Gennaio 1912 e non oltre.

— La medaglia in argento dei Centomila soci sarà assegnata ancora fino al 31 Gennaio 1912 e non oltre ai soci propagandisti che avranno presentato cinque soci nuovi nel mese di gennaio 1912.

— Fra coloro che avranno firmato come soci presentatori le schede dei soci nuovi che perverranno con le quote alla Sede Centrale nel mese di Gennaio sarà estratta a sorte una grande medaglia d'oro che, nella impossibilità sopraddetta di individualizzare, rimeriterà simbolicamente col suo grande valore il propagandista del Touring che la sorte avrà designato come **il fortunato presentatore del centomillesimo socio.**



SUL PERCORSO: PRESSO IL PASSO DI MONTEPIANO.

La Gara d'Onore fra le Provincie.

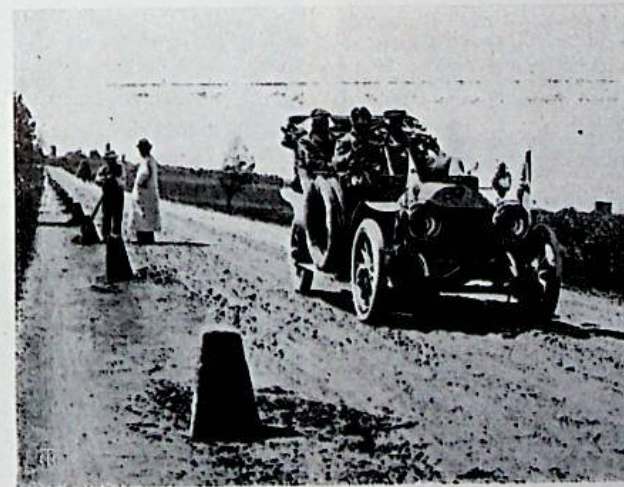
La Mostra Stradale, il Convegno Nazionale della Strada, il Concorso per materiali da massicciata, e la Gara d'onore fra le provincie compendiano l'opera esplicata dal Touring nel 1911 a vantaggio delle strade. Ed è appunto di questi giorni che la diligentissima Commissione incaricata di esaminare le strade partecipanti alla Gara d'onore tra le provincie, attraversate dal percorso Roma-Torino, per la migliore manutenzione delle rispettive strade ordinarie comprese nel percorso stesso, durante le esposizioni internazionali di Roma e di Torino nel 1911, ha presentato la relazione dei propri lavori alla Direzione Generale del Touring.

La Gara d'onore, come noi l'abbiamo sempre chiamata tralasciando la seconda e lunga parte del titolo, ha dato degli ottimi risultati: strade che nel 1910 si presentavano in condizioni disastrose sono diventate buone ed anche ottime; provincie che non si sarebbero forse mai decise ad adottare (esse dicono ad sperimentare,

perchè, pare strano, le nostre Amministrazioni sentono il bisogno di fare ancora degli esperimenti di un sistema di manutenzione stradale che ha cinquant'anni di vita!) la cilindratura a vapore hanno rifatto massicciate di parecchi chilometri di strada; Uffici tecnici, che si sono visti sempre e per le stesse ragioni bocciate le loro proposte di sistemazione stradale, hanno

trovato nella gara un'occasione magnifica ed un aiuto potente per l'attuazione dei loro progetti.

Il Touring è naturalmente assai lieto di ciò, tanto più che quando lanciò l'iniziativa dubitava dell'adesione delle provincie chiamate a concorrere: non erano tutte Amministrazioni che potessero concedersi il lusso di stanziare in bilancio delle somme importanti per l'acquisto di materiali da massicciata più abbondanti degli altri anni, e per l'affitto o l'acquisto di un compressore a vapore! Ve n'era qualcuna che, con un piccolo numero di abitanti, con un bilancio tutt'altro che largo, con l'im-



LA GIURIA INTERROGA I CANTONIERI.

possibilità di avere del buon pietrisco a prezzo discreto, possedeva delle strade orribili.

E a proposito di strade cattive noi ne sappiamo qualche cosa, perchè facciamo quasi da



UNA STRADA CONCORRENTE (PROV. DI SIENA).

intermediari fra il turista che si lamenta delle strade e l'Amministrazione che queste dovrebbe mantenere. Ci giungono qualche volta lettere che sono vere filippiche contro la trascuratezza, l'ignoranza (figurarsi...!) degli ingegneri preposti alla manutenzione delle nostre strade; e le più... feroci sono quelle dei turisti stranieri. Gli inglesi ci scrivono per assicurarci della loro incondizionata ammirazione per il nostro *bleu sky* e le nostre *fine arts*, e per compassionarci per le nostre *very bad roads*. I francesi quando passano la frontiera per entrare in Italia cominciano a scrivere una lettera al giorno al presidente del loro Automobile Club od ai giornali sportivi più in voga, od a noi per protestare con tutte le loro forze contro l'abbandono delle strade italiane.

Vogliono i nostri lettori una idea del modo col quale sono vergate tali proteste? Il signor Maurice Gallais scrive a *La Pratique Automobile*, giornale sportivo di Parigi quanto segue: «L'arrivée à Gênes donne une idée exacte des routes d'Italie, c'est pendant quinze kilomètres avant la ville un immonde cloaque qui déshonore le pays». E la Genova-Torino? «La chaussée la plus atroce de France est un billard sec comparée à cette voie détestable». Crediamo che basti.

I tedeschi ci invitano ad andare da loro ad imparare come si mantengono le strade, come si fanno le cilindrate e le catramature, e ci offrono le loro macchine.

I turisti italiani sono naturalmente i più moderati, benchè non scherzino; le strade orribili, impraticabili; le strade lette di torrente et similia le sanno trovare anch'essi; ma i loro reclami non ci fanno così male come quelli dei nostri amici d'oltr'Alpe (perchè sono tutti amici dell'Italia questi nostri censori; anche quel signore dall'immonda cloaca!)

Sapevamo che nel 1911, in occasione delle

due grandi Esposizioni di Roma e di Torino, a migliaia gli automobilisti ed i ciclisti avrebbero percorso le strade unenti le due città, e sapevamo anche ch'esse non erano nelle migliori condizioni di viabilità. Le proteste ed i reclami sarebbero enormemente cresciuti di numero, e, quel che è peggio, avrebbero dato occasione a troppe lettere uguali per contenuto a quella (di cui abbiamo dato un saggio. Bisognava provvedere interessando alla questione gravissima pel buon nome d'Italia, le Amministrazioni provinciali che hanno il governo delle strade che preferibilmente sarebbero state percorse.

Venne allora fatta la proposta di indire una gara, che, per la qualità dei concorrenti, avrebbe dovuto essere *d'onore* fra le provincie di Alessandria, Arezzo, Bologna, Firenze, Genova, Lucca, Massa, Modena, Parma, Pavia, Perugia, Piacenza, Pisa, Reggio Emilia, Roma, Siena e Torino per la migliore manutenzione nel 1911 delle rispettive strade ordinarie comprese nei percorsi:

Torino, Asti, Acqui, Ovada, Voltri, Genova, Sestri Levante, Spezia, Massa, Pietrasanta, Viareggio, Pisa, Cascina, Pontedera, Ponte a Elsa, Castelfiorentino, Poggibonsi, Siena, Orvieto, Viterbo, Roma; e Torino, Alessandria, Voghera, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Montepiano, Prato, Firenze, Arezzo, Perugia, Foligno, Spoleto, Terni, Roma.

La Direzione Generale accettò la proposta e nominò una speciale Commissione, composta degli ingegneri Gola, Pugno, Vandone e Toller, per la compilazione del programma della Gara, che fu stabilito dovesse riguardare tanto le migliorie che sarebbero state realizzate lungo



UNA STRADA CHE NON CONCORRE (PROV. ALESSANDRIA).

le strade delle provincie concorrenti per il periodo compreso fra la pubblicazione della Gara e l'apertura delle Esposizioni, quanto le successive

migliorie e l'opera dell'ordinaria manutenzione di dette strade durante il periodo tra l'apertura e la chiusura delle Esposizioni stesse.

Definite le norme della Gara, le comunicammo, non completamente sicuri della accoglienza che sarebbe stata fatta all'iniziativa, alle provincie interessate.

Dopo pochi giorni ricevemmo le adesioni di Arezzo, di Bologna, di Firenze, di Genova, di Massa, di Modena, di Parma, di Pavia, di Piacenza, di Roma e di Siena. Torino, Perugia, Reggio, Lucca e Pisa, pur non impegnandosi al concorso, assicurarono che avrebbero fatto di tutto perchè le loro strade non costituissero delle interruzioni spiacevoli nei percorsi scelti.

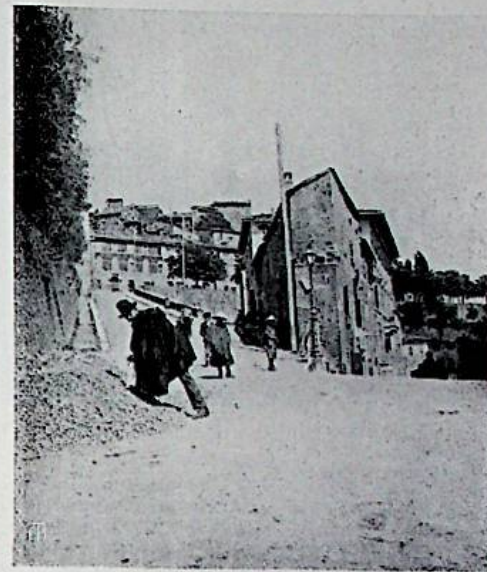
L'esito della Gara era assicurato. Convenne nominare la Giuria, che avrebbe dovuto percorrere più di una volta in automobile le strade presentate alla Gara. Si dovevano trovare dei tecnici di indiscussa competenza in materia, disposti a lasciare in più occasioni i loro studi ed i loro lavori per quindici giorni consecutivi per sobbarcarsi alla fatica non indifferente di percorrere in automobile più di mille duecento chilometri, osservando, pigliando appunti, giudicando ogni tratto di strada. L'ing. Emilio Beretta, il comm. ing. Giovanni De Simoni, l'ing. cav. Felice Poggi e l'ing. Vandone parvero le persone adatte ed essi, pregati di assumere il gravoso incarico, accettarono.

Abbiamo già detto in altra occasione come lo scorso anno la Giuria rilevò i dati necessari, aggiungeremo che quest'anno ripeté il giro, a bordo di una nuovissima e poderosa automobile Züst dei Garages Storero, che la Direzione Generale mise a sua disposizione, raccogliendo anche un magnifico campionario dei materiali da massicciata impiegati dalle varie provincie concorrenti, campionario che ha figurato alla Mostra Stradale promossa e organizzata dal Touring all'Esposizione di Torino.

Per quanto riguarda i risultati della gara lasciamo la parola alla Giuria, che riferendo alla Direzione del Touring, scrisse:

«Volendo riassumere con qualche apprezzamento generale il confronto tra le impressioni da noi riportate nella prima e nella seconda visita, possiamo affermare che la Gara d'Onore ebbe senza dubbio un esito positivo di notevole portata, in quanto promosse indubbiamente presso parecchie provincie un miglioramento di sistemi ed una intensificazione di opere, che se

cace quando non fosse intervenuta nella presente circostanza la possente propulsione del Touring Club. Quel miglioramento e quell'intensificazione di opere assunsero però vario



LA RACCOLTA DEL CAMPIONARIO DEI MATERIALI DA MASSICIATA.

aspetto presso le varie provincie, in ragione delle differenti condizioni stradali, delle diverse difficoltà da vincere, della varia potenzialità di bilancio, ecc.; onde non è a credersi che un giudizio complessivamente favorevole, qual'è quello sovraesposto, debba significare un'approvazione generale dello stato delle strade concorrenti alla Gara, quali si riconobbero nel corso dell'ultima nostra visita. Ancora v'è molto campo al fare ed al migliorare prima che quelle strade si possano tutte chiamare buone e belle. Ma la spinta è data, ed un migliore avvenire per la manutenzione stradale non può mancare; poichè l'opinione pubblica preme, pronta a plaudire ad ogni progresso, ma intollerante d'ogni eventuale regresso».

Le vincitrici della gara? Tutte le provincie che vi hanno aderito; intendiamoci, non per soverchia indulgenza della Giuria che le ha giudicate, ma perchè tutte hanno portato un contributo di attività veramente notevole. La graduatoria risultò come segue:

Prima la provincia di Genova che ottenne un sensibilissimo miglioramento sulle condizioni di viabilità delle strade pianeggianti specialmente tra Voltri e Genova; progresso che non si poté certo conseguire se non a prezzo di intensi, costosi e diligenti lavori; le venne assegnata una targa d'onore con medaglia d'oro e la grande coppa Ravà-Sforni.

Seconda Massa e Carrara, che ha eseguito per la Gara importanti lavori di rettificazione e di cilindatura, tanto più notevoli in quanto le forti spese relative vengono a gravare sul modesto bilancio di una fra le minori provincie del Regno; venne premiata con una targa d'onore con medaglia d'oro.

Terza a pari merito, Piacenza, specialmente encomiabile pel restauro della massicciata lungo



BORGHETTO PRESSO IL PONTE FELICE.

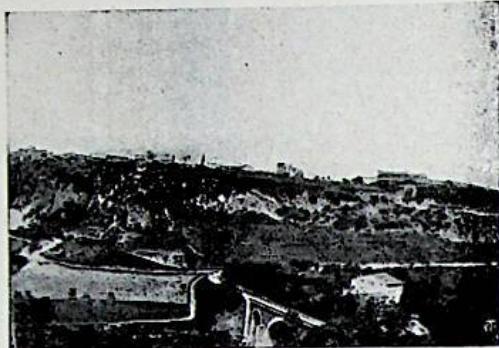
anche già fossero state negli intenti delle rispettive Amministrazioni, avrebbero tuttavia avuta una realizzazione meno pronta ed effi-

la tratta di Via Emilia percorsa dal carreggio affluente allo Zuccherificio di Sarmato; Firenze, lodevole per gli sforzi per migliorare la tratta Firenze-Campi Bisenzio-Prato, sottoposta ad intenso carreggio; Bologna per la particolare attività e per le difficoltà tecniche ed economiche superate per sistemare la tratta del percorso lungo la valle del Setta; e Roma che ha migliorato parecchie tratte del lungo percorso compreso nel suo territorio, 169 chilometri.

A queste vennero assegnate altrettante targhe d'onore con medaglia d'argento di primo grado.

Quarte pure a pari merito Pavia, Siena ed Arezzo premiate con targhe d'onore e con medaglia d'argento di secondo grado; quinte Modena e Parma con targa d'onore.

La Giuria ha creduto inoltre doveroso di rivolgere una calda lode alla provincia di Perugia, che nel lungo sviluppo di ben 245 chilometri di strade comprese nel doppio percorso diede l'esempio di una perfetta manutenzione e di una esemplare organizzazione del servizio cantonieri. A questa pro-



IN VISTA DI CIVITA CASTELLANA.

vincia, che non aderì alla Gara, verrà fatto omaggio di un oggetto d'arte, quale riconoscimento dell'opera esplicata per la Gara.

La Giuria volle esprimere al Touring, chiudendo la sua relazione, i sensi del più vivo compiacimento « per la nobile e utilissima iniziativa presa con questa Gara d'onore, i cui risultati non saranno effimeri, ma daranno certamente nuovo impulso a quel progresso nella manutenzione stradale, che il Touring propugna fin dagli inizi dell'opera sua, guadagnando risultati che parevano in altri tempi non sperabili, e benemerita grandissima da parte di quanti ne risentono l'inestimabile vantaggio ».

Il Touring, convinto che le strade italiane dovranno diventare ottime fra pochissimi anni se non gli mancherà l'appoggio di Amministrazioni pubbliche e di studiosi, rivolge vivissimi ringraziamenti alle provincie che hanno partecipato alla Gara, ed agli ingegneri Beretta, De Simoni, Poggi e Vandone per la collaborazione preziosissima prestatagli.

(Fotografie dell'ing. De-Simoni).



ALTRI DUE CONCORSI DEL TOURING.

Concorso per una memoria sui materiali da massicciata. — La Giuria composta dei signori: ingegnere commendatore Camillo Arimondi, ispettore superiore del Genio Civile; prof. Ettore Artini, del Politecnico di Milano; ing. prof. Carlo Isnardo Azimonti, del Politecnico di Milano; ing. cav. Felice Poggi, del Municipio di Milano; ing. professore cav. uff. Francesco Sansoni, dell'Università di Padova; ing. prof. cav. Giulio Stabilini, della Scuola d'Applicazione degli Ingegneri di Bologna; ing. cav. Italo Vandone, Capo Ufficio Tecnico Provinciale di Milano, ha presentato alla Direzione Generale del Touring la relazione del lavoro d'esame fatto e le proposte di premiazione ai lavori meritevoli. Di questi venne fatta la seguente graduatoria: I. Memoria contraddistinta col motto *Simplex* (strade e materiali della Provincia di Cuneo); II. Memoria col motto *Excelsior* (strade e materiali della Provincia di Torino); III. Memoria col motto: *Quod potui feci, faciant meliora potentes* (strade e materiali della Provincia di Napoli), assegnando ad essi rispettivamente i premi di L. 3000 con diploma, di L. 2000 con diploma; di L. 1000 con diploma. Inoltre alle Amministrazioni delle Provincie alle quali appartengono le strade ed i materiali illustrati vennero assegnati tre diplomi di benemerita.

La Giuria ha fatto voti che la Direzione Generale del Touring Club Italiano abbia a curare la pubblicazione in riassunto delle tre memorie, invitando l'autore della memoria *Simplex* a predisporre direttamente il riassunto, provvi opportuni accordi se del caso, con la Direzione stessa, e provvedendo invece d'ufficio per le altre due memorie, valendosi del diritto a lei riservato all'articolo 12 del programma di concorso. « Il Touring Club Italiano si riserva il diritto di esclusiva proprietà delle memorie e dei campioni presentati, con facoltà anche di farne presentazione all'Esposizione Internazionale 1911 di Torino. Il Touring si riserva pure il diritto di pubblicare, per esteso od in riassunto, le memorie stesse come crederà meglio ».

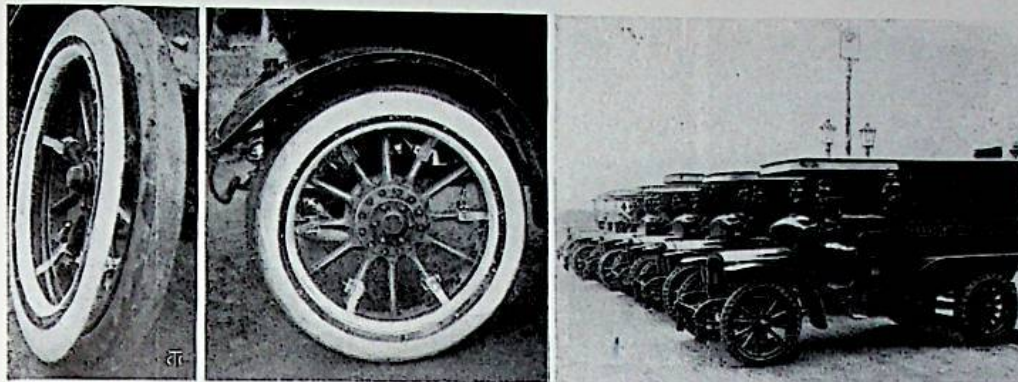
Autori della Memoria *Simplex* risultò l'ing. Carlo Daviso di Charvensod, Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Cuneo; della Memoria *Excelsior* l'ingegnere cav. Cesare Corazza, il prof. Alessandro Roccati e l'ing. Uberto Sponzilli tutti di Torino; della Memoria *Quod potui feci faciant meliora potentes* l'ing. cav. uff. Giuseppe Tortora, Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Napoli.

Concorso delle Stazioni fiorite. — La Federazione Italiana dei Consorzi Agrari ed il Touring Club Italiano sono lieti di constatare l'ottima riuscita della loro iniziativa; e dei risultati ottenuti le due grandi istituzioni nazionali, assegnano gran parte del merito agli ottimi funzionari delle nostre ferrovie, i quali spessissimo con sacrificio di danaro, di fatica e di tempo rubato, alle poche ore di riposo giornaliero, hanno trasformato le loro stazioni, rendendole nell'aspetto altrettanto villette, circondate dal verde e da mille altri colori di piante coltivate con cura costante.

La Commissione Esecutiva, che ha terminato il proprio compito raccogliendo ed ordinando le relazioni dei propri delegati, alcuni dei quali hanno saputo rispondere in modo assai encomiabile ai desideri loro espressi, si è messa ora a disposizione della Giuria, la quale dovrà procedere alle premiazioni che non potranno essere comunicate agli interessati prima della fine di gennaio.

La Commissione Esecutiva del Concorso ha fatto ciò che le era possibile perchè la visita dei propri delegati alle stazioni fosse fatta nell'epoca più opportuna e precisamente in quella che i concorrenti, appositamente invitati, avevano indicata quale la più favorevole per farsi un giusto concetto delle opere eseguite. I delegati venivano di volta in volta avvertiti e, appena lo potevano, si recavano nelle varie località che erano loro indicate, dimostrando un interessamento vivissimo ai risultati del Concorso, interessamento del quale le due Associazioni promotrici serberanno graditissimo ricordo.

L'ATTUALITÀ NELL'IMMAGINE.



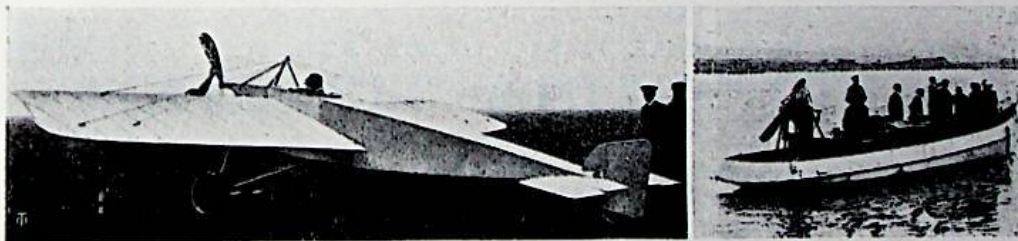
Automobilismo. — A Parigi è stato applicato con pratici risultati alle automobili un parafrangente circolare di cauteini che ha il vantaggio di impedire lo schizzare dei ventagli di fango, con grande utile ai pedoni.

Pure a Parigi i furgoni automobili adibiti già dalla Posta per trasporto dei pacchi e della corrispondenza sono ora impiegati anche al trasporto dei telegrammi, per quale si son creati dei tipi veloci.



La catastrofe ferroviaria di Montreuil-Bellay avvenuta il 23 novembre. — Il ponte al passaggio del trono cadde e tutta la parte metallica scomparve sott'acqua (fig. 3). Le fi-

gure 1 e 2 mostrano un carrozzone rimasto a metà fuori delle acque e quanto del ponte rimasto allo scoperto immediatamente dopo avvenuta la catastrofe.



Il monopiano Morane destinato a Vedrines, lunghez. 6,50, apert. 4,50, sup. port. 15 mq., mot. Gnome 50 HP. Esperimenti di propulsione aerea per battelli e per la

navigazione coloniale a mezzo di aeropropulsore amoribile De la Porte con motore Bayard Clément; l'esperimento è interessante anche per i nostri fiumi a bassi fondali.

Un monopiano ad ali ripiegabili.



Monopiano De Marcey-Moore: lunghezza m. 11,25, apertura m. 13,50, superficie m. 2,20, peso chg. 450, motore

Gnome 50 HP. — 1. Ad ali aperte per lo slancio. — 2. Al ripiegamento delle ali. — 3. Ad ali ripiegate per l'atterramento.

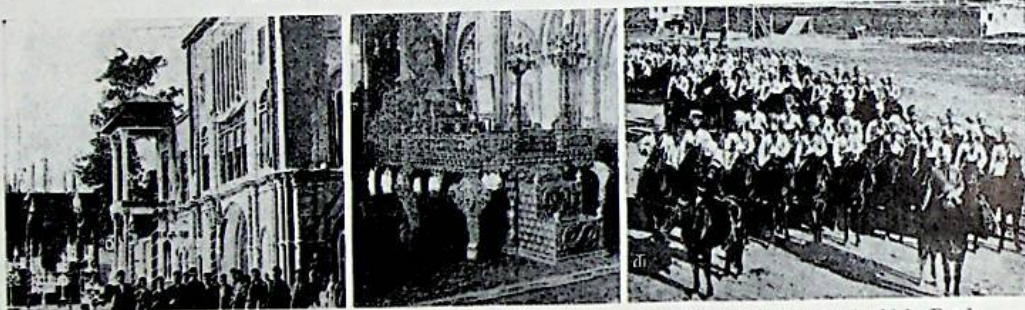
L'ATTUALITA' NELL'IMMAGINE.

La rivoluzione in Cina.



L'entrata e l'interno di una ricca pagoda a Nan-Kin.

Gli avvenimenti in Persia.



Il parlamento persiano a Teheran.

La sala del trono.

Un reggimento di cosacchi in Persia.

LA MIGLIORE E PIÙ UTILE STRENNA ENCICLOPEDIA TURISTICA

del Touring Club Italiano.

**AUTOMOBILISMO - CICLISMO - FERROVIE - NAUTICA
AVIAZIONE - AERONAUTICA - PATTINAGGIO - SKI - SLITTE**

Collezione di tre eleganti volumi tascabili - fortemente rilegati in tela nei tre colori nazionali, di complessive circa pagine 2000 (cm. 11x16) e circa 1000 illustrazioni da fotografie, con molte tavole fuori testo, compilate dalle migliori competenze italiane ed estere.

— **Annuario dell'Automobilismo, Ciclismo e dei Trasporti moderni** (Nautica, Ferrovie) di 1000 pagine, con 256 illustrazioni.

— **Annuario dell'Aeronautica**, di 560 pagine, con 500 illustrazioni.

— **Annuario di Turismo e Sports Invernali**, di 250 pagine circa con 200 illustrazioni e 24 tavole separate.

PREZZI ALLA SEDE:

I tre volumi racchiusi in elegante custodia L. 9

Ogni volume acquistato separatamente. . . » 3

Ordinazioni e vaglia a mezzo della scheda inserita a pagina VI alla Sede del Touring Club Italiano - Milano.



La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano

SECONDA GRANDE SETTIMANA D'INVERNO DEL TOURING

a PONTEDILEGNO (m. 1325) e PASSO DEL TONALE (m. 1884 - Alta Valle Camonica)

dall'8 al 15 Febbraio 1912.

Il Touring Club Italiano per mezzo della sua Commissione di Turismo invernale e col concorso della Sezione di Brescia del Club Alpino Italiano, attua a Pontedilegno la **Prima Stazione di turismo e sports invernali** costruendovi un vasto campo stabile di sports invernali che sarà aperto durante tutta la stagione invernale e dove si svolgeranno delle importanti gare di ski, di ski-kioring, di bobsleigh, di pattinaggio, ecc. organizzate da un Comitato Locale costituito dalle iniziative e dagli Enti di Brescia e di Pontedilegno; gare che culmineranno in una **Grande Settimana d'inverno dall'8 al 15 Febbraio 1912.**

Il Touring durante tale Settimana organizza la propria **Carovana Turistica**, alla quale possono iscriversi i soci ed i componenti le loro famiglie, anche se non soci.

La **Carovana** sarà composta di due gruppi: il 1° gruppo dall'8 all'11 febbraio inclusivi con la quota di L. 50;

il 2° gruppo dall'11 al 15 febbraio inclusivi con la quota di L. 60;

I Soci potranno anche cumulare la partecipazione ai due gruppi, assistendo allo svolgimento di tutta la carovana e a tutte le

gare e concorsi di tutta la Settimana dall'8 al 15 febbraio inclusivi, mediante il versamento della quota di L. 100.

Il versamento della quota dà diritto a fruire, per turno, secondo l'affluenza, delle lezioni degli istruttori di ski, luges, pattinaggio, ecc., alla partecipazione, allo svolgimento del programma di massima sottoindicato;

Al trasporto da Edolo a Pontedilegno e ritorno in automobile.

All'alloggio per tutti al Grande Albergo (Grand Hôtel) di Pontedilegno in camere riscaldate;

Al vitto (prima colazione - colazione di mezzogiorno e pranzo) per ciascuno giorno secondo determinato dal programma;

Alla Guida illustrata della Valcamonica;

Al distintivo speciale.

Ciascun gruppo della Carovana sarà composto di 80 persone e non più. Le iscrizioni saranno chiuse non appena i posti saranno coperti ancorchè questo avvenga presto e si terrà conto per l'accettazione solamente delle prenotazioni accompagnate dalla quota e dell'ordine cronologico nel quale tali prenotazioni sono giunte alla Direzione del Touring. In ogni modo esse non saranno più accettate dopo il 20 Gennaio 1912.

PROGRAMMA

della seconda settimana d'inverno del T. C. I. dall'8 al 15 febbraio 1912
(in due gruppi di 80 turisti cadauno: 1° gruppo dall'8 all'11; 2° gruppo dall'11 al 15).

PRIMO GRUPPO.

- 8 FEBBRAIO (Giovedì):
- Ore 12,56 Arrivo a Edolo.
 - 14,30 Partenza in automobile per Pontedilegno.
 - 15,30 Arrivo a Pontedilegno — alloggiamenti al Grande-Albergo (Grand Hôtel).
 - 16 Visita al campo degli sports. — Esercizi individuali di ski o luges.
 - 19 Pranzo al Grande Albergo.
 - 21-23 Concerto nel salone del Grande Albergo.
- 9 FEBBRAIO (Venerdì):
- Ore 7-9 Piccola colazione.
 - 9-11 Esercizi individuali di ski o di luges con guida di istruttori. — Esercizi individuali di pattinaggio.
 - 11,30 Colazione.
 - 14-17 Esercizi di salto per skiatori. — Esercizi della corsa ski-kioring. — Concorso di figura sulla patinoire. — Corse di luges sulla pista del bob.
 - 19 Pranzo.
 - 21-23 Concerto, ballo, pattinaggio.

10 FEBBRAIO (Sabato):

- Ore 7-9 Piccola colazione.
- 9-11 Concorso skistico di corpi specializzati.
- 11,30 Colazione.
- 14-17 Concorso skistico fra gli iscritti al primo gruppo della Carovana del T. — Prima prova del Concorso internazionale di salto per skiatori. — Campionato nazionale di bobsleigh.
- 19 Pranzo al Grande Albergo.
- 21-23 Concorso di pattinaggio. — Illuminazione alla veneziana. — Fuochi artificiali. — Concerto sulla patinoire. — Ritrata colle fiacole. — Falò sulla montagna.
- 21. Arrivo a Edolo dei turisti del secondo gruppo e pernottamento in Edolo.

PRIMO E SECONDO GRUPPO RIUNITI.

11 FEBBRAIO (Domenica):

- Grande giornata di sports:
- Ore 7 Partenza da Edolo in automobile dei turisti del secondo gruppo.
 - 8 Arrivo a Pontedilegno.

- Ore 7-9 Piccola colazione (due gruppi riuniti).
- 9 Grande marcia nazionale del Touring per skiatori delle Associazioni concorrenti alla Coppa Martinoni. — Grande marcia degli Alpini della II Brigata (3°-4°-5° Alpini) per la Coppa del Tonale.
 - 10-11 Corse di slittino per bambini e per signore. — Corsa di luges sulla pista del bob.
 - 11,30 Colazione dell'intera Carovana.
 - 14-17 Seconda prova del Concorso internazionale di salto per skiatori. — Corsa delle dame con ski. — Esercizi di ski-kioring. — Campionato internazionale di «bobsleigh».
 - 16,30 Partenza per Edolo, in automobile, dei turisti del primo gruppo.
 - 19 Pranzo al Grande Albergo del secondo gruppo.
 - 21-23 Illuminazione alla veneziana. — Fuochi artificiali. — Falò. — Esercizi sulla patinoire. — Concerto. — Ritrata colle fiacole.

SECONDO GRUPPO.

12 FEBBRAIO (Lunedì):

- Ore 7-9 Piccola colazione.
- 9-11 Targa Militare per gli skiatori del 5° Reggimento Alpini.
- 9-11 Gara skistica d'utilità professionale per fattorini postali. — Esercizi individuali di ski, luges e bobsleigh con guida di istruttori.
- 11,30 Colazione.
- 14-17 Corsa nazionale di fondo per skiatori individuali. — Corsa nazionale di fondo per guide alpine — Terza prova del concorso internazionale di salto. — Corsa di slittino e luges sulle piste speciali. — Esercizi di ski-kioring.
- 21-23 Conferenza sul camping e accantonamento invernale del Sucaini. — Concerto e ballo al Grand Hôtel.

13 FEBBRAIO (Martedì): (Giornata del Passo del Tonale).

- Ore 7-9 Piccola colazione.
- 9-14 Gita degli skiatori al Passo del Tonale. — Esercizi collettivi e individuali di ski e luges al Passo del Tonale.

Informazioni

Ore 14-17 Corsa individuale di velocità sul percorso Passo del Tonale-Pontedilegno. — Concorso nazionale di salto con *ski*.

19 Pranzo. — 21-23 Concerto nel salone del Grand Hôtel. — Concorso di figura sulla *patinoire*.

14 FEBBRAIO (Mercoledì): Giornata di chiusura.

Ore 7-9 Piccola colazione. — 9 Concorso skistico dei Carabinieri Reali e altri corpi specializzati. — 9,30-11 Grande mattinata sportiva di *ski*, *luge*, *bob*, pattinaggio, *ski-küring*, salto in *ski*. — 11,30 Colazione. — 14-16 Gara libera di salto e di *bobsleigh*. — Esorcizi di pattinaggio. — 18,30 Grande banchetto di chiusura. — Proclamazione dei vincitori. — Premiazione. — 20-22 Concerto e ballo. — Illuminazione alla veneziana. — Fuochi artificiali. — Falò.

15 FEBBRAIO:

Ore 8 Piccolo *déjeuner*. — Partenza per Edolo in automobile o scioglimento della Carovana.

AVVERTENZE.

VIAGGIO. — I componenti la Carovana arrivano a Edolo e da Edolo ripartono per loro conto. Le Ferrovie dello Stato hanno accordato speciali facilitazioni ferroviarie per tutta la durata dell'apertura del campo di *sports* invernali a Pontedilegno, dal 15 di dicembre alla fine di febbraio, e precisamente:

Viaggi individuali. — Istituzione di un biglietto di andata e ritorno individuale della validità di un mese dalla data del rilascio e prorogabile oltre il mese per un periodo di 10 giorni col pagamento del 10% sul prezzo del biglietto stesso.

I prezzi di tali biglietti sono i seguenti:

STAZIONI	I Classe		II Classe		III Classe		
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	
Da Torino a Edolo via Rovato-Iseo	52,70	49,90	24,95	25,05	21,55	12,45	
" Milano " " " " "	52,90	41,05	25,05	" Genova P.P. " " " " "	48,35	38,25	22,75
" Venezia " " " " " "	41,60	33,55	19,65	" Padova " " " " " "	26,35	22,85	12,80
" Verona P.V. " " " " " "	48	38	22,55	" Bologna " " " " " "	48	38	22,55
" Bologna " " " " " "	48	38	22,55				

NB. - I biglietti di II Classe saranno tenuti validi per la I Classe da Rovato ad Iseo-Edolo o da Brescia-Iseo-Edolo e ritorno.

Viaggi collettivi. — I gruppi di persone della stessa famiglia, non inferiori a tre persone, godranno per ciascun viaggiante un ultimo ribasso del 10% sui prezzi individuali degli andata e ritorno.

Sono in corso delle trattative per ostendere tali facilitazioni oltre che ai gruppi di famiglia, ai gruppi di escursionisti, skiatori, ecc. All'andata-ritorno Edolo-Pontedilegno provvede il T. C. I. a proprio carico col mezzo di *omnibus* *automobili*. I nostri soci automobilisti sono dunque avvertiti che la strada è aperta per le automobili fino a Pontedilegno per tutto l'inverno, mentre il passo del Tonale è chiuso. **Bagagli.** — Sono ammesse le valigie nelle misure e numero consentiti pel trasporto gratuito sulle ferrovie.

TRATTAMENTO. — Il trattamento al Grande Albergo di Pontedilegno sarà, per tutti i partecipanti alla Carovana, di primo ordine; e cioè: prima colazione: caffè e latte completo; seconda colazione: minestra, due piatti carne guernita, frutta, formaggio, vino; pranzo: minestra, due piatti carne, un piatto pesce o uno legumi, frutta, formaggio, vino, caffè. Tutti i pasti verranno serviti nel gran salone del Grande Albergo, riscaldato a termosifone. La prima colazione potrà aver luogo a gruppi separati in un lasso di tempo di un paio d'ore. La seconda colazione ed il pranzo saranno ad orario fisso, come indicato nel programma.

ALLOGGIO. — Le camere sono riscaldate, così come sono riscaldati tutti gli ambienti dell'Albergo, sale di lettura, gabinetti da bagno, ecc. Il CAMPO DI «SPORTS» comprende: una gran pista per *bobsleigh*, due piste per *luges* e slitline, nelle immediate adiacenze del Grande Albergo; un *trampolin* per salti per dilettanti; un *trampolin* per salti internazionali; una *patinoire* per concorsi nelle immediate adiacenze dell'Albergo; una grande *patinoire* nella adiacenza dell'Albergo; una grande *patinoire* nella adiacenza dell'Albergo; una pista per *ski-küring* (*ski* attaccato a cavalli).

USO DEL CAMPO DI «SPORTS». — L'uso del campo di *sports* è libero a tutti i partecipanti alla Carovana ed è libero anche l'uso di tutte le piste e *patinoires* nelle ore nelle quali queste non sono impegnate per lo svolgimento delle gare e concorsi di cui al programma sportivo, o per lavori di riattamento e finitura.

ISTRUTTORI. — Nei giorni determinati dal programma, in modo che i partecipanti a ciascuno dei gruppi ne possa usufruire, saranno in luogo degli istruttori per l'addestramento e l'allenamento allo *ski*, ai salti, al *luge* e al *bobsleigh*. Gli istruttori saranno a disposizione gratuita quando non siano impegnati nello svolgimento dei concorsi.

ATTREZZI. — Si troverà in luogo un banco di vendita e noleggio a prezzi moderati di *ski*, slitline, *luges*, *skeleton* e altri articoli per *sports* invernali. L'uso del *bobs* sarà regolato da apposite norme. Il programma di massima dello svolgimento della Carovana potrà subire delle modificazioni, secondo le esigenze dello svolgimento dei concorsi sportivi. Direttore della Carovana del Touring in luogo, il presidente della Commissione di Turismo Invernale: col. Mario Raffa del 5° Alpini.

Commissario addetto ai servizi logistici (trasporti, alloggio, vitto, ecc.): rag. Marcello Caspani - Commissario pel pattinaggio: sig. Augusto Johnson.

Staccare la scheda e inviarla alla Direzione Generale del T. C. I. Milano - Via Monte Napoleone, 14.

SCHEDE DI ADESIONE
 Alla Direzione del Touring
 Milano - Via Monte Napoleone, 14

Il sottoscritto.....
 socio del T. C. I. con tessera N.
 domiciliato a
 Via N.
 dichiara di voler partecipare alla Seconda Settimana di Turismo Invernale indetta a Pontedilegno e di iscriversi alla Carovana del Touring. Dichiaro di accettare le condizioni di massima del programma e tariffa N.
 quote per sé e per
 come segue:

per il I gruppo dall'8 all'11 febbraio inclusivi, quota individuale L. 50, quote N.
 oppure per il II gruppo dall'11 al 15 febbraio incl., quote individuali L. 60, quote N.
 oppure per tutta la carovana dall'8 al 15 febbraio, quota individuale L. 100, quote N.

Totale L.
 Firma
 Indirizzo

Aerologia

Fino dalla sesta riunione della Commissione Internazionale di Aerologia, tenutasi a Monaco (Principato) nel 1909, il Bjerknes (professore di fisica-matematica alla Università di Christiania) insisteva perché si sostituissero alle unità fin qui adottate per la misura della pressione atmosferica quelle del sistema C. G. S. Il Bjerknes proponeva che si adottasse come unità dinamica di pressione la *megadine* per centimetro quadrato; che egli chiamava *bar*, suddivisibile in decimi, centesimi, millesimi. Il *millibar* (millesima parte del *bar*) corrisponderebbe all'incirca a 75/1000 di millimetro di mercurio ed egli proponeva di usarne nella misura di pressione atmosferica. Tale proposta, già avanzata dal Köppen, era stata bene accolta specie in Inghilterra; ma non era ancora diffusa fra i meteorologi per la mancanza di tavole che permettessero il rapido passaggio delle unità vecchie alle nuove. Queste tavole sono state ora pubblicate e permetteranno così di usufruire nelle osservazioni aerologiche di tutti quei vantaggi che il metro dinamico presenta per la rappresentazione delle osservazioni stesse.

E' stato comunicato agli Osservatori Aerologici, che fanno capo alla Commissione Internazionale di Aerologia il programma dei lanci di palloni-sonda da effettuarsi simultaneamente nell'anno 1912.

Si tratta di 23 lanci, suddivisi in tre piccole serie di tre lanci ciascuna: 3-4-5 gennaio, 11-12-13 aprile, 2-3-4 ottobre; una grande serie: 1-6 luglio (sei lanci in sei giorni consecutivi), ed un solo lancio nei mesi rimanenti nel primo giovedì di ciascuno. Le piccole serie, come la grande, debbono essere accompagnate dal maggior numero possibile di lanci di palloncini piloti da effettuarsi di sei in sei ore dalla partenza del pallone-sonda.

Aeronautica

Due lunghi percorsi in pallone libero. — Verso la fine del novembre scorso l'aeronauta Blenaimé, insieme ad un suo compagno, è partito da Lamotte Beuilli a bordo del *Picardie II* (2200 metri cubi)

alla conquista della Coppa Lahn. Dopo 16 ore ha atterrato presso Riga, alla distanza di 1700 chilometri dal punto di partenza. Il record di distanza del mondo però — stabilito nel 1900 dal Conte de la Vaulx con un percorso di 1925 chilometri — non fu battuto, bensì quello della velocità avendo il pallone compiuto più di 100 chilometri all'ora (quello di de la Vaulx era durato 35 ore e 45 minuti).

Andrea Schoelcher puro ha compiuto un lungo percorso in pallone libero in questi ultimi tempi: partito alle 19,40 da Parigi, ha atterrato in Moravia a mezzogiorno dell'indomani, dopo un percorso di 1100 chilometri dal punto di partenza. Egli è un concorrente al premio della città di Parigi.

Il record dell'altezza dei dirigibili. — Il dirigibile francese *Adjudant Reau* ha battuto il 6 dicembre scorso il record d'altezza elevandosi a 2150 metri. Lo stesso dirigibile, come abbiamo già annunciato, è detentore dei records di distanza e di durata avendo percorso recentemente 900 chilometri ed essendo rimasto in aria 22 ore consecutive.

Nuovo dirigibile tedesco. — L'amministrazione militare tedesca ha acquistato un nuovo dirigibile — lo *Zeppelin X* — dopo aver effettuato degli esperimenti soddisfacenti.

Alpinismo

L'accantonamento S. U. C. A. I. a Pontedilegno. — Ritrovo a Iseo alle ore 9,41 del giorno 27 dicembre 1911 e 3 gennaio 1912, colazione al sacco in treno, arrivo a Edolo 12,49. Arrivo a Pontedilegno in vettura o auto ore 15.

Quota: 7 giorni, nei periodi 27 dicembre 1911-2 gennaio 1912 e 3-9 gennaio 1912, Suciaini L. 13, Seniores L. 17. Non soci accompagnati da un socio L. 20.

14 giorni, dal 27 dicembre 1911 al 9 gennaio 1912, Suciaini L. 23, Seniores L. 26. Non soci accompagnati da un socio L. 30.

Biglietto ferroviario, forte riduzione speciale, ottenuta dal T. C. I. Il programma dettagliato domandarlo alla Commissione organizzatrice presso la Birreria Spaten - Milano, via Ugo Foscolo, 2-1.

FERRO-CHINA-BISLERI
 LIQUORE TONICO
 RICOSTITUENTE DEL SANGUE
 NOCERA-UMBRA
 (SORGENTE ANGELICA)
 ACQUA MINERALE DA TAVOLA
 FELICE BISLERI & C. - MILANO



CICLI DEI DEI
 MILANO
 VIA PASQUALE PAOLI 4
 CHIEDERE CATALOGO



Pneumatici = BERGOUNGAN
 "LE GAULOIS"
 15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058 16, Via Papaclina TORINO Telefono 12-78

— **Scuola di ski** (direttore tecnico: Mario De Benedetti). — Allo scopo di diffondere l'uso degli ski per valersene nelle ricognizioni in montagna, si svolgerà un corso d'istruzione durante l'Accantonamento S. U. C. A. I. a Pontedilegno.

Nei giorni 1 e 8 gennaio 1912 l'istruttore, assistito dalla Commissione esaminatrice, rilascerà l'attestato di abilitazione all'esercizio degli ski agli iscritti che ne saranno meritevoli.

Quota d'iscrizione: 5 giorni nei periodi 28 dicembre 1911-1 gennaio 1912 e 4-8 gennaio 1912, Sucai L. 5. Seniores L. 7. Non soci L. 10.

12 giorni, 28 dicembre 1911-8 gennaio 1912, Sucai L. 10. Seniores L. 14. Non soci L. 17.

— **Bob.** — Sono in buon allenamento le due *equipe Sucai* che correranno l'11 febbraio nella grande giornata di Ponte di Legno organizzata dal T. C. I. Sono composte da studenti dell'Università di Pavia e del Politecnico di Milano. Prima *equipe*: Valerio (guida); Bellani-Mazzucchelli-Paribelli (freno); Seconda *equipe*: nobile Paravicini (guida) Manzoli, N. N.; Castiglioni (freno).

— **Skeleton.** — Zanchi della *Sucai* è in buon allenamento e correrà nella grande giornata di Ponte di Legno (11 febbraio) organizzata dal T. C. I.

— **Studio sulle valanghe.** — Durante l'Accantonamento S. U. C. A. I. verranno effettuate delle esperienze per lo studio delle valanghe in base alle norme dettate dall'ing. Lino Castellazzi.

Automobilismo

— **Scuole professionali per meccanici e conducenti di automobili.** — Le Scuole di Milano e di Torino inizieranno i propri corsi d'insegnamento dell'anno scolastico 1912 rispettivamente nei giorni 3 e 9 gennaio 1912.

Avvertiamo coloro che ne hanno interesse che il diploma di licenza rilasciato dalle suddette scuole è così pure dalle Scuole di Roma e di Bologna è titolo valido per il conseguimento senza ulteriore esame del certificato d'idoneità a condurre automobili di cui all'art. 20 del Regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guide di rotaie.

L'Annuario dell'Automobilismo 1911-1912 (VIII anno) edito dal T. C. I. (L. 3 ai soci) è di necessario complemento per coloro che si apprestano a frequentare una scuola professionale di *chauffeurs*.

Aviazione

— **Nuovo monoplano.** — E' il nuovo monoplano Marcey-Moonen ad ali girevoli e ad incidenza variabile che è stato sperimentato recentemente a Issy-les-Moulineaux. Malgrado il tempo cattivo si è innalzato ed ha manovrato nel cielo conservando sempre un equilibrio perfetto.

Quest'apparecchio destinato all'esercito, si distingue per una caratteristica speciale: il pilota dal suo seggiolino può, manovrando delle leve, ripiegare le ali dopo l'atterramento e partire, come in automobile, rullando sulla strada (vedi Attualità).

— **Da Pietroburgo a Parigi in aeroplano.** — L'Aero Club Imperiale di Russia il 2 novembre scorso decise di organizzare una grande prova Pietroburgo-Parigi. Le condizioni del Concorso sono allo studio.

— **Nuovo «record» d'altezza con passeggero.** — E' stato battuto il 3 dicembre a Courcy dall'aviatore Prévost che insieme ad un suo compagno, a bordo di un monoplano Deperdussin, si è elevato a 3000 metri in meno di 55 minuti. Il record precedente era tenuto da Mahiou che il 22 settembre ultimo a Issy-les-Moulineaux raggiunse con un passeggero 2460 metri.

— **Le prove del paracadute Dany.** — Il 21 e 22 novembre scorso, a Saint-Cyr, è stato sperimentato il paracadute Dany. L'inventore, a bordo d'un pallone della Compagnia degli aerostieri del genio francese, a diverse altezze — da 50 a 120 metri —, ha fatto funzionare il suo apparecchio.

L'apertura del paracadute, assicurata per mezzo di un meccanismo ad aria compressa, si è effettuata automaticamente. Caricato di un peso di 80 chilogrammi, il paracadute è sceso lentamente, con una velocità di caduta minore di tre metri e mezzo al secondo.

L'apparecchio segna evidentemente un vero progresso per la sicurezza degli aviatori.

— **Sui monti Taurici in aeroplano.** — Il luogotenente russo Celhar ha effettuato il percorso da Sebastopoli a Sudak passando sopra i monti Taurici, in Crimea. Egli ha nel contempo portato il record russo dell'altezza a 2825 metri. L'aviatore montava un monoplano Blériot.

Ferrovie e Tramvie

— **Ferrovie tripolitane.** — Esistono ferrovie in Tripolitania? Sembra di no, da quel che si legge nei giornali e nei libri che la descrivono. Eppure ecco qui una notizia in contrario tolta da un reputato periodico specialista, il *Journal des Transports*, N. 36 del 9 settembre p. p.: «La linea Tripoli-Homs è stata aperta all'esercizio il 1° giugno 1911. Il percorso totale si compie in 4 ore». Ai numerosi corrispondenti di guerra scesi in Tripolitania, il compito di scoprire e descrivere questa ferrovia, se veramente esiste. Se non esiste è probabile che meriti la pena di esser costruita, insieme ad altre linee, giacché allora potremo dirci veramente padroni della nuova colonia quando l'avremo dotata di comunicazioni ferroviarie, adatte beninteso alle esigenze delle località.

— **Un'innovazione interessante sulle tramvie di New-Jersey.** — Secondo il giornale *Tramway*, la Società esercente le tramvie di New-Jersey avrebbe introdotto un'innovazione interessante nel suo servizio. L'innovazione consiste nell'impiego di uno specchio posto sulla piattaforma presso il manovratore, allo scopo di dare a costui tutte le indicazioni sulla condotta della vettura: il manovratore, infatti,

vedrebbe discendere e salire i viaggiatori o potrebbe regolare le sue manovre in conseguenza. La disposizione dello specchio è tale che, mentre permette di vedere anche ciò che avviene fuori della vettura, non è esposto agli urti, essendo sospeso in maniera che, anche se urtato, dopo un'oscillazione ritorna a posto.

Prevedesi che questa innovazione sarà introdotta non solo sulle linee a traffico intenso, ove darà i buoni effetti già ottenuti a New-Jersey; ma verrà pure estesa a linee di medio traffico ove potrà condurre ad un risultato economico di grande importanza, vale a dire all'abolizione del secondo agente sulla vettura, la quale verrebbe affidata al solo manovratore incaricato pure delle mansioni di fattorino, tanto più so, con sistemi di pagamento diversi dall'attuale e già sperimentati, a lui spettasse non la effettiva distribuzione dei biglietti ma il solo controllo del pagamento dei posti e la sorveglianza alla salita ed alla discesa dei viaggiatori.

— **Le più potenti locomotive americane.** — Sono state costruite per la «Delaware and Hudson Railroad Company» sei locomotive Mallet che sono senza dubbio le più potenti locomotive americane finora costruite. Si tratta di macchine a sedici assi motori che pesano più di 200 tonnellate l'una, senza contare il tender che ne pesa altro 76. Lo sforzo di trazione è di ben 57 200 chilogrammi. La griglia del focolare ha l'ampiezza di metri quadrati 9,28; il doppio cioè delle grandi macchine europee.

Ognuna di queste locomotive ne sostituisce due di quelle prima in uso per rimorchiare treni di 2350 tonnellate di peso sulla salita continua di circa il 10 per mille per 32 chilometri che va da Ararat ad Oncoota.

Sarebbe impossibile far locomotive di tali potenze senza ricorrere a disposizioni speciali: le macchine che descriviamo sono i fatti costituite di una sola grande caldaia che poggia su due telai fra loro snodati, in maniera che riesca facile il passaggio sulle strette curve di cui son ricco le ferrovie americane.

Dono a chi acquista più di Lire 25.

Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza

Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
C. porte
Tappeti
Biancheria « Uomo » « Neonati »
Corredi « Casa » « Sposa »

Filiali
MILANO
ROMA
GENOVA
FIRENZE
TORINO

cataloghi e Campioni gratis e franco.



Provate i nostri
Fazzoletti di lino
Marca Leone E. F. C.

Prodotti speciali, garantiti all'uso.

Campioni gratis e franco a richiesta.

Fabbriche Telerie E. FRETTE e C.
MONZA
Milano - Roma - Torino - Genova - Firenze.

PRODOTTI
FOTOGRAFICI
AUSILIARI

AGFA

Chiedere il Listino illustrato (16 pagine) GRATIS presso i negozi di Articoli Fotografici, o dagli Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

AI SOCI Concediamo qualunque spesa in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, senza alcun aumento sul prezzo originale. Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a rich'esta

SPERLING & KUPFER - MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Carlo Alberti, 27

GUIDO POMA - MILANO
Via Solferino, 7 - Tel. 33-48

Agente Generale per l'Italia della Società Anonima **Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi**

Nuovi Modelli 1912 - Motori Monobloc 10, 12, 15, 20, 30 HP
— Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici —

ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TUTTI I RECORDS
D'AVIAZIONE CON LA

BOUGIE

OLEO

Adottata dagli aviatori: Blériot, Farman, Latham, Cattanéo, Pauthan, Chavez, Leblanc, ecc.

Marca testa di negro

«MARCA DEPOSITATA»

PATTINI
per il
GHIACCIO
dei migliori sistemi e di qualità garantita da L. 3,50 in avanti

Chiedero il Catalogo speciale N. 3274 al

Figli di Carlo Sigismund
MILANO, Corso Vitt. Lu., 33
TORINO, Via XX Settembre, 44