

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 5 -	L. 10 -
SEMESTRE	L. 2.75	L. 5.50
MENSILE	L. 0.50	L. 1.00

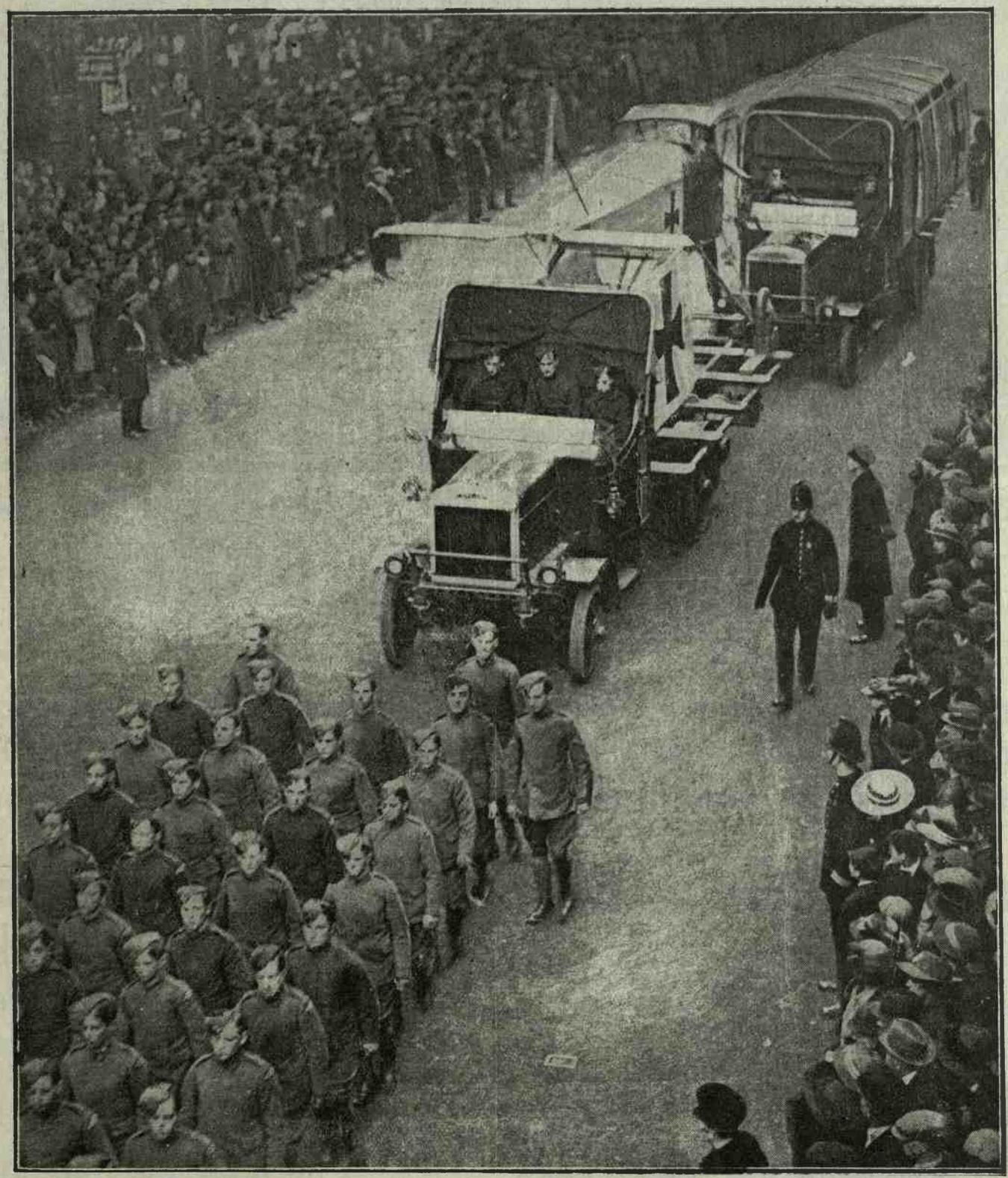
La copia cent. 10, arretrato 0.20

DIRETTORE

GUSTAVO VIERONA

Per inserzioni rivolgersi:

o presso l'Amministrazione del Giornale in TORINO
Via Davide Bertolotti, 3
o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in MILANO
Via Romagnosi, 1



Le vittorie della flotta aerea inglese.

Un aeroplano tedesco catturato dagli inglesi è portato nel corteo in onore del Lord Mayor di Londra.

(Fot. Strazza - Iastre Cappelli).

TENDE DA CAMPO  **COPERTONI IMPERMEABILI**



ETTORE MORETTI - MILANO
FORO BONAPARTE 12

Le mie *Tende da Sport* si trovano pure in deposito a **Torino** presso:
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO BAYLER - MODO D'API - TUBI QUADRI - SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI



A. COTTINO & C.

CASA FONDATA NEL 1898 TORINO FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30 bis - 32 - TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

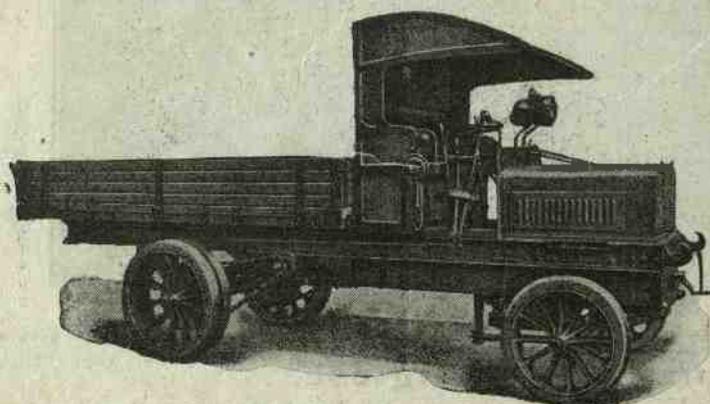
Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

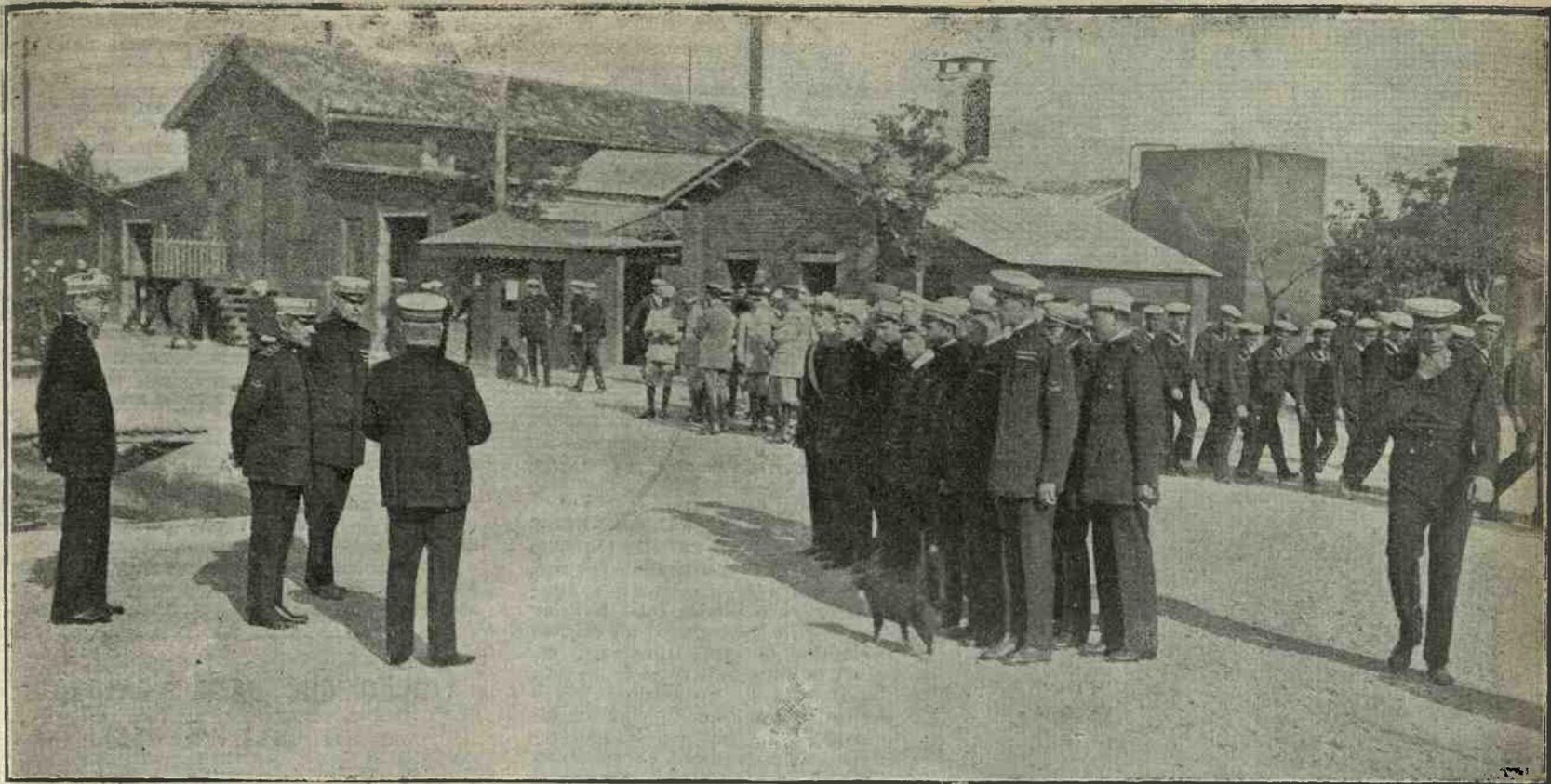


SOCIETA' ITALIANA SOLLER
GIORGIO MANGIAPAN e C.

—♦— MILANO —♦—
Telefono 60-345 - 60-372

Autocarri per portata utile
da 40 a 150 quintali.

Trattrici per traino utile
fino a 300 quintali.



Gli arditi aviatori che difendono Venezia.

Per la guerra aerea

Intorno al nuovo motore aereo ideato dagli ingegneri americani lo stesso Baker, ministro della guerra, ha detto che i risultati ottenuti han superato ogni aspettativa. Naturalmente non si danno particolari tecnici molto precisi sul nuovo congegno, ma si sa che è basato sul principio della «standardizzazione»: tutti i pezzi di un motore possono essere sostituiti con quelli di un altro; ma i cilindri sono distinti. Si può così montare indifferentemente un motore da 4 a 12 cilindri utilizzando lo stesso tipo di pistoni, di valvole, di assi a spirale, ecc. Le riparazioni sono quindi facilissime, e nel caso in cui un motore è parzialmente distrutto per qualche accidente, se ne possono utilizzare le parti intatte. Vien fatto di chiedere perchè gli americani non si siano limitati ad adottare, perfezionandoli più o meno, i modelli francesi, inglesi o italiani, consacrati dall'esperienza. Ma Baker ha prevenuto questa domanda, spiegando che i tipi sopradetti non si adattavano alle condizioni americane di produzione: sono macchine troppo speciali, che richiedono molto lavoro manuale e dei meccanici abili. Occorrerebbe almeno un anno per abituare i fabbricanti a tali metodi e per istruire gli operai. Era perciò meglio adottare un tipo che potesse esser costruito secondo i metodi americani, basati sull'enorme sviluppo della macchina-utensile e sulla divisione del lavoro. Tutti i pezzi debbono poter essere fatti in serie di parecchie migliaia, con macchine e operai

che lavorano allo stesso pezzo. E' con un procedimento analogo che le officine automobilistiche Ford arrivano a produrre fino a 600 mila vetture all'anno, ossia 165 al giorno.

Le malattie degli aviatori.

Tra i fenomeni caratteristici rivelatisi nell'esercizio aviatorio v'ha quello dei disturbi uditivi di cui s'occupa il prof. Franceschini nella *Rivista dell'aviazione*.

Così ne parla un aviatore: « Alla partenza si sente l'aria far vortice nelle orecchie. A partire da 1500 metri circa le orecchie sono ostruite. Se a questo momento si apre la bocca, si prova una sensazione come di qualche cosa che si apre nel fondo dell'orecchio. Il naso non basta alla respirazione e si spalanca la bocca. Quando l'altimetro segna 4000 metri, tutto si calma.

Alla discesa gli stessi fenomeni si accentuano ed è solo facendo uno sforzo ogni 200 a 300 metri a narici e a bocca chiuse che si evitano sensazioni penosissime di ingorgo e gonfiore nella faringe.

All'atterramento si continua ad avvertire il rumore del motore più o meno a lungo e in alcuni si producono pesantezze di capo, ronzii ed anche autoforia per 4 o 5 minuti. Tali perturbamenti vengono attribuiti alle variazioni di pressione cui l'orecchio è sottoposto durante la salita e la discesa. Pare che anche il genere speciale della macchina volante influisca sulla determinazione delle turbe uditive.

Così un aiutante pilota che da quattro anni volava con un monomotore senza mai aver av-

vertito alcun disturbo delle orecchie, cominciò ad esser tormentato da ronzii e da sordità quando fece i suoi voli sopra un bimotore.

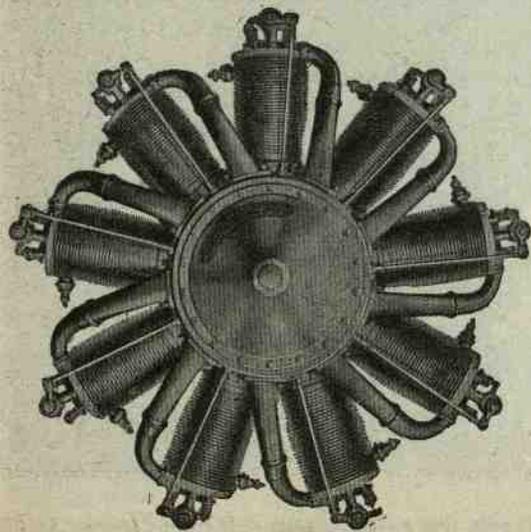
In taluni si verifica anche la emorragia dalle orecchie. In sostanza, la tesi medica è di eliminare dall'aviazione gli affetti da otite media, sclerosi timpanica o labirintica e perforazione della membrana del timpano.

Il consiglio medico agli aviatori è nella salita, di chiuder la bocca e le narici, nella discesa di fare un movimento di deglutizione a vuoto dopo aver chiuse le narici e la bocca. Non mettere tamponi nelle orecchie.

La lampada del Kremlin.

A proposito del Kremlin ecco un particolare abbastanza curioso: Come si ricorda, Napoleone, allorchè abbandonò Mosca, tentò di fare saltare il Kremlin. Su una delle porte vi è un'immagine del miracoloso San Nicola, che non fu colpita dall'esplosione. L'immagine era rimasta intatta, malgrado la porta fosse stata quasi interamente distrutta. Essa era dunque diventata l'oggetto di una grande venerazione in tutta la Russia e poche persone osavano varcare la soglia senza scoprirsi e pregare dinanzi all'immagine. Durante gli ultimi avvenimenti essa è stata completamente schiacciata da un obice. Solo una piccola lampada, che arde giorno e notte davanti all'immagine, sfuggì al disastro.

Il corrispondente aggiunge che è rimasto alcuni giorni a Mosca dopo la battaglia ed ha potuto vedere tutti i giorni un'immensa folla riunita sulla Piazza rossa pregare inginocchiata sulla neve.



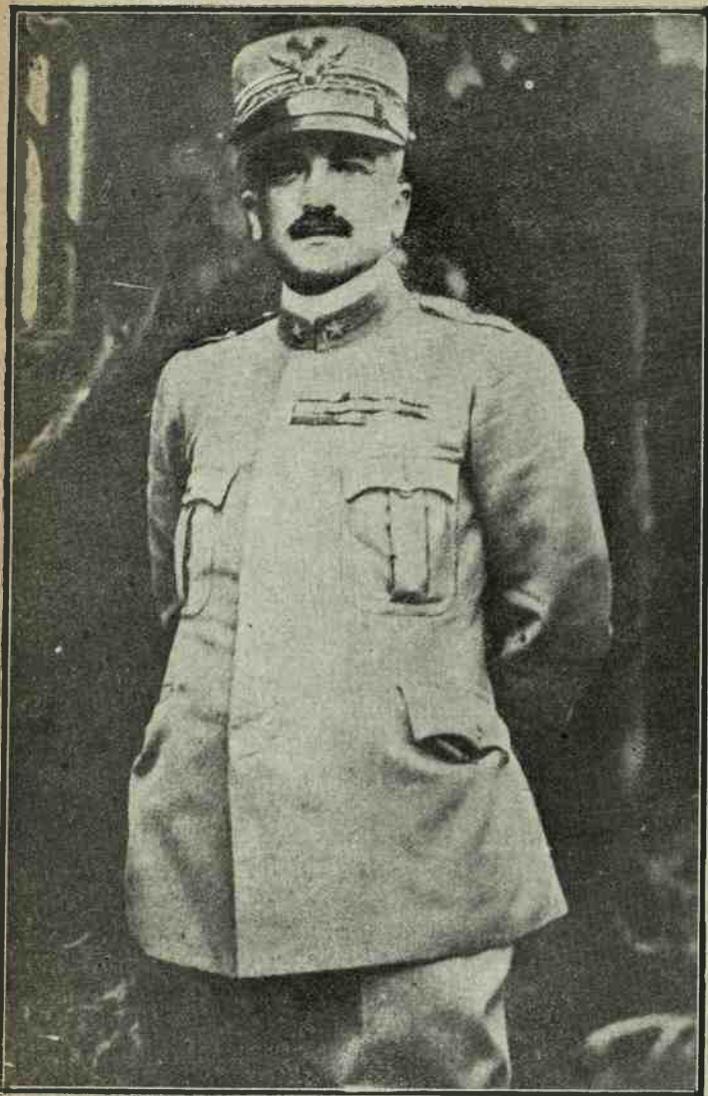
Società Italiana Motori **GNOME e RHONE**

TORINO

Motore "LE RHONE"

Record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916
coll'aviatore VITTORIO LOUVET

e Record mondiale di altezza con due passeggeri (metri 6306)
battuto il 13 Sett. 1916 dall'aviatore italiano NAPOLEONE RAPINI



Il nuovo Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Italiano, Generale Diaz.
(Fot. Argus - lastre Tensi)

Uccidiamo la Guerra

Miriammo al cuore del nemico.

Abbiamo annunciato nei numeri scorsi la nuova pubblicazione di Nino Salvaneschi dal titolo: **Uccidiamo la Guerra — Miriammo al cuore del nemico.**

Riportiamo qui l'ultimo capitolo del bellissimo lavoro.
N. d. R.

Tutti desideriamo la pace, poichè questa guerra che non ha ormai più nome nè confini, conta già troppi morti. La strage ha inaridito ogni fonte di bellezza di bontà, e di fratellanza. Che sarà di noi, domani? Che sarà delle genti di tutta la terra? Sopravviveranno confini, frontiere, leggi e dottrine a questa follia di odio? Forse, tutti i paesi si riuniranno in uno statuto di libertà fraterna e giureranno la fede alla pace e al lavoro.

Nessuno può dire quale domani ci attenda, ma tutti sentiamo, forse inconsciamente, di trovarci di fronte a nuovi orizzonti della storia. Aurore di libertà e di vita appaiono già agli occhi dell'umanità stanchi della carneficina. Segni palesi di queste aurore, sono nei cieli e per le anime.

E intanto, la follia rossa morde rabbiosamente contro i monti e le rupi, s'inabissa nei mari, ascende le vette dei cieli.

Per molti anni, gli aratri disotterreranno dal grembo della montagna i morti, e sulle rotte dei

oastimenti, risaliranno dalle navi affondate dai corsari della civiltà i cadaveri dei naufraghi svincolati dalle alghe e dal carcaume impudrito dei casseri per la furia del maestrale.

La guerra ha riempito il mondo del suo sangue. L'umanità intera, prona nella sofferenza quotidiana, attende un'aurora di libertà serena. Ma se tutti desideriamo la pace, per il ricordo di quello che è stato, per il castigo di coloro che questa strage hanno voluta e permessa, per la fede nella civiltà di domani; per tutti i caduti gloriosi, per tutta l'immensa umanità senza nome ammassata nelle fosse delle trincee, sulle alpi e nelle pianure, sprofondata negli abissi del mare; per tutti i morti insepolti, per quelli che verranno e nel cui amore una generazione s'è votata al sacrificio, vogliamo una pace colla vittoria.

L'umanità ha un volto di distruzione. Tutto fu tentato quanto era umanamente possibile pensare, per distruggere, rovinare e uccidere. Tutti i mali, tutte le armi, tutte le bassezze, tutti gli eroismi e tutte le virtù. L'umanità col suo furore primitivo ci è davanti.

Domani le generazioni nuove ricostruiranno quello che noi distruggiamo, ma non bisogna temere di distruggere, se solo così si può aver la vittoria, ma non si deve temere di uccidere, se solo attraverso la morte si può giungere la vita. Le generazioni di domani, alacri e volenterose, urgono alle porte del tempo. Ci vorranno molti anni per ricostruire ciò che fu incendiato dai cannoni e inghiottito dal mare. Dopo l'esercito dei distruttori, la vecchia terra conoscerà l'armata dei nuovi costruttori, che un ti in una fratellanza di popol e di civiltà, memorie dei sacrifici compiuti, ridaranno al mondo le ciminiere della pace e i traffici delle industrie. Ma ora, no.

ce e i traffici delle industrie. Ma ora, no.

Sinchè la pace non si affacci al limitare, sinchè la vittoria non sia colle genti che si sono schierate dalla parte del diritto e della civiltà e della giustizia, tutto deve essere tentato per la fine immediata e vittoriosa della guerra.

Ripetiamo ancora una volta. Questa guerra reca colla sua soluzione una questione di vita o di morte per tutti i paesi. Per gli alleati, come per gli imperi centrali.

In un altro dei discorsi di Lloyd George, il principe della politica degli alleati, l'uomo che con Kitchener vide meglio di ogni altro la guerra, disse a Bangor il 28 dicembre 1915:

« Se la Germania vince, sono i cattivi elementi che vinceranno. Noi saremo allora i vassalli, non della migliore Germania che consacrerà la scienza al servizio dell'umanità, non della Germania dalla filosofia maschia che aiutò l'Europa a spezzare i lacci della superstizione, ma della Germania che per organo suo ha preso la voce rauca dei cannoni Krupp, della Germania che ha attaccato la scienza al carro della distruzione, d'una Germania che pratica una filosofia di forza, di violenza e di brutalità ».

Ricordiamocelo, ora: siamo in tempo. Ogni arma deve concorrere per la vittoria.

E risale veramente all'anima la vecchia preghiera di Gorsedd, di cui parla il ministro inglese: « O Jesu, mad ganwith! », O Gesù, impedisci il male!

Ma Cristo è stato inchiodato dai 420 germanici alle cattedrali di Reims. E Gesù non ha impedito che morissero i bimbi di Bruxelles e le donne del Lusitania.

Uccidiamo la Germania militaristica colpendola al cuore. Distruggiamo i veri focolari della strage, i semenzai dei cannoni, i depositi delle armi, giacchè a noi questo mezzo è concesso.

I tedeschi hanno creduto nei gas lacrimogeni e asfissianti, e li hanno adoperati; hanno creduto nelle fialette piene dei bacilli del tifo e del colera, e le hanno adoperate; hanno creduto nella campagna dei sommergibili, e non hanno avuto ritegno alcuno.

Se un'infezione si propaga nel corpo di un individuo, il chirurgo provetto risale all'origine e ne estirpa la fonte. Ebbene, l'Europa scelga — mi si passi il confronto — il suo chirurgo nell'aviazione e bruci il germe dell'infezione germanica. La lue militaristica deve essere vinta e domata alla sua base.

Si miri con volo acuto verso il cuore della resistenza nemica. Si incendi, con una pioggia di distruzione l'officina che crea le armi della difesa tedesca.

I morti uccisi a tradimento nelle trincee e nei mari, attendono. I caduti, falciati dalle mitragliatrici pel folle sogno della Germania imperiale, attendono ancora. Le madri e le vedove, i vecchi e i bimbi nelle case vuote, nei campi deserti, dalle chiese sventrate, attendono sempre.

Cada dal cielo la pioggia mortale portata dalle ali latine. Nessuno ci condannerà mai di aver assassinata la guerra.
Nino Salvaneschi.

Quello che sarà l'aviazione

(da "ALI e RUOTE")

Nè Giulio Verne, nè Robida, nè altro profeta o favoleggiatore noi vogliamo imitare in queste brevi Note sulle promesse splendide che oggi, allo stato in cui si trova, si fa l'aviazione. Noi osserviamo tutto quello che essa compie nel campo militare, l'unico nel quale oggi le si permetta di farsi conoscere e apprezzare, e da quello che essa compie appunto in questo campo possiamo trarre le conclusioni, le conseguenze di quanto ci potrà dare quando la guerra che oggi ce l'ha tutta presa per suo uso,



Il Generale Fayelle, comandante in capo delle truppe francesi in Italia.
(Fot. Argus - lastre Tensi)



quale varietà di usi, ce l'avrà restituita per le opere di pace e di civiltà.

Che cosa anzitutto ci ha dimostrato l'aviazione in questo infernale periodo di guerra? La sua sicurezza. Il bisogno militare stesso, incalzante nella richiesta continua, e non sempre possibile a soddisfare tanto dal lato del materiale, quanto da quello dei piloti e dei meccanici, avrebbe dovuto darci una somma di luttuosi avvenimenti nei campi di prove (perchè vanno esclusi, sarebbe anche inutile il dirlo, quelli occasionali da fatti guerreschi), perchè tanto il materiale, quanto il personale che se ne serve, non ha avuto nè tempo nè modo di ottenere quell'esattezza e sicurezza di collaudo che è possibile ottenere in tempo di pace, quando il bisogno urge, sì, ma non nel modo col quale urge quando trattasi di bisogni bellici. Date queste premesse, ne viene logica la conseguenza che abbiamo da lodare i nostri industriali per la perfezione del materiale, perchè, se una statistica si dovesse fare, essa sarebbe oltremodo confortante in questa materia.

Si può adunque stabilire per massima, e massima importante, che ormai il volo è sicuro e che l'aeroplano, in qualunque forma sia costruito, offre la sicurezza di trasporto che offre l'automobile, il treno, o qualsiasi altro mezzo moderno. E questa sicurezza non ha limiti nell'altezza; non ha limiti nella velocità — se ne raggiungono ormai delle favolose; — non ha limiti nelle distanze da superare, nè ha manchevolezze negli atti di spiccare il volo e riprendere terra, operazioni queste che ormai reclamano anche uno spazio abbastanza limitato.

Data quindi la sicurezza dei trasporti, possiamo essere sicuri che l'aviazione costituirà per l'avvenire il mezzo migliore per portarsi da un punto all'altro non solo, ma per trasportare oggetti. E non c'è chi non veda il grande guadagno e la grande comodità del servirsi dei mezzi aviatori invece degli altri mezzi ora in uso. Anzitutto la grande igiene dei viaggi in aria nel confronto di quelli in terra o in mare; la brevità dei viaggi stessi e, quando le cose saranno meglio equilibrate, anche la grande economia. Leggiamo giorni addietro nel *Journal des Débats* che in una riunione tenutasi recentemente a Londra sotto la presidenza di Lord Cowdray, ex-ministro dell'aviazione, qualcuno domandò a che cosa sarebbero serviti, dopo la guerra, tutti gli apparecchi che oggi si costruiscono. Holt Thomas rispose che un magnifico avvenire sarà loro riservato in tempo di pace. Alla velocità media di 128 chilometri si andrà da Londra a Parigi in 3 ore anziché in 7; a Roma in 12 ore e mezza, mentre adesso se ne impiegano 42; a Pietrogrado o a Costantinopoli in un giorno solo. E' vero che il prezzo chilometrico è sempre molto elevato, ma si può facilmente ridurlo e il viaggio da Parigi a Londra costerà circa 125 lire, che non è un prezzo eccessivo; il porto di una lettera 10 centesimi; quello di un pacco postale del peso di un chilogramma meno di L. 2,50. Thomas prevede anche un grande sviluppo dell'aviazione nelle colonie, dove vi sono immense regioni con pessime strade e scarsissime ferrovie. Per soccorrere gli aviatori in caso di tempesta e di accidenti, vi sarebbero ogni 15 chilometri dei campi di atterramento.

E' un vero programma dell'avvenire dell'aviazione quello che Holt Thomas ha voluto esporre nella riunione di Londra, e quelle sue parole sono appunto quelle che avremmo dette noi e che qui ci è piaciuto di ripetere. Noi abbiamo in Italia, forse più che in ogni altra nazione, fortissimo il bisogno di vie di comunicazione tra città e paesi, tra centri rurali e centri cittadini, tra montagne e pianure, tra continente ed isole, e come potremmo noi moltiplicare ferrovie e navigli se in centri piccoli tanto le une che gli altri sarebbero passività enormi per lo Stato e per i Comuni? E se una volta ci ha sorriso l'idea di vedere l'automobilismo soccorrere tutti questi bisogni, ed a molti infatti soccorre con una rete discreta di servizi pubblici automobilistici, oggi invece, coi trionfi sicuri e concreti dell'aviazione, ecco

risolto ogni problema, ecco la vita che come benefico sangue scorrerà nelle arterie e nelle vene di questa nostra grande Italia, che dovrà essere benigna verso ogni sua terra, verso ogni suo figlio.

Il treno ha le sue grandi linee di comunicazioni, ha i suoi trasporti di gran numero di persone e di tonnellate di merci; ma chi porterà ad esso questo fiume di gente, questa valanga di prodotti, se tanto l'uno quanto l'altro non vengono incanalati nel grande collettore dei trasporti minori? E questi trasporti minori noi ce li immaginiamo appunto come le innumere vene dell'organismo umano. Immaginiamoci ad esempio l'ideale dei servizi postali. Dalla lontana rupe il pedone porta la lettera al paesetto vicino. Di là muove, non più a piedi per 20 o 30 chilometri di marcia un povero e mal pagato messaggero, ma una sbuffante motocicletta che perecorre la rete dei sobborghi e dei comuni, raccoglie la posta di tutti, fila velocemente all'ufficio adatto. Da questo ufficio, che fa centro a centinaia di paesi, collegati

Quali potranno essere gli impedimenti? I bilanci forse? Ma essi subiranno dopo la guerra dei mutamenti che per ora non possiamo nemmeno lontanamente supporre. Gli uomini forse? Ma essi dopo la guerra saranno tutti nuovi... o rinnovati. E al di sopra dei bilanci, al di sopra degli uomini, al di sopra di ogni cosa noi avremo i bisogni della civiltà e del progresso, avremo i popoli che ricorderanno gli uomini che li sostennero in guerra; questa felicità noi l'abbiamo acquistata col sangue, questi bisogni debbono essere soddisfatti, perchè per questo combattemmo e do'orammo.

Ed ecco il perchè noi siamo sicuri dei trionfi dell'aviazione come trasporto ideale di uomini e di cose, ecco perchè noi siamo sicuri che ogni nuovo impianto di servizi di trasporto sarà fatto con e per mezzo dell'aviazione. Lo reclama la civiltà, lo reclama il progresso, lo reclamano gli uomini dell'avvenire, lo reclama la grande bontà e sicurezza del mezzo.

E dopo guerra sarà il trionfo più grande e me-



L'Armata Americana sul fronte di Francia. — Gli ordini vengono emanati. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

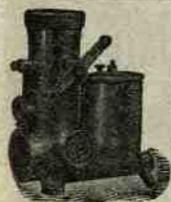
da motociclette, parte zeppo di corrispondenza l'aeroplano gigantesco. Esso lancia pacchi nei diversi centri che percorre, lancia dall'alto le innocue bombe di carta, contenente i messaggi del circondario e continua il suo volo. Al centro maggiore fa scalo, consegna al treno la posta per i centri lontani, raccoglie quella da distribuire al ritorno e compie la sua missione consolatrice con quella velocità che fa sussultare i cuori e non... bestemmiare i servizi. E quello che è fattibile per la posta sarà fattibile per gli uomini, per altri trasporti di materiale. Quelle enormi distanze fatte di corsi di fiumi, di monti da aggirare, di piane immense da attraversare, scompariranno. L'aeroplano taglia le strade in mezzo, valica i fiumi, i monti; non conosce che un sol tempo, il minimo; non conosce che la linea retta, la più breve; non conosce che un solo ostacolo, ed è fragilissimo e sormontabilissimo, l'aria. Esso vola, vola sicuro e padrone e vince tutti dall'alto del suo cielo, di cui si è reso padrone. Ma è questa una realtà? Chi vorrà e potrà opporsi alla realizzazione di essa?

ritato dell'aviazione. Lo tengano bene in mente gli uomini di commercio e gli uomini d'industria. Non è la parola dell'ingl. Thomas e di tutti gli altri uomini che come lui hanno voluto confortare i fabbricanti di aeroplani, ma è la vita moderna che richiede questo progresso dei mezzi di trasporto, e che non può certo rivolgersi agli antichi sistemi quando ne ha sotto mano uno nuovo che rappresenta l'avvenire e che dà garanzie massime di maggiori guadagni materiali, se non soddisfacessero già quelli morali. In pochi anni noi faremo i nostri migliori viaggi per le vie aeree, noi avremo i servizi pubblici di posta e trasporti di prodotti del suolo a mezzo di vie aeree ed i nostri cieli saranno continuamente solcati da queste grandi farfalle radiose, che sembrano un sogno pochi anni addietro ed or sono la più splendida realtà.

Inchiniamoci davanti a questa che tra le vittorie del genio umano è forse la migliore, la più grande, la più utile e ce ne saranno grati i nostri nepoti.

E

G. V.



**Carburatore
Italiano**

FEROLDI

Riconosciuto il migliore
per **AUTOMOBILISMO**
ed **AVIAZIONI**.

TORINO - Via Silvio Pellico, 6.



Per il reclutamento in America. — Una tank portata in giro per le vie di New York e la propoganda per reclutare nuovi uomini per la guerra. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

La nostra resistenza

Un'alta autorità militare britannica esaminando la situazione in un'intervista con l'Agenzia Reuter ha così parlato di quanto riguarda gli avvenimenti sulla frontiera italiana: « Per le cose d'Italia, posso dichiarare che tutto il merito di avere arrestato il nemico prima che fossero giunti gli aiuti degli eserciti alleati, spetta esclusivamente all'esercito italiano ».

Siamo — lo si può dire con giustificato orgoglio di razza — ritornati nell'ammirazione e nella stima del mondo, e tutto fa credere che ci resteremo questa volta per sempre perchè mai, come in queste ore di tristezza, ognuno di noi seppe comprendere l'estrema gravità della cosa. Doveva accadere, per fatalità storica e morale, quello che accadde per farci chiara la situazione e mostrarci il pericolo nella sua truce realtà, onde infonderci il coraggio necessario per fronteggiarlo quando evitarlo non era stato possibile? I fatalisti, e quelli che non hanno soverchia fiducia nella persuasione intima che ognuno di noi avrebbe dovuto avere della necessità del nostro intervento in guerra, ammettono la necessità di questo tragico episodio della guerra internazionale, e ne deducono che esso ha formato un popolo, lo ha riunito, raccolto, fuso come in un crogiuolo, permettendogli ed imponendogli l'uso di ogni latente energia pur di raggiungere anzitutto lo scopo difensivo e dopo questo l'altro nobilissimo di punire l'oltracotanza nemica. Noi lasciamo all'esame dei posteri questa discussione che ha bisogno di molti elementi, ora mancanti, per potere approdare ad alcuni che di concreto. Osserviamo soltanto il grande fatto psicologico senza studiarne le cause e senza addentrarci in esse. L'Italia, come nella canzone di Mameli, s'è desta come un solo uomo appena ha sentito la grave minaccia dello straniero e, vero miracolo strategico da tutti riconosciuto, in pochi giorni ha riorganizzate le proprie forze in modo da opporre una resistenza delle più tenaci che finora eserciti assaliti abbiano opposto alla preparata valanga di assalitori. I bollettini che giorno per giorno ci vengono comunicati con la firma del nuovo generalissimo Diaz, che fino a ieri le autorità militari dei nostri alleati conoscevano appena di nome,

sono improntati ad uno spirito di tranquilla serenità, se addentro ad essi si voglia leggere bene, essi ci danno quella fiducia nei nostri sforzi che ha servito a rincorarci e a farci sempre più sicuri della vittoria delle armi nostre e dei nostri alleati che combattono per la libertà e per il diritto.

La lotta è atroce, ma i nostri soldati non solo la combattono quando è voluta dal nemico, il quale tende ogni suo sforzo per oltrepassare le linee da noi scelte a difesa e continuare lo scempio della nostra terra, ma la combattono, e con accanita asperità, quando rispondono agli attacchi con valorosi e sempre riusciti controattacchi.

Il nemico è forse stanco? pensava in questi ultimi giorni qualche critico militare esaminando la relativa quiete negli assalti, non più preparati con la grandiosità germanica, avverso le nostre difese sul Piave. Ed altri critici ribattono: No, è questa la sosta di preparazione che ha luogo sempre dopo le grandi battaglie e che prelude ad ulteriori sforzi, a nuovi tentativi di rivincite, a nuovi più potenti assalti. Ma il nostro esercito, da solo, ha per ora resistito all'urto violentissimo; possiamo, a buon diritto, nutrire salda la fede che in unione all'esercito inglese e francese, anche il rinnovato assalto (lo si prepari pure tedescamente che noi a nostra volta non mancheremo di altrettanta preparazione) sarà da noi rintuzzato fino a che la vittoria non ci arrida completamente.

Questa vittoria sarà completa e ce ne diranno i termini veri i nostri uomini politici che in questi giorni nel grande consesso di Parigi riuniti fondano la carta statutaria della nuova civiltà mondiale. O'è qualchecosa che si rinnova per l'umanità in questi giorni che sembrano, e speriamo lo sieno, gli ultimi di questa grande conflagrazione.

La conferenza di Parigi se dal lato tecnico è destinata a proporre e mettere in atto tutti quei provvedimenti che servono a far vincere la guerra strategicamente, economicamente, politicamente, dal lato generale, ed è quello che interessa grandemente l'avvenire di tutti i popoli del mondo, è destinata a dire la grande parola di risurrezione, di libertà, di giustizia, di amore, di fratellanza.

Il grande consesso che si è aperto a Parigi ha

avuto inizio con poche parole dette dal ministro di Francia Clemenceau; vogliamo qui riportarle a conclusione di queste nostre note settimanali:

« Signori! Spetta a me l'onore di darvi, a nome della Repubblica francese, il benvenuto durante la più grande guerra. È il supremo sentimento della solidarietà dei popoli che ci riunisce in quest'ora per conquistare sul campo di battaglia il diritto ad una pace che sia veramente pace dell'umanità. Per questo siamo tutti qui, magnifico convegno di speranze, di doveri e di volontà, con i cordi per tutti i sacrifici che impone l'alleanza che nessun intrigo e nessun vacillamento potrà mai momentaneamente intaccare. Si tratta di tradurre in atto l'alto fervore che ci anima. Il nostro compito è di lavorare. Lavoriamo! ».

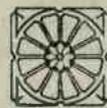
E lavoreremo tutti per questa pace dell'umanità. Così ci sta insegnando, in questi giorni di supremi sforzi, il nostro valoroso esercito che ridà gloria ed onore alla nostra terra!

La Stampa Sportiva.

Seguendo la grande guerra

Giornalismo eroico.

La città dalla cattedrale meravigliosa per bellezza e grazia d'architettura e d'ornati, con le



Il più recente ritratto del Comandante in capo

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio Pezzi staccati per Bicyclette e per Automobili.

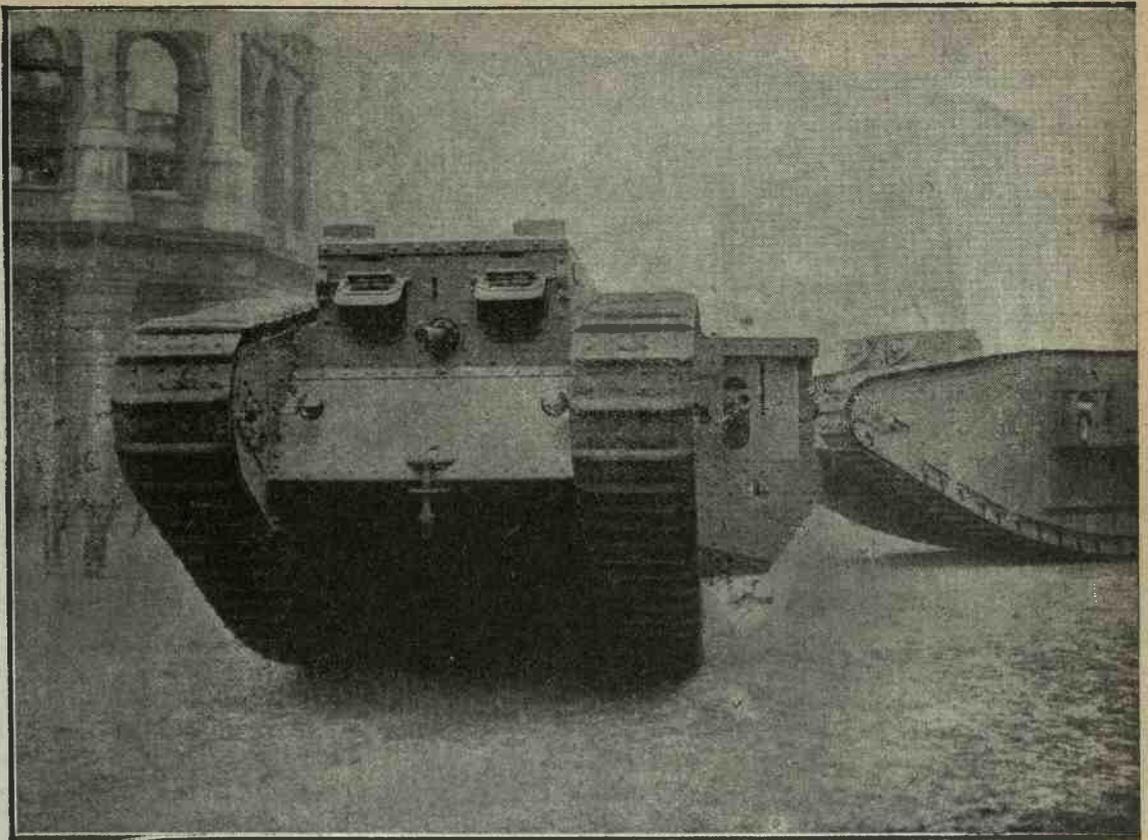
VILLAR PEROSA (Pinerolo)

ne torri levate al cielo come braccia imploranti
 Reims — la città popolosa e fiorita, ricca di
 storia e di poesia, è stata sbranata, spezzettata,
 macerata, sconvolta dal cataclisma che ha infu-
 riato su di lei e che infuria ancora. Diecimila case
 sono distrutte, la chiesa magnifica è mutilata, le
 strade sono strappate e fra le macerie — ironico
 riso della natura — spuntano cinffi di vegetazione,
 arboscelli fragili, cespugli fioriti: vegetazione di
 un camposanto.

Gli obici tedeschi intessono nel cielo, al disopra
 delle poche case rimaste, al disopra delle poche
 vite umane ostinate a restare nella martire città,
 una fitta trama di folgori, di scoppi, di sibili e
 nonostante qualche bambino gioca davanti alle
 porte e in un ristorante qualcuno desina ancora.
 In Reims cadono anche 3000 obici, in un giorno,
 ma la vita è più ostinata della morte..

C'è ancora un fattorino postale che distribuisce
 lettere a quei prigionieri nel cerchio di fuoco;
 in una cantina funziona sempre il municipio con
 capo il Sindaco, un vecchio eroico, e nella cat-
 edrale violata il cardinale Luçon segue e dirige
 lavori di ricerche per rintracciare fra le macerie
 frammenti di statue o di vetri dipinti, non tra-
 curando le visite alla popolazione decimata della
 città e dei villaggi vicini.

E nella città eroica e tenace su cui piove il
 fuoco nemico e che tien vivo un fuoco d'amore,
 un'altra cosa resiste ancora: un giornale.



I fattori del'a grande odierna vittoria inglese. Le Tanks. — La nostra fotografia rappresenta questi mostri durante la rivista del Lord Mayor. (Fot. Argus - lastre Tens.)

È il simbolo del pensiero libero e civile che nessun cannone può infrangere, nessuna prepotenza incatenare; è un baluardo morale resistente contro l'urto barbarico; è l'anima d'una città, che vive e si evolve anche sotto le rovine.

L'*Eclairneur de l'Est* non ha più tetto nel suo ufficio, non ha quasi più macchine nella tipografia, non ha che due operai e due operaie per comporlo e stamparlo, non ha che il direttore, Paul Dramas, per redigerlo.

La pioggia di fuoco ha sfondato il tetto, ha rovinato le macchine, ha ucciso gli operai o i redattori; il giornale ha ridotto il formato, ha ridotto le pagine, ma esce ogni settimana.

Allora ed adesso.

Canne fu il più grande disastro militare di Roma: settantamila gli uccisi oltre i prigionieri. Ma Roma non si abbatte. — » Si chiudano in casa le donne, se vogliono piangere i loro morti, ma non si mostrino nelle vie e nei templi a dare spettacolo del loro dolore. Il lutto non oltrepassi i trenta giorni ». — Così Fabio dittatore ordinò, e così fu fatto.

Tutti gli uomini atti alle armi furono arrolati; i templi furono spogliati dei trofei di guerra, da due secoli di vittorie accumulati, per fornire di armi l'esercito; tutte le case furono spogliate di argenti e di bronzi e furono appaltate e messe in vendita financo le terre dell'Agro che il nemico occupava. Per propiziarsi gli Dei si ricorse a sacrifici umani; nel *campo scellerato* furono sotterrati vivi due Galli e due Greci, poichè molti di essi erano nelle schiere di Annibale e molti di quelli che si trovavano in Roma vi esercitavano lo spionaggio.

Annibale aveva fatto circa 10.000 prigionieri e permise che una loro rappresentanza si recasse a Roma a perorare una sollecita pace; ma un littore corse fuori le mura di Roma per impedire alla rappresentanza di mettere il piede entro la città, mentre il Senato deliberava di non volere nè riscattare prigionieri nè trattare di pace.

Asperriamo fu pure il Senato contro gli sbandati e i fuggiaschi da Canne riparatisi a Venosa e Canosa; non fu loro permesso di tornare a Roma. Per meglio cementare l'unione sacra, nel Senato furono accolti settantasette nuovi citta-

dini, con preferenza per chi aveva riportato corone civiche in battaglia.

Dopo ciò e dopo essersi propiziati gli Dei i Romani andarono alla riscossa e lo straniero che calpesta il suolo d'Italia venne a sua volta disfatto. Tutto ciò a titolo di analogia è ricordato ora nel *Marzocco*.

I canti dell'aggressore.

CENSURA



britanniche in Francia, Sir Douglas Haig. (Fot. Argus - lastre Tensi).

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA e LA STAMPA SPORTIVA
 costa 10 centesimi.

Gomme Piene
WALTER MARTINY
 per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

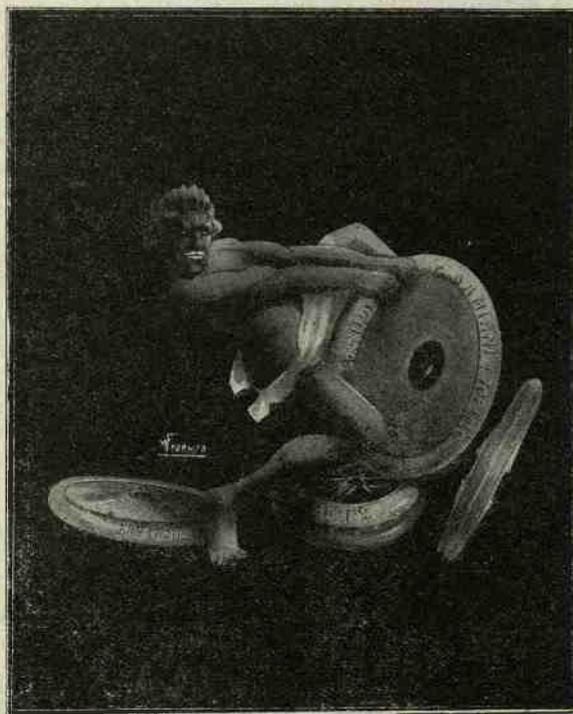
Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



FABBRICA TORINESE
Pneumatici e Ruote d'Aeroplani
GIUSEPPE DAMIANI



TORINO - Via Belfiore, 50 - Tel. 38-58

OFFICINE MECCANICHE
BREVETTI SARACCO DI
ALFREDO TALAMONA

TORINO

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE
Fabbricazione di proiettili
STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO

E' uscita l'interessante pubblicazione "ALI e RUOTE", la Storia dell'Aviazione Militare Italiana. Contiene oltre 200 fotografie. E' messa in vendita presso le principali librerie del Regno. Chi volesse acquistarla può inviare cartolina-vaglia di L. 2,35 all'Amministrazione della Stampa Sportiva, Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO.

LA PROVA

Ora più che mai — guardando in faccia il destino — noi ci sentiamo sereni, piena l'anima di fiducia e di speranza. Ora più che mai — guardando in faccia il nemico — noi ci sentiamo forti, fermi, incrollabili nel nostro indomito proposito di resistere tenacemente soffrendo la nostra sofferenza più grande, aspettando la nostra ora più bella.

Noi crediamo nel destino: nel nostro destino che si compie e supera in questo momento la sua prova suprema. Tanto più ardua la prova tanto più vicina quell'ora. E tanto più fulgida la nostra vittoria. La civiltà è tale fenomeno che non può assolutamente essere contenuto e ristretto, rimpicciolito e menomato entro l'angusta cerchia delle umane miserie e neppure in quella più lata e comprensiva delle umane grandezze. Cosa possono contro il destino, il tradimento e la viltà se non ci possono niente l'eroismo e la gloria? La civiltà è un diritto imprescindibile della vita, è un'emanazione inalterabile della natura che signoreggia misteriosa ed imparziale su tutto e su tutti e nessuna cosa, nessun avvenimento, nessun uomo possono interromperne o modificarne il corso fatale, giammai!

Le vie del destino sono al di fuori ed al di sopra di ogni potenza terrena; misero chi si illude di attraversarle con la forza e con la violenza!

E' scritto! Era scritto!
E' scritto che la civiltà debba vincere, che il diritto debba trionfare, che la libertà debba splendere nel mondo finalmente e per sempre. Era scritto che anche l'Italia — per il conseguimento di questo fine sublime — dovesse anch'essa subire la sua prova. E' necessario accettarla senza tremare e senza titubare: non ce ne manca la forza, non ce ne mancano i mezzi, non ce ne manca il coraggio; bisogna solo che non ce ne manchi la volontà. Chi teme il dolore e paventa il sacrificio non è degno della vita. La tragica grandezza dell'ora che passa non può non imporre a ciascuno la sua parte di lacrime. E' con le sofferenze di tutti che si supera la prova; è con le sofferenze di tutti che si fa grande la Patria.

Cosa importa se un lembo del sacro suolo è calpestato dallo straniero? Cosa importa se il nemico, fatto audace dalla disperazione e più audace ancora dai primi successi ott-nuti sul nostro fronte per una sciagurata concomitanza di circostanze che — troppo — ridondano, sì, a suo immediato vantaggio (quantunque non certo a gloria delle nostre armi) già crede di essere vicino alla mèta sognata e già pensa di non aver più dinanzi alcun serio ostacolo per raggiungerla finalmente? La nostra fede è alta come la nostra stella; la nostra forza è grande quanto è sacro il diritto e ideale per il quale combattiamo con tutti noi stessi. I cuori — oggi — devono essere allo stesso livello di quella fede e di quella stella e gli occhi devono frenare ogni fremito d'ansia ed ogni brivido di paura per fissarsi, fermi, decisi, luminosi nel cielo dove l'aurora della pace auspata già splende. Cercando di affrettarla per lui il nemico affretta per noi l'ora suprema della vita; vale a dire della Vittoria.

Non può, non deve essere che così: altrimenti bisognerebbe proprio credere che una volontà potente e suprema abbia davvero decretato la scomparsa dal mondo di ogni forma civile ed il trionfo della barbarie; bisognerebbe davvero credere che il vecchio Dio, padre di infinite miserie e di ogni bontà, sia davvero l'amico fedele, il protettore deciso del Kaiser e del degno popolo suo.

La prova è dura: dura come nessuno, forse, fra noi, l'aveva mai pensata. Ma appunto per questo dobbiamo con più fermezza e con più fede affrontarla: saper attendere vuol dire resistere; saper resistere vuol dire vincere. Vinceremo! E' necessario però che ciascuno faccia il proprio dovere senza egoistiche restrizioni, senza dubbi esagerati senza allarmi insensati. E' necessario che ciascuno sia al proprio posto: i soldati al fronte pronti a



Le pittoresche pescivendole di Lisbona portano sulla testa gli obici da 125 con eguale facilità come si trattasse di un cestello di pesci. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

far olocausto della vita, noi dietro i soldati, compatti ed unanimi, pronti anche noi a tutto pur di mostrare al nemico che contava sulla nostra debolezza più ancora che sulla propria forza, che con l'esercito combatte tutta la Nazione, tutta l'Italia fiera, orgogliosa, sublime, cinta del suo lutto e del suo spasimo come d'un'aureola di gloria imperitura, decisa alla vittoria con tutta se stessa.

E soprattutto tacere: verrà il tempo delle recriminazioni e delle critiche, delle lamentazioni e delle accuse, delle maledizioni e dei rimproveri; ora è tempo di raccoglimento e di silenzio, è l'ora tragica e terribile in cui tutte le anime e tutti i cuori debbono essere uniti per fronteggiare il pericolo e per concretare nei fatti la resistenza: ogni voce di protesta aumenta quel pericolo e scema quella resistenza; ogni voce discorde è un incitamento al nemico vicino che cerca di scoprire in quell'unione la minima crepa per affondarvi la sua spada e la sua barbarie annientatrici.

Tacere ed agire: solo in questo silenzio fervido di opere concordi e feconde l'esercito che difende la Patria potrà sentire il battito commosso del cuore, il fremito profondo dell'anima vigile e

pronta che ad esso si affida ed in esso confida per la sua salvezza, per il suo avvenire, per la sua gloria.

Le tombe del Risorgimento si scoprono, i morti si levano, in massa.

Il loro sguardo ammonitore e severo è rivolto a noi pieno di aspettazione immensa e solenne: tocca a noi rispondere a quell'aspettazione; tocca a noi mostrarci degni di quei morti.

Fuori, fuori d'Italia il barbaro che non conosce pietà e non conosce legge! I nostri soldati hanno bisogno del nostro aiuto per scacciarli. Aiutiamo i nostri soldati! I posteri ci benediranno. E ben venga il più grande sacrificio se esso è necessario per la grandezza e per la libertà della Patria.

Gavino Boy.

Spigolature

I turchi in Italia.

Il fatto che truppe turche sono commiste a quelle tedesche e austro-ungariche che premono ora il nostro suolo nel Friuli, fa ricordare all'on. Podrecca nel *Popolo d'Italia* le invasioni turche nella stessa regione avvenute negli anni 1470, 1472, 1477 e 1499 devastando e uccidendo.

L'ultima volta i turchi scesero all'Isonzo con 17.000 cavalli, e ad onta dell'accanita resistenza dei veneziani, lo guadarono dirigendosi, tra i consueti incendi e rapine, al Tagliamento, a Pordenone e a Porcia, dove trassero schiava gran parte della popolazione e in ispecie le giovani donne.

Varcato il Livenza, infestarono Sacile, Conegliano, Serravalle (ora Vittorio). Ma il Tagliamento s'era gonfiato per le piogge ed essi per non venire assaliti dai veneziani, decisero di ripassare il fiume; non potendo, però, trar seco le turbe ridotte in schiavitù, le scannarono (1600 furono gli uccisi, in gran parte donne e fanciulli) e passarono il fiume fra Valvasone e Gorizizzo.

La novella dell'atrocità immane commosse il Senato Veneto, che emise un proclama pel quale « ogni testa di turco se pagherà un ducato ».

Non ci volle altro per far divenir bellicososi anche i contadini meno animati da spirito di libertà e patriottismo. Quello che l'amore all'indipendenza non aveva potuto — la leva in massa — potè il « ducato », onde i villaggi si sollevarono. Mortegliano, assalita, non solo si difese eroicamente, ma menò strage dei musulmani, e l'esempio fu imitato da tutte le ville.

I contadini con forche e falcetti uscivano alla caccia e — narran le cronache — nella sola Udine vennero portati al signor Luogotenente della Repubblica oltre 1000 teschi. I turchi, sgomenti, si raccolsero sull'Isonzo, si divisero il bottino e per varie vie ritornarono in seno ad Allah.

Contro i sottomarini.

Molti mezzi sono stati immaginati per acchiappare i sottomarini, ma, via via che gli Alleati distruggono, i tedeschi ricostruiscono. Molti in-

ventori americani stanno lavorando per combattere i sottomarini efficacemente, e uno fra essi ha immaginato una serie di galleggianti, i quali sarebbero insieme vedette e sottomarini. Questi galleggianti, posti a circa 180 metri di distanza fra loro, sarebbero sfere d'acciaio, abbastanza grandi da contenere gli apparecchi necessari e l'equipaggio composto di un solo individuo. Non appena comparisse un sottomarino, l'uomo deciderebbe se silurarlo o se aspettare che si avvicini ad una delle mine da lui controllate e collocate in quindici o venti punti diversi. Se poi il nemico riuscisse a sfuggire, verrebbe sicuramente sorpreso dalle navi in vedetta precedentemente avvistate dall'uomo che trovasi dentro la sfera d'acciaio, mediante un segnale concertato.

La spesa per i 2200 galleggianti e le 33.000 bombe necessarie rimarrebbe sempre inferiore a quella ora sopportata dalla Germania per i suoi sottomarini. Altro sistema, già seguito, è questo: un fiuto battello mercantile naviga finché attira l'attenzione del sottomarino; allora entra in un cerchio di reti d'acciaio sommerse; se il nemico lo segue, si chiude la rete ed esso resta prigioniero.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
per tutte le applicazioni



Società Anonima
Giov. Henseberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

GIACOMO MERCANOINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

“GALLINARI”

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Cantieri: *LIVORNO - MARINA DI PISA*

Autoscafi

Idrovolanti

Eliche marine

e per **Aviazione**

SOCIETA' ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

“SAVOIA”

Direzione
e Amministrazione

MILANO - Via Manzoni
N. 5

Stabilimento
e Aerodromo

BOVISIO - MOMBELLO

Officine Meccaniche a
MUSOCCO

Costruzione prettamente italiana

degli

Aeroplani

“SAVOIA”

da caccia

da ricognizione

da bombardamento

Per informazioni rivolgersi alla

Società Aeroplani **“SAVOIA”**

Via Manzoni, 5 - **MILANO**

Telefono 37-98.

Telegrammi: AEROPLANI “SAVOIA” - Milano.

Attorno alla guerra

Gente nostra!...

Ripporta un giornale di Milano: « Il signor Giuseppe Castoldi, controllore presso lo Stabilimento Pirelli, di 51 anni, che ha avuto un figlio morto in guerra e decorato con medaglia d'argento, un altro figlio mutilato, mentre altri due suoi figli sono attualmente alla fronte, ha lasciato il proprio posto per arruolarsi volontario ».

Non è l'eroismo semplice, di cui si parla ogni giorno, specie ora che una simile guerra di liberazione arma il braccio di ogni uomo forte, ma è qualche cosa che lo supera in ogni sua forma, che è sublimo, lo eleva. Un padre che ha dato tutto quanto poteva, i suoi figli, che ne ha visto morire uno, venire a casa un altro mutilato, e che non contento ancora di aver fatto senza rimpianto soltanto pochi altri forse saprebbero e vorrebbero fare, dice alla patria, come alla madre che chiama i figli tutti a propria difesa: eccoti anche la mia parte, io non appartengo a me stesso ma a te; questa dedizione è sublime, ed a quelli che danno il minimo dovrebbe suonar di amara rampogna il gesto magnifico di quest'uomo che dà non il massimo ma il tutto.

Imitarlo? Ma basterebbe avvicinarsi appena al sacrificio che quest'uomo ha fatto e la patria nostra griderebbe, come griderà, la sua parola di bravura e di vittoria: basterebbe concedersi nella misura meno completa di quella usata da questo

uomo per dare tutto quello che la patria ha il diritto di reclamare. Non ammiriamolo soltanto, che oggi anche l'ammirazione è un atto — se non un pensiero — che porta via del tempo, ma consideriamolo e diciamo a noi stessi, alla nostra coscienza, al nostro egoismo: e noi che cosa demmo al posto del tutto che quest'uomo concesse?

E se ci sentiamo arrossire cerchiamo di smuoverci dal nostro posto solito e facciamo quel qualche cosa, per ora, e quel tutto in appresso... che dobbiamo fare, perchè possiamo. Quel tutto... la patria ha il diritto di pretenderlo come la madre, ma alla madre, come alla patria bisogna concedere senza attendere che ci chiami quando il pericolo le sovrasti.

Erpi.

I nostri cavalleggeri.

I reggimenti di cavalleria « Genova » e « Novara » designati da Cadorna negli ultimissimi bollettini di guerra alla riconoscenza della Patria, per essersi lasciati decimare pur di coprire la ritirata della III Armata, hanno continuata, col loro eroico sacrificio, una tradizione gloriosa. Il « Genova » cavalleria, dalle gialle mostre, è uno dei più vecchi dell'arma. Combattè al Bricchetto (Mondovì) il 21 aprile 1796 con le truppe di quel Colli di Felizzano che, « pallido d'ira », seppe contrastare al Bonaparte la fulminea avanzata della prima campagna d'Italia, ma già aveva combattuto prima a Valenza, all'assedio di Torino del 1706, ove si segnalò nell'attacco alle trincee della Madonna di Campagna, a Guastalla, a Casteldelfino, a Tidone. Ovunque, a piedi od a cavallo, seppe distinguersi ed ebbe la bandiera decorata con due medaglie d'oro al valore. Ha diviso ora con esso la magnanima dedizione quel « bianchi lancieri » (5° « Novara » cavalleria), che, meno anziano di lui, contando gli anni solo dal 1828, non è però meno ricco di tradizioni gloriose. Nato col nome di « Dragoni di Piemonte », esso mutava nel 1832 il nome in quello di « Novara » cavalleria, che più non lasciò, accoppiandolo ultimamente a quello di « bianchi lancieri », che si volle dargli per ricordare il colore delle sue mostreggiature. Anche esso — dice il *Secolo* — ha nella sua storia delle nobili gesta compiute nelle battaglie della indipendenza italiana a Monzambano, a Pastrengo, a Santa Lucia, a Sommacampagna, e poi nel 1855 alla Cernaia, e nel 1859 a Montebello, nel 1861 a Castelfidardo, all'assedio di Ancona e al Garigliano.

Poeta e Soldato.

Parlando del colonnello Giulio Bechi, morto eroicamente in battaglia, un collaboratore della *Nazione* narra d'una visita fattagli l'anno scorso, alla fronte, dopo la caduta di Gorizia, quand'egli era ancora maggiore. In lui il poeta batteva il soldato. La descrizione del misterioso corso del Timavo fu sulla sua bocca un inno. Qualcuno gli chiese: « C'è mai stato lei, maggiore, in Gorizia? » — « No, mai... — rispose — ma ci andrò... non fosse che per attraversarla e andare a morire nelle sue trincee, dalla parte di là... » — « Che tristi



Il generale Krobatin.

propositi!...» — osservò qualcuno. E Bechi: « Tristi? Tutt'altro! La realtà guardata in faccia, parla anche di questo... La vittoria costerà assai: e qualcuno dovrà pagare... » E poichè vi fu chi volle insistere per disperdere il cattivo influsso di quella logica, Bechi esclamò ridendo: « Non vale tacere: la verità è quella che è... Alla guerra occorrono coscienze nutrite così. Non cieche e rassegnate. Non bisogna fare scongiuri... Auguri, se mai... ». In quei giorni il Bechi era raggiante sperando che lo si sarebbe mandato in linea di combattimento: allora invece il Comando Supremo preferì proporlo a un importante ufficio. Ma quando più tardi venne promosso a colonnello, egli, allo stesso giornalista che ebbe ad incontrarlo a Udine, disse con gioia: « Sono ancor qui, ma per poco, se Dio vuole. La nomina a colonnello mi dà diritto ai primi posti...; la platea non mi va ». Come colonnello venne infatti mandato alla fronte a capo d'un reggimento di fanteria... e morì gloriosamente.



I generali che comandano i nostri nemici.
General von Hoethzendorf, capo dello Stato Maggiore austriaco.

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.



L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28bis Via Sacchi - TORINO

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO

R. GOVERNO INGLESE

R. GOVERNO SPAGNUOLO

R. GOVERNO ELLENICO

R. GOVERNO RUMENO

L'Elica INTEGRALE nell'attuale guerra europea è adottata dalle Armate: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa.

Società Ceirano Automobili Torino

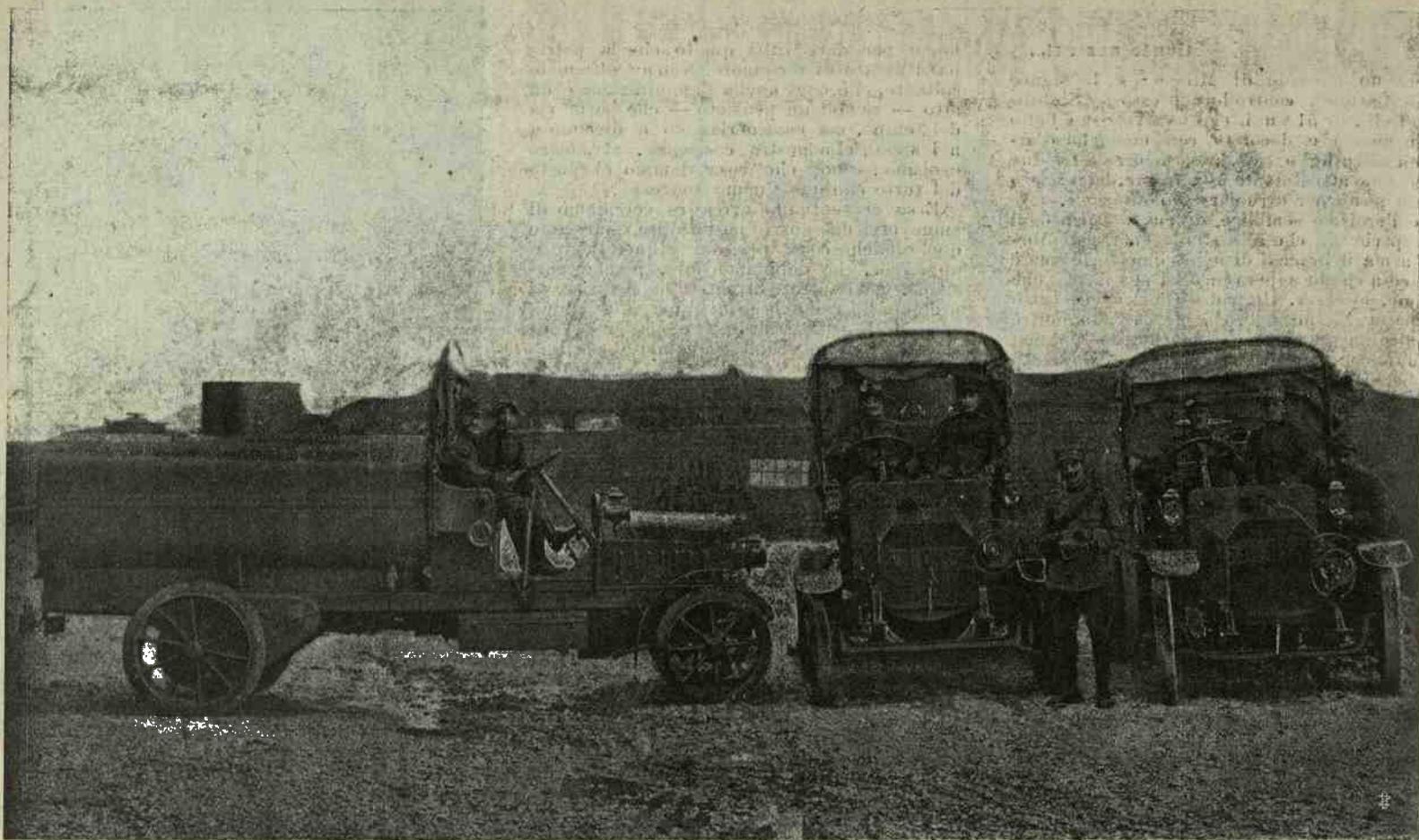
Vetture da Turismo per il 1917

12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: TORINO Via Madana Cristina, 66.



Il contributo della **S. P. A.** alla Guerra.
 Società Ligure Piemontese Automobili - Torino.

“ **AER** ”

Fabbrica di Aeroplani

Stabilimento Ausiliario - Decreto Ministeriale n. 23