

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 8 -	L. 9 -
SEMESTRE	L. 5 -	L. 6 -
TRIMESTRE	L. 2 -	L. 3 -
La copia cent. 10, arretrato 0.20		

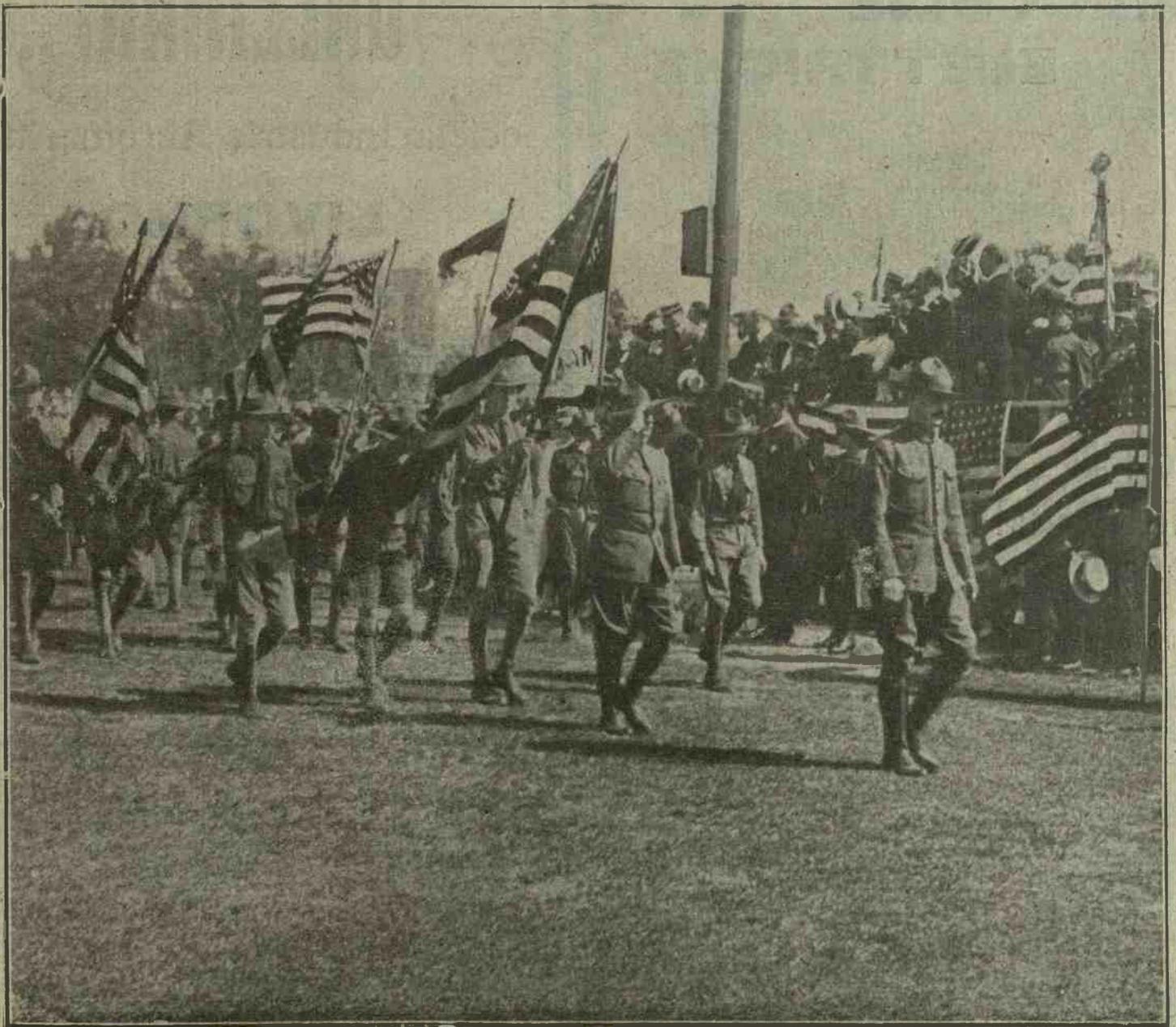
DIRETTORE

GUSTAVO VERONA

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 Romagnoli, 1

L'INTERVENTO AMERICANO



Un Reggimento di Boy-Scouts sfilava al Central Park di New York, precedendo una Divisione di soldati americani partenti per l'Europa.

(Fot. Strazza - lastre Cappei 1).

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



**ECONOMIA
DURATA
COMFORT**

Agente esclusivo per l'Italia:
DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Società Geirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917
12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

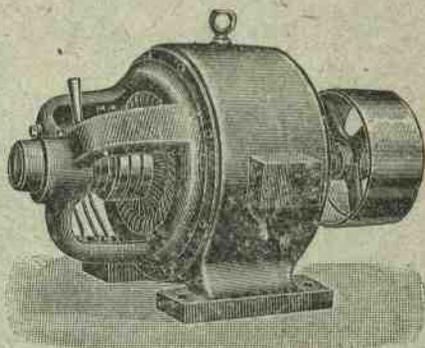
Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: **TORINO** - Via Madama Cristina, 66.

ERCOLE MARELLI & C.

**MACCHINE
ELETTRICHE**



**MOTORI - DINAMO - ALTERNATORI
TRASFORMATORI - VENTILATORI
AGITATORI D'ARIA - MAGNETI**

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

"GALLINARI",

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Autoscafi

Idrovolanti

Eliche marine

e per **Aviazione**

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

P. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL.º 22-79 · TEL.º COTTINRADIO

Il Grande Esercito Americano

Un corrispondente di guerra del *Times* dà notizia del modo come gli americani hanno risolto il problema enormemente difficile di formare, in un minimo di tempo, gli ufficiali. Per inquadrare il primo milione di soldati, il Governo americano ricorse a una soluzione di carattere provvisorio: formò dei campi di istruzione nei quali furono ammessi tanto i candidati provenienti direttamente dalla vita civile quanto quelli che venivano dalla guardia nazionale.

La cernita fu tuttavia severa: lo dimostra il fatto che alla fine del corso un buon decimo degli aspiranti si vide rifiutare il brevetto di ufficiale. Di questa prima infornata, il 20 per cento dei sottotenenti, scelti tra i meglio classificati, furono mandati in Francia per seguirvi un corso di perfezionamento.

Una seconda serie di candidati fu convocata nei campi e istruita con un metodo presso a poco simile: e le due infornate produssero circa 40.000 giovani ufficiali. Malgrado gli eccellenti risultati ottenuti, si credette di poterne conseguire di migliori grazie a un altro modo di reclutamento, non ammettendo cioè nei campi d'istruzione che i migliori sottufficiali e soldati delle divisioni nel frattempo formate, scelti tra il primo milione di uomini nella proporzione del 17 per cento. Ma il problema non consisteva soltanto nel dotare l'esercito di buoni ufficiali di truppa: occorreva il personale per un gran numero di Stati maggiori. Per rimediare a questa lacuna, si creò in Francia una scuola di Stato maggiore, alimentata da elementi scelti prelevati tra gli ufficiali di truppa, i quali vi ricevono una istruzione intensiva che dura 14 settimane, e quindi, dopo un tirocinio alla fronte, sono ammessi in servizio regolare.

Al momento attuale, l'esercito americano comprende, dunque, quattro categorie d'ufficiali, riconoscibili dai distintivi: quelli del vecchio esercito regolare (U. S.), quelli della preesistente guardia nazionale (U. S. con una sbarretta e un' N. G.), quelli di riserva (U. S. R.) e infine quelli dell'esercito nazionale.

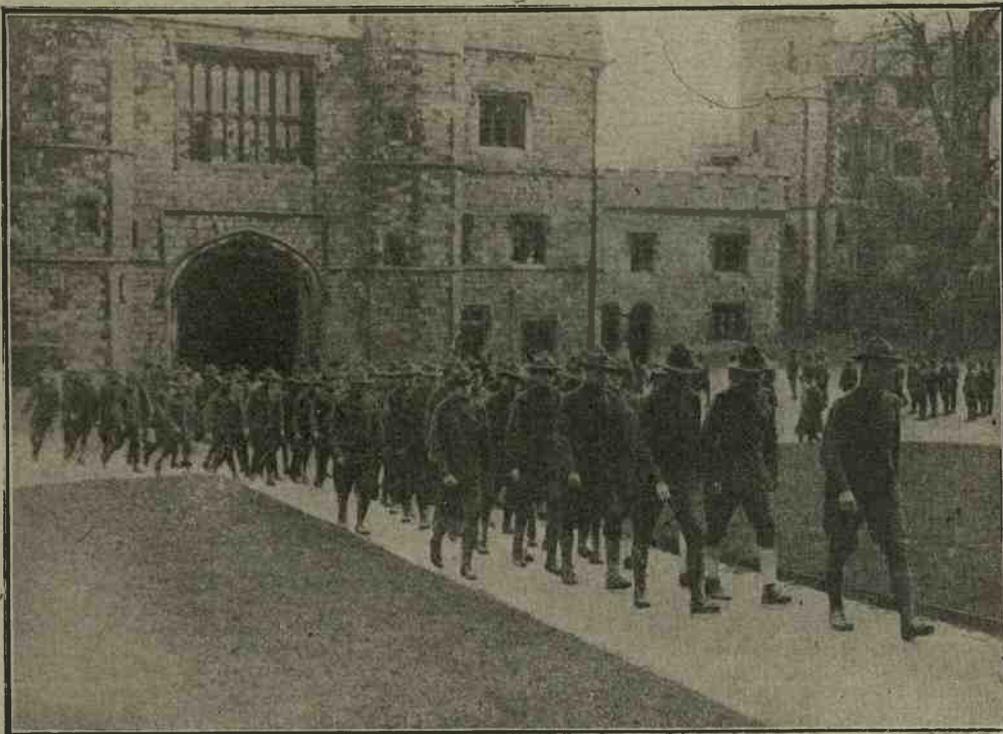
Gli Stati Uniti avranno un esercito di 5 milioni di uomini.

Telegrafano da New York che il Ministro della guerra, Baker, annunzia che alla riapertura del

Congresso presenterà varii progetti, preconizzanti la mobilitazione di un grande esercito americano, probabilmente superiore a 5 milioni di uomini.

Il Generalissimo Foch.

René Puaux ha pubblicato in questi giorni un interessante volumetto su Foch, nelle cui pagine, insieme con molti dati biografici, si trovano rias-



Il Re e la Regina d'Inghilterra hanno invitato al loro castello di Windsor una parte degli ufficiali e dei soldati americani ora in allenamento nelle vicinanze. Recandosi alla Cappella di S. Giorgio. (Fot. Argus - lastre Tensi).



Con le truppe americane nelle trincee in Francia. — Dopo ogni bombardamento con gas asfissianti, corpi speciali americani girano tutte le trincee rinnovando l'aria in queste, agitando delle specie di scopeventole. (Fot. Argus - lastre Tensi).

sunte le idee del generalissimo francese sulla condotta e sui principi della guerra esposti in alcune sue opere note soltanto agli specialisti.

Ciò che vi è di particolare in queste idee — osserva il *Matin* — è l'importanza che Foch dà, anche nelle terribili battaglie moderne, allo spirito essenziale della vittoria, ossia alla forza dell'intelligenza, all'idea tedesca che consiste innanzi tutto nell'accumulamento su un dato punto di tutte le forze meccaniche e brutali. Foch oppone i principi eterni della vita morale.

E il giornale cita alcune massime del generalissimo. Si è spesso citato l'aforisma di Giuseppe de Maistre: « Una battaglia perduta è una battaglia che si crede d'aver perduta, poichè una battaglia non si perde materialmente ». Riferendo questa formula, Foch la commenta così: « Dunque, si perde moralmente. Ma allora si vince anche moralmente », e noi possiamo prolungare l'aforisma nel seguente modo: « Una battaglia vinta è una battaglia nella quale non ci si vuol riconoscere vinti ». Ed ecco alcune altre formule del capo francese: « In guerra non ci sono soltanto i principi: ci sono il tempo, i luoghi, le distanze, il terreno; c'è il caso di cui non siamo i padroni. Non impunemente si violano questi principi: la fortuna si stanca, lo spirito riprende ben presto il sopravvento sulla materia e sul caso ». E più oltre: « Non basta, infatti, far dei progressi: essi non sono vitali se non a condizione che si tenga conto degli ostacoli con cui il nemico può intralciarli ».

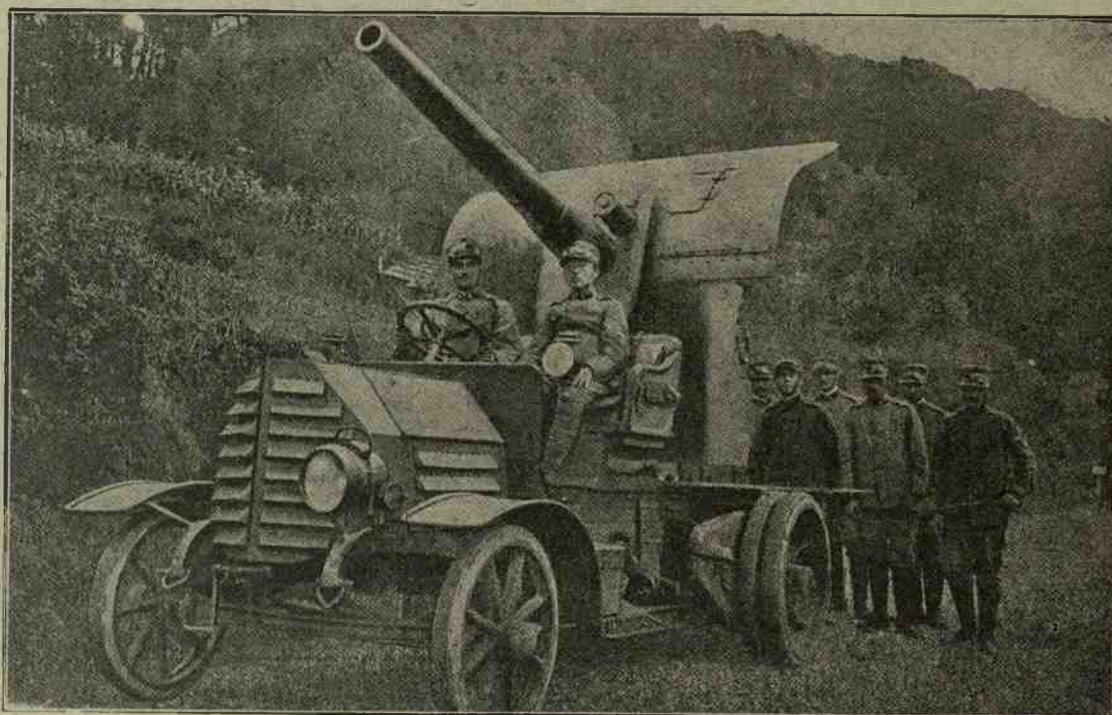
Il *Matin* propone di riunire le idee di Foch in un sintetico opuscolo, facendole precedere da quest'altra massima che riassume lo spirito del vincitore dell'Yser: « La vittoria va sempre a coloro che la meritano per la più grande forza di volontà e d'intelligenza ».

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE

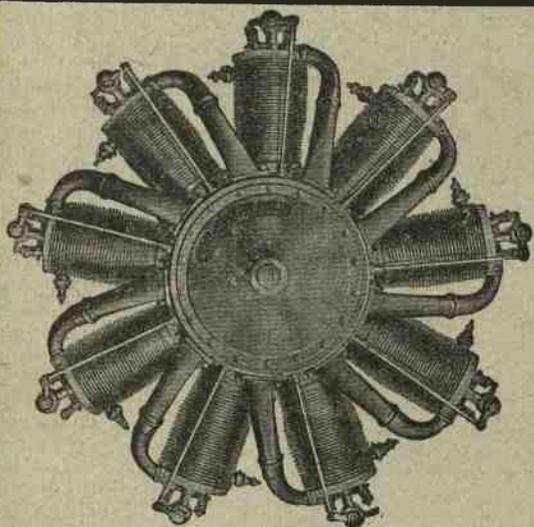


Il contributo della **S. P. A.** alla Guerra.
Società Ligure Piemontese Automobili - Torino.

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 5306)
battuto il 13 Sett. 1916 dall'aviatore italiano NAPOLEONE RAPINI



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri
GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE - 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.

La settimana bellica...

L'avvenimento più importante e significativo è questo: i nostri eserciti, accomunati in modo da formare un solo esercito, quello della libertà, non solo hanno resistito all'urlo che doveva essere formidabilmente decisivo — come ne strombazzavano i giornali e gli uomini delle potenze centrali — ma hanno controattaccato e controattaccano con rigore e con ottimi risultati.

In questo fatto, più che nei chilometri di territorio che si va conquistando e che si potrebbe anche riprendere, è tutta l'importanza della vittoria. Dappoiché l'Intesa, che si è eretta a strenua combattente per la difesa della libertà, del diritto dei popoli, non combatte per la conquista di terre, ma per la liberazione del mondo dal mostro militaristico tedesco.

Quando questo mostro sarà stato battuto ed ab-

Si poteva ottenere lo scopo con metodi diversi? È così facile la risposta ed essa sta per essere consacrata alla storia in questi giorni che potrebbero essere brevi come lunghi, non dipendendo la fine dalla nostra volontà ma bensì da quella dei popoli delle potenze centrali.

Sono essi suscettibili ancora al punto da poter avere la libera visione del danno che a sé stessi, alle loro nazioni procurano con la continuazione di una strage che assolutamente non può e non deve cessare con una vittoria del metodo barbaro tedesco?

Sarà quello che potremo vedere nel seguito degli avvenimenti che inculzano vertiginosamente di giorno in giorno, ed a nostro meritato favore.

La Stampa Sportiva.

ministro degli esteri sarebbe, insomma, un enciclopedico, un onnisciente. Dalla musica alla letteratura, dai rapporti della diplomazia con l'arte drammatica, dai misteri della Costituzione austro-ungarica a quelli della finanza internazionale, non v'è terreno sul quale von Hintze non abbia saputo mostrare una competenza da specialista. Nei pochi giorni trascorsi con Kemmer sul « Ryndam », egli ha avuto modo di dimostrare una superiorità incontestabile in tutto, perfino nel giuoco del « bridge »...

Poche altre pennellate completano il ritratto di quest'uomo prodigioso: von Hintze eccelle nei compromessi e sa conservare sempre una calma buddistica. Lo chiamano l'« Eccellenza cinese ».

Hindenburg sta benissimo...

Di fronte alle voci che corrono in Germania sul conto del maresciallo Hindenburg, il Quartier Generale tedesco si è indotto a pubblicare un comunicato ufficiale, il quale segnala che corrono



Il Re e la Regina d'Inghilterra che hanno di questi giorni festeggiato le nozze d'argento. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

GLI OMENONI TEDESCHI

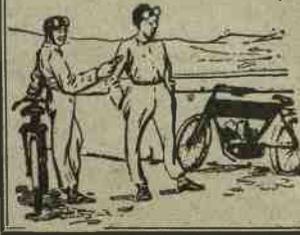
Von Hintze.

La stampa tedesca continua ad illustrare la figura del successore di Kühlmann. Le *Leipziger Neueste Nachrichten*, dopo aver ripetuto che von Hintze non è il candidato d'un partito determinato, nè l'uomo d'alcun gruppo, soggiunge: « Gli si attribuisce un carattere estremamente riservato, e quindi difficilmente giudicabile. Dissimula con cura, anche ai suoi migliori amici, la sua vera opinione sulla situazione politica ». Nella *Berliner Zeitung am Mittag* troviamo qualche cosa di più. In questo giornale, il pubblicista Kemmer, che nella primavera del 1917 ha fatto, con von Hintze, la traversata da New York all'Olanda sul « Ryndam », abbonda in confidenze. Egli ci mostra un von Hintze dalle cento facce, informato di tutto, che si fa passare tra i finanzieri per un uomo di finanze, tra i diplomatici per un profondo politico, tra gli scienziati per uno scienziato, tra gli artisti per uno squisito intenditore di cose d'arte. Il nuovo

in patria notizie sfavorevoli sullo stato di salute del maresciallo. Il maresciallo stesso prega di non prestare fede a tali voci perchè egli sta benissimo.

Vuoi riparare istantaneamente anche su strada la camera d'aria della tua bicicletta? Manda una cartolina vaglia di L. 10,50 all'

Indust. Ital. VULCANIZZATORI "TOURING"
Corso Buenos Ayres, 53 - MILANO



e riceverai un
Vulcanizzatore
"Touring"
completo con istruzione.

Cercansi ovunque
Rappresentanti.

battuto la nostra vittoria non avrà bisogno ulteriori di sanzioni e discussioni, come amerebbero fare i grandi uomini delle potenze centrali che invitano continuamente a quei parlamenti di pace nei quali continuerebbero le accademie apportatrici di nuove più tremende guerre.

Noi non dobbiamo fare altro che questo: dimostrare alle potenze centrali, violentatrici di ogni buon diritto, di ogni elementare principio di rispetto e di giustizia, che il militarismo organizzato è rapina, è distruzione, è sopraffazione, come essa aveva organizzato, non è più istituzione degna del nostro secolo, e che il mondo non ne vuol più sapere di queste guerre inutili e dannosissime al progresso vero e profondo dell'umanità. Per ottenere che questa dimostrazione penetrasse nei cerebri educati alla violenza, alla sopraffazione, alla barbarica conquista, come sono quelli tedesco-austriaco-turco-bulgari, abbiamo dovuto armarci, come essi si erano armati, organizzarci come essi erano organizzati, batterci come essi vollero batterci e vincerli come essi volevano vincerli.



L'enorme folla presente ai giuochi sportivi a Chilsea nel giorno dell'Indipendenza.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

In cui si parla di aviazione...

Conosciamo un individuo che non ama scrivere per una sua idea fissa che qualche volta vi fa chiedere se avete da fare con un vero mattoide... o con una persona delle più intelligenti. Egli dice — quando gli chiedete di scrivere qualcuna degli argomenti sui quali attira la vostra attenzione e quella dei non mai numerosi ascoltatori — che la gente non ama più di leggere, e vale di più una buona propaganda fatta da persona a persona che diecimila articoli messi da parte o leggiucchiati tra una tazza saccarinata di caffè ed un bicchierino di cognac... senza tante stelle. Forse ha ragione e forse ha torto. Su questi due forse noi potremmo accapigliarci per un anno e scrivere buona parte di quei diecimila articoli e resteremmo ognuno di noi convinti di avere avuto ragione anche prima di parlare e di scrivere.

Dopodichè vogliamo infrangere la promessa fatta al nostro amico di non farlo scrivere... e riporteremo una sua argomentazione che abbiamo quasi stenografata e che ci ha interessato abbastanza sia per l'argomento trattato, come per il modo come esso venne trattato.

Gli parliamo dell'avvenire dell'aviazione — che è un argomento nel quale egli pone tutta la sua passione ed anche il suo studio — ed egli ci intrattene con delle osservazioni che riteniamo degne di essere qui ricordate.

Uno dei problemi più interessanti, e che vanno risolti anche con sollecitudine, è quello della economia di combustibile per i motori. Questo è, veramente, un problema che interessa tutta l'industria motoristica, tutta l'industria complessa dei trasporti, i quali ora vanno operati per terra, per acqua e per aria, ma parlarne per l'aviazione è oltremodo interessante, perchè l'aviazione ha bisogno, più di ogni altro mezzo di trasporto, di ordigni leggeri, perfetti, non ingombranti nel suo organismo. Bisognerebbe poter usufruire, noi in Italia specialmente che siamo gli eterni debitori dello straniero per fossili e combustibili, delle forze inestinguibili che esistono in natura, come acqua, sole, ecc. Usare delle cadute d'acqua per elettricità caricabile in leggerissimi e potentissimi accumulatori, che azionerebbero motori elettrici perfezionatissimi, sarebbe, ad esempio, la nostra salvezza per l'avvenire. Perchè la gran questione è tutta lì. L'economia nel consumo di lubrificanti e di combustibili. Abbiamo bisogno di un uomo di genio che risolva uno di questi

problemi: o ridonare l'attività al combustibile ed al lubrificante dopo il lavoro compiuto, basandosi sul principio indiscusso del nulla si crea e nulla si distrugge; oppure di chi ci risolva l'altra questione di immagazzinamento di forze naturali, inestinguibili, eterne quali il sole, l'acqua, la luce e le conseguenti forze che chiamansi calorie, elettricità o altro che si vorrà in seguito.

Questi elementi dovranno darci quella forza motrice che ci servirà a tutto questo aumento vertiginoso di mezzi di trasporto senza obbligarci a sottostare all'incubo del carbon fossile, dei pozzi petroliferi, ecc., che un giorno o l'altro dovranno pur finire, e questo sarà la più grande rovina per l'universo. Gli scienziati sono unanimemente persuasi di tutto ciò, ma non pare che la preoccupazione sia tale da invogliarli a dare a questi problemi tutto lo studio possibile ed immaginabile, anche se altre questioni pel momento dovessero essere messe da parte.

Noi dovremmo lasciare ai nostri nepoti nel campo scientifico, industriale, pratico — come in quello morale, sociale — materia talmente abbondante ed in qualità così eccezionale e miracolosa da farci perdonare le iniquità, le scelleratezze, le crudeltà di questi anni terribili che costituiscono una grave macchia per la nostra civiltà, per la nostra storia presente. Ecco il compito immenso, ma pur doveroso a compiersi, per la nostra reintegrazione morale, perchè il nostro nome sia ricordato dai posteri come meno degno di infamia e più di lode.

L'aeroplano ad esempio — nato con un senso di poesia altissima — ebbe la mala ventura di dover subito servire ad opere di nefandezze tali da far rabbrivire per le sue crudeltà.

Noi dovremmo sin da ora lasciare tale strumento come opera perfetta per trasporti, per usi eminentemente civili, corredato di tutti gli organismi più facili ed economici. Così i nostri nepoti ce ne sarebbero grati. La navigazione aerea, è vero, ha avuto la sua parentesi crudelissima, efferratamente crudele, ma quale cosa dolce e bella non ha servito nello svolgersi della vita dell'umanità ad azioni e conseguenze funeste, crudeli, anche disonoranti? La bellezza della donna; la luce del sole che facilita le battaglie fratricide; il mare fulgido che inghiotte milioni di umani con le sue improvvise tempeste; la montagna superbamente bella che attira ed ab-

batte chi più l'adora; tutto quanto è bello nella natura e nell'umanità può avere ed ha il suo momento tragicamente doloroso come ha quello epicamente glorioso, e il dolore, la gloria, il piacere si confondono, si amalgamano, si avvicendano per lo strazio come per la gioia delle creature di Dio...

Il nostro amico si esaltava, come è nella sua natura di vero poeta della vita, al pensiero di quello che il mondo potrà e dovrà fare nell'avvenire, e noi lo seguivamo con entusiasmo.

Conchiuse col direi: vorrei essere un arcimilionario o un imperatore dei vecchi tempi. Pubblicherei un proclama nel quale direi: « concedi a tutti larghi mezzi per studi ed esperienze adatte a creare un motore che sia azionato da forze ricavabili dalle energie naturali, indistruttibili quali quelle che può darci il sole, la luce, l'acqua. Sarà questo motore che darà il vero progresso al mondo e ci farà benedire dai nostri nepoti ».

Chi di noi non approverebbe il proclama del nostro amico che — disgraziatamente — non è arcimilionario nè imperatore?

Ma gli uomini di scienza possono egualmente studiare l'importante problema.

L'aviatore.

La guerra e la popolazione

Sotto questo titolo è apparso presso lo Zanichelli di Bologna uno studio demografico di Franco Savorgnan, giovane e valente sociologo triestino discepolo del celebre statista Gumpowicz ed ora professore di statistica all'Università di Cagliari.

L'A. con dovizia di dati statistici, con profondo acume di un osservatore fine e competente, esamina tutti i problemi demografici di questa immane guerra e del prossimo dopo guerra in tutti i paesi belligeranti e viene alla confortante con-

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

GUE

SP

Mentre la

lo Sport

ed in

registra le

man

RA

RT

a continua,

ghilterra

rica

grandiose

ioni.



Una riunione benefica sportiva a Whitsuntide. — Durante una partita della Brigata dei Cadetti.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

clusione: che tutti i fattori demografici concorrono ad assicurare immancabilmente la vittoria all'Inghilterra e che l'Italia sarà tra le prime nazioni a prevalere demograficamente, il che vuol dire anche economicamente, nel dopo-guerra, se saprà saggiamente regolare la sua emigrazione. Anzi l'Italia potrà efficacemente aiutare anche la sorella latina, la Francia, a rissanguarsi in 5 o tutt'al più in 10 anni, se la guerra finisce nel 1919.

Tra le pagine più interessanti del libro notiamo quelle sulle lotte nazionali e sulle falsificazioni delle statistiche linguistiche in Austria-Ungheria e quelle sulla funzione antiselettiva della guerra moderna nella genetica umana.

A questo proposito è interessante lo specchietto statistico dall'A. sul numero delle femmine che approssimativamente nel 1919 ci saranno per ogni 100 maschi (dai 20 ai 44 anni): in Germania saranno 119 (nel 1910 erano 101), in Francia saranno 124 (nel 1910 erano 102), in Inghilterra 121 (contro 108 nel 1910), in Italia saranno 129 (contro 111 nel 1810); qui lo squilibrio proveniva dall'emigrazione).

Questa esuberanza di donne dai 20 ai 35 anni, oltreché produrre — secondo l'A. — un'ascesa economica, sociale e politica della donna, potrà anche mitigare l'azione antiselettiva della guerra, e si saprà fare un'efficace propaganda eugenica. Savorgnan affaccia subito un lato importantissimo del problema, che va seriamente esaminato. Egli dice:

« La categoria d'individui più riccamente dotata di robustezza fisica, di coraggio e di energia, sarà quella dei soldati, che saranno sopravvissuti alla guerra, anche se feriti o mutilati, purchè non deteriorati dalla tubercolosi o dalla sifilide. Pro-nuovare la nuzialità e la natalità in questa classe di cittadini, che per valore civico sono al disopra della media, dar loro appoggio finanziario, affinché possano fondare una famiglia e dar vita a nuove generazioni in cui ricompariscano i loro caratteri,

sarà non solo un dovere di gratitudine verso coloro che hanno arrischiato la vita e versato il sangue per la patria, ma anche l'unico modo di colmare con elementi vigorosi di corpo ed energici di carattere i vuoti lasciati dalla guerra, mantenendo intatte le doti migliori della razza ».

Attorno alla guerra

Come si vive in Galizia.

In una corrispondenza da Cracovia, il *Dziennik Poznański*, giornale di Posen, dà un quadro impressionante delle condizioni di vita in Galizia.

Chi nella Galizia orientale vuol trovare di nascosto del pane, lo può trovare in qualche piccola bottega a 10 corone al kg. Nella Galizia occidentale, i prezzi sono ancora più alti, non solo per il pane, ma anche per gli altri alimenti.

Il salame, ad esempio, costa da 36 a 40 corone al kg., il lardo 50 corone, le ciliegie 16 corone. Le autorità chiudono gli occhi, e le proteste non giovano a niente.

L'usura nel commercio del vestiario oltrepassa ogni limite. Un abito di lana artificiale, che prima della guerra costava da 50 a 60 corone, non si paga meno di 700 od 800. Il sarto, se volete un vestito, vi dirà subito che dovete spendere da 2100 a 2500 corone, e l'abito sarà d'una stoffa che non si sa se sia lana, cotone o anche ortica mescolata con carta.

Per vivere in modo possibile, un operaio con famiglia deve spendere su per giù 700 corone alla settimana. Gli impiegati si trovano in una situazione veramente disperata: domandano che lo stipendio sia sette volte aumentato, e non hanno torto; ma in realtà lo stipendio non viene loro neanche raddoppiato. Viaggiare è una tortura: ai posti nel treno si dà l'assalto coi pugni e coi denti. I controllori sono impotenti, e si odono grida e gemiti della gente che lotta. Si viaggia spesso sui tetti del vagone, e nell'interno il fetore e il sudiciume sono incredibili.

Città che si fanno conoscere.

Vologda, in Murmania, è divenuta irricevibile. I casi della guerra ne hanno fatto il crocevia dove si sono incontrati, in cerca di rifugio, i rappresentanti delle Potenze alleate, che fuggivano il contatto dei tedeschi; e il grosso borgo murmano s'è visto a un tratto invaso da una folla cosmopolita, che le sue stamberge e

le sue modeste case di legno sono incapaci di contenere.

Il corrispondente del *Journal* da Pietrogrado dà una curiosa notizia del modo zingaresco con cui sono alloggiati, in quella piccola città primitiva, i diplomatici, le loro famiglie e i loro seguiti numerosi.

L'ambasciatore degli Stati Uniti è il più fortunato: abita in una casa, i cui locali servono di giorno da uffici, di notte da dormitori. I suoi colleghi, non essendo ancora riusciti a scoprire degli appartamenti convenienti, alloggiavano sempre nel treno che, sulla fine di dicembre, li condusse a Pietrogrado.

I membri delle Ambasciate di Francia e d'Italia e le loro famiglie coabitano nella stessa vettura, e quelli della Legazione serba s'accampano in una vettura contigua, un compartimento della quale serve d'ufficio all'Ambasciata italiana. La vettura-ristorante è comune a tutti, ma, non appena sorbito il caffè, le tovaglie spariscono per far posto alle macchine da scrivere. E' lì che gli ambasciatori lavorano, fra il via-vai incessante dei treni, i fischi e gli sbuffi delle locomotive. Ma si provvede a preparar loro degli alloggi nella città; e fra giorni tutto il Corpo diplomatico delle Potenze alleate sarà stabilito a Vologda, con grande disperazione dei telegrafisti, già sommersi da una valanga di dispacci cifrati.

Nuovo tipo di grande areoplano.

Le *Ohemnitzer Neueste Nachrichten* danno notizia di una visita fatta a Deberitz da giornalisti e personalità ufficiali ad un grande campo di aviazione tedesco. Colà, accanto ad areoplani fabbricati nel 1914, erano esposti due tipi di apparecchi assolutamente nuovi, che tra breve saranno portati sul teatro della guerra. Si tratta di un areoplano di grandissime dimensioni e di uno di piccole dimensioni, tutti due con motore a magnete, con eliche speciali a grande velocità. L'areoplano grande può portare parecchi aviatori e numerose bombe. Esso è munito di un macchinario perfetto nel suo funzionamento e di un apparecchio radiotelegrafico molto semplice, che può essere maneggiato a qualsiasi altezza, in modo da potere colla massima facilità ricevere ordini da terra. Quanto ai nuovi proiettili che questi areoplani porteranno a bordo, si tratta di bombe riempite di materie esplodenti di grande potenza.





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 dalla Armata: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa.

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

VERMOUTH



SI IMPOSE

NEL MONDO

INTERO

Ogni corsa una vittoria

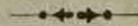
Corsa a coppie

di Torino

vinta da

GAY-ACCOMOLLI

primi dei dilettanti.



COPPA GALLI

vinta da

BIANCHI-BERTI

BERGOUGNAN & TEDESCHI

Stabilimento Ausiliario - TORINO - Strada Lanzo, N. 316

FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15.

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.



Belloni batte il record della Salita del Penice. — A sinistra, l'arrivo di Gremo. — A destra, l'arrivo di Belloni. — Nel medaglione, il vincitore Belloni. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

LA VITA SPORTIVA ITALIANA

La corsa del Penice.

1. Belloni Gaetano dello S. C. Milano alle 14.56, impiegando ore 8.59' a coprire i km. 250 e m. 500 del percorso a una media oraria di km. 28.959, *Pirelli*.
2. Gremo Angelo di Torino alle 15.6, *Pirelli*.
3. Sivocchi Alfredo di Milano alle ore 15.14'30'', *Pirelli*.
4. Torricelli L. di Torino, a una macchina.
5. Bordin Lauro alle 15.16'30''.
6. Poid Romeo dello S. C. Genova (primo dei dilettanti) alle 15.24'.
7. Ferrario Arturo alle 15.28'30''.
8. Garino Maurizio (I dil. II) di Torino alle 16.4'.
9. Cominetti Arturo (dil.) alle 16.19'.
10. Masseroni Gino (dil.) alle 16.44'.
11. Azzini Giovanni, vicinissimo.
12. Cermesoni Vittorio.
13. Verzeletti Mario.
14. Balboni Dario.
15. Guazzi Francesco.
16. Guitani, tutti alle 17.12'.

La Targa Lombarda.

Ecco l'ordine di arrivo della marcia:

1. Pavese Donato, U. S. M., in ore 1.36'28''. 2. Gliò Attilio, S. C. Genova, in 1.41'7''. 3. Bossi Vittorio, 1° assalto, in 1.43'52''. 4. Volpati Giovanni, mitragliere Fiat. 5. Giancarlo, U. S. Lombarda. 6. Mara Giovanni, idem. 7. Bolli Luigi, U. S. M. 8. Cei Angelo, 68 fanteria. 9. Mussi Alfredo, U. S. Milanese. 10. Vidali Ernesto, 68 fanteria. 11. Scoglio Andrea, idem. 12. Brighenti Giovanni, idem. 13. Bernasconi Fiorentino, U. S. M. 14. Bianchi Stefano, 68 fanteria. 15. Venesini Umberto, mitragliere Fiat. 16. Pozzi Carlo, U. S. M. 17. Baldini Vincenzo, mitragliere Fiat. 18. Benvenuto

Beniamino, idem. 19. Banfi Ettore, idem. 20. Scaiola Giuseppe, id. 21. Rossi Albino, Leonardo da Vinci. 22. Vida Giuseppe, U. S. Italia. 23. Ripamonti Giovanni, 68 fanteria.

L'ordine d'arrivo della corsa fu il seguente:

1. Speroni Carlo del 73 fanteria, in 25'. 2. Pagliani Armando, U. S. M., in 25'40''. 3. Malvicini Angelo, mitragliere Fiat, in 25'50''. 4. Negri Antenore, idem. 5. Baldan Egidio, id. 6. Cassiani Antonio,



Sivo ci e Torricelli circondati dalla folla. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

F. B. C. Ticino. 7. Lanati Pietro, id. 8. Lottaroli Angelo, U. S. Lomb. 9. Biffi Giuseppe, 68 fanteria. 10. Magrini Vasco, aviatori Gallarate. 11. Ferri Vittorio, U. S. Lombarda. 12. Moratto Umberto, id. 13. Sforzini Pasquale, id. 14. Prato Luigi, S. C. Genova. 15. Giorgi Giuseppe, U. S. Lomb. 16. Tessi Enrico, id. 17. Tredici Pierino, F. B. C. Ticino. 18. Speroni Michele, Juventus Busto. 19. Bettini Aldo, F. B. C. Ticino.

20. Mazzi Pietro, 4 Genio Pontieri. 21. Tagliabue Giovanni, Leonardo da Vinci. 22. Andreoni Francesco, S. C. Pavia. 23. Brusa Angelo, U. S. Lomb. 24. Rosmini Arnaldo, id. 25. Tessadori Domenico, mitragliere Fiat. 26. Frigerio Ugo, 68 fanteria. 27. Garberino Carlo, U. S. Italia. 28. Cazzaniga Mario, L. da Vinci. 29. Pascucci Vincenzo, aviatore Gallarate.

30. Tieghi Tullio, U. S. Lomb. 31. Colombo Attilio, mitragliere Fiat. 32. Ciullo Beniamino, id. 33. Rossi Cesare, U. S. Lomb. 34. Gabella Luigi, id. 35. Ghioni Achille, id. 36. Ravarino Mario, U. S. M. 37. Soffientini Piero, 68 fanteria. 38. Pezzoli Giuseppe, mitragliere Fiat. 39. Vaghi Giuseppe, Leonardo da Vinci.

40. Oderi Tullio, mitragliere Fiat. 41. Orlandi Pietro, U. S. M. 42. Bianchi Umberto, U. S. Lomb. 43. Cislaghi Silvio, id. 44. Campagna Antonio, id. 45. Cermisati Ernesto, mitragliere Fiat. 46. Strada Lodovico, U. S. M. 47. Siboni Arturo, U. S. Lomb. 48. Donati Umberto, id. 49. Pratesi Balilla, mitragliere Fiat.

Iscritti 68 — partenti 55.

La 2ª prova dell'abile nuotatore a Milano.

Domenica a Restocco l'apposita commissione ha sottoposto alle prove fissate dal regolamento gli aspiranti al Brevetto di abile nuotatore. Dei 19 iscritti solo 11 si sono presentati all'esame e fra questi il maggior numero era dato dai giovani che sono prossimi ad essere chiamati alle armi. Con loro il brevetto potrà aver attuazione pratica ai corpi presso i quali saranno inviati. Gli aspiranti approvati per aver felicemente superate le 5 prove sono i seguenti, Luè Ignazio, Astori Giuseppe, Mercanti Attilio, Ambrosoli Fermo, Madonini Augusto, Botta Umberto, Marazzina Antonio, Lomazzi Carlo, Villani Luigi. Non furono approvati: Baglioni Attilio e Andena Eugenio.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.



SOCIETA' ANONIMA ITALIANA
GIO. ANSALDO & C.

Sede legale ROMA - Sede amministrativa e industriale GENOVA

Capitale sociale L. 100.000.000 interamente versato.

CANTIERI AERONAUTICI



1° BORZOLI (Mare)

3° TORINO

2° BOLZANETO

4° CADIMARE



BANCA ITALIANA DI SCONTO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 154.643.250 — Riserva L. 20.000.000

Sede Sociale e Direzione Centrale in Roma.

Abbiategrosso	Foggia	Pistoia
Acqui	Formia	Pontedera
Adria	Gallarate	Prato
Alessandria	Genova	Reggio Calabria
Ancona	Legnano	Rho
Aquila	Lendinara	Roma
Asti	Livorno	Rovigo
Biella	Mantova	Salerno
Bologna	Massa Superiore	Sampierdarena
Busto Arsizio	Meda	Sanremo
Cantù	Melegnano	Saronno
Carate Brianza	Messina	Savona
Caserta	Milano	Schio
Catania	Monza	Seregno
Chiavari	Mortara	Siracusa
Chieri	Napoli	Spezia
Coggiola	Nocera Inferiore	Torino
Como	Novi Ligure	Varese
Cremona	Palermo	Venezia
Cuneo	Parma	Vercelli
Empoli	Piacenza	Verona
Erba Incino	Pietrasanta	Vicenza
Ferrara	Pinerolo	Vigevano
Firenze	Pisa	Parigi

Tutte le operazioni di Banca.

Rappresentante esclusiva per l'Italia della

LONDON PROVINCIAL & SOUTH WESTERN BANK Ltd di Londra

Cantieri BAGLIETTO
LIGURIACOSTRUZIONI DI YACHTS ^{a vela} ed a vapore.COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E
PARTI STACCATE PER IDRO-
VOLANTI E DIRIGIBILI.MOTOSCAFI ANTISOMMERSIBILI
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.*Grand Prix Milano 1906.**Grand Prix Torino 1911.*

SOCIETÀ ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

“SAVOIA”Direzione
e AmministrazioneMILANO - Via Manzoni
N. 5Stabilimento
e Aerodromo

OFFICINE MECCANICHE

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.

TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

Anonima - Sede e Direzione VOLTRI

Tubi ottone, rame e acciaio trafilati a freddo.

Tubi ferro ricoperti di ottone, tondi e quadri.

Tubi ferro avvicinati. - Getti in bronzo e ottone.

Impianti completi di tubazioni di bordo per piroscafi.

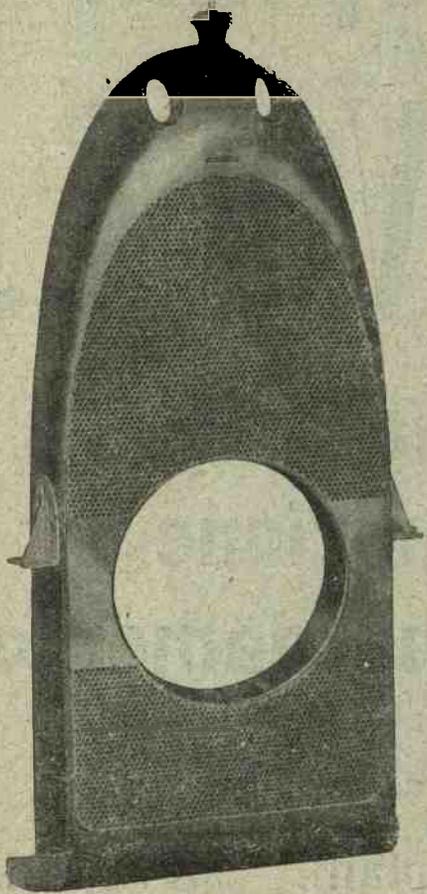
Specialità:

Tubi ottone e rame EXTRASOTTILI, Spessore da 1/10 di mm. e più.

Tubi acciaio EXTRASOTTILI PER BICICLETTE E AUTOVEICOLI.

Tubi ottone e rame CAPILLARI, Foro diametro da 1 mm. e più.

RADIATORI A NIDO D' APE

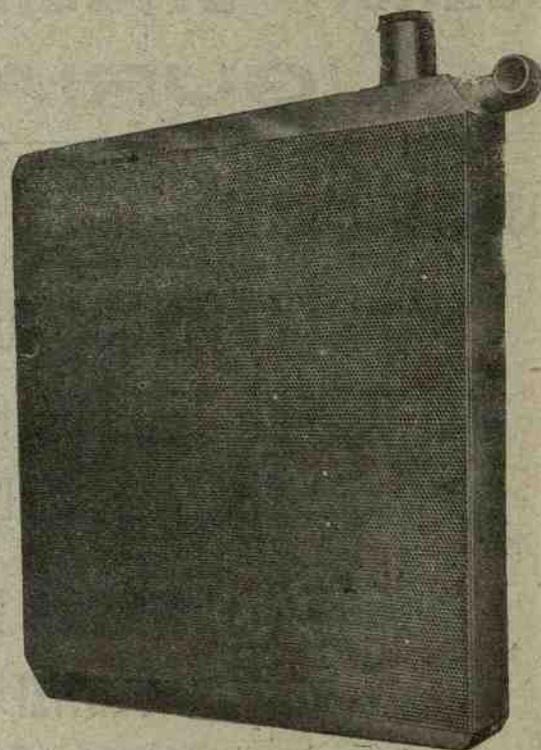


MASSIMO POTERE RADIANTE

Grande leggerezza.

PERFETTA TENUTA D'ACQUA

Preventivi - Campioni a richiesta.



Agenti Generali di vendita: **Fratelli PROVENZALE e C.**

GENOVA = Via Maragliano, 2 — **TORINO** = Piazza Cavour 2.