

LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazia
Nuoto - Canottaggio - Yachting

SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero Separato Cent. 10

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-86

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



Il Cross Country, ossia una gara ciclo - pedestre attraverso la campagna.

Auto-Garage Alessio

TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO

Agenzia Centrale per la vendita di Automobili

Pronta consegna dei Modelli 1903

a prezzo di *Catalogo*

De Dion Bouton 9 e 12 HP
Panhard il Levassor 10 e 15 HP
Fiat 16 e 24 HP

La più grande novità del giorno:

Vetturetta popolare De Dion 6 HP, L. 4200

Grande Magazzino di accessori e pezzi di ricambio per qualsiasi marca — **Abbigliamenti per Sport** — Pellicce — Vestiti di pelle — Berretti — Occhiali, ecc., ecc.

GOMME

Michelin - Dunlop - Continental - Ganlois

FARI BLERIOT

Premiata **Fabbrica di Carrozzeria** per Automobili Carrozzerie commerciali e di lusso sempre pronte per qualsiasi chassis.

Esposizione degli ultimi Modelli.

Se volete un **AUTOMOBILE**

pratico, resistente, economico ed elegante scegliete tra le marche:

DARRACQ

Vetture leggere 8, 9, 12 HP

id. pesanti 20 HP a L. 14,500

GOBRON-BRILLIÉ

18 HP Lire 17,500 - 28 HP Lire 22,000

30 HP „ 25,500 - 100 HP „ 65,000

IDEAL

Vetturetta popolare, Motore 7 HP. Regolatore sull'ammissione. Chassis in acciaio stampato, 3 velocità e marcia indietro.

Prezzo Lire 4200

Agente generale per l'Italia:

E. WEHRHEIM

Via Silvio Pellico, 24 — TORINO — Via Silvio Pellico, 24

Vetture d'occasione: Tonneau 7 HP Lire 3200 - Id. 9 HP nuovo garantito modello 1902 Lire 5250 - Id. 12 HP usato Lire 4500.

DE DION BOUTON & C^{IA}

AUTOMOBILI



Fotografia presa al suo passaggio a Firenze.

“ La POPULAIRE „ (L. 4.200)

Vetturetta DE DION BOUTON modello 1903 di 6 HP effettivi, che ha compiuto, senza il minimo inconveniente, il giro d'Europa (5000 Km.).

Agente Generale per l'Italia

FIRENZE **ETTORE NAGLIATI** FIRENZE
Via Panzani, 26 Via Panzani, 26

Cani per la caccia in corsa

I differenti mezzi di caccia devono essere in correlazione colle condizioni cinegetiche delle singole località; e queste condizioni cambiano secondo la varietà della selvaggina, secondo il genere di cultura o le accidentalità del terreno.

Là soltanto, dove immense pianure di brughiera si estendono all'orizzonte, interrotte qua e là da rari ma foltissimi macchioni, sicuro ricetto al cinghiale, al cervo, alle volpi, ecc., è praticabile la caccia a cavallo con mute di cani da seguito, il cui compito è di scovare la selvaggina ed inseguirla sino a che si arrenda ai loro morsi crudeli, ovvero, per velocità ed astuzia, riesca sfuggire alla accanita persecuzione. Ma queste caccie sono ormai lettera morta nella nostra Italia per un mondo di ragioni... la prima delle quali è l'assenza di caccia grossa in quelle località che, per le peculiari condizioni del terreno, si presterebbero ad eleganti inseguimenti a cavallo.

hanno ormai acquistato diritto di cittadinanza là ove vennero importati e dove furono modificati ed ammaestrati secondo le condizioni del terreno



Muta per caccia alla lepre del conte di Montferré.

ed i generi di caccia cui dovevano servire. Nel Poitou esistono i canili di Champfleury, de la Blanchaye, di Beaumont ed altri, nei quali si allevano esclusivamente cani da seguito; e le mute che presentiamo oggi al lettore appartengono al conte di Montferré, che dai preindica-

se lo incontri quando segue le tracce della lepre o della volpe.

Ma in Italia non avremmo certamente dovuto ricorrere nè ai *Fox-hounds* nè ai *beagles-harriers* per la caccia in corsa, se si fosse usata una qualche maggior cura per conservare una razza indigena che, pari almeno alle estere per velocità e forza, tutte le può superare per potenza d'olfatto. I nostri segugi di cui possedevamo due varietà (a pelo raso ed a pelo forte) sarebbero i migliori cani per la caccia a cavallo, sia perchè facilmente scovano la selvaggina, sia perchè tanto resistenti da non abbandonarne l'inseguimento anche per una intera giornata. Ma, tenuto pur conto che mai od assai raramente questa razza fu adibita per le caccie a cavallo, non è lontano il tempo in cui essa formava oggetto di appassionato allevamento: ora i segugi si son fatti rari; i tipi isolati sono per lo più in possesso di tranquilli agricoltori o di pacifici villeggianti che per abitudine portano lo schioppo in ispalla durante la mattutina passeggiata di salute, e lasciano vagare nei colli il fido segugio, limitandosi a portarsi ad un'erocevia, ove è probabile che passi la lepre



In caccia alla segugina in poitou.

È bensì vero che sui pianori della brughiera di Somma Lombardo una eletta società di cavalieri e di amazzoni dà qualche volta l'aire ad un daino o ad un cervo (d'allevamento, s'intende! chè colà non havvene allo stato selvaggio) per spingere sulle sue tracce una muta di cani da seguito e compiere degli splendidi galoppi con salti d'ostacoli d'ogni fatta, parte naturali e parte artificiali. E' vero altresì che la romana Società di caccie alla volpe esce sovente alla campagna a scovare volpi, compiendo di veri *tours de force* di ippica. Ma, se la caccia a cavallo, come praticasi in Inghilterra e Francia, è il perfetto abbinamento di due nobilissime manifestazioni sportive, non così è in Italia ove la parte, che pur dovrebbe essere la principale, cioè la cinegetica, passa affatto in seconda linea e, tutto al più, può servire come occasione o pretesto all'ippica.

Questa deficienza di selvaggina nelle località *galoppabili* porta la conseguenza della mancanza di allevamento in Italia di quelle splendide mute di cani che, oriunde dall'Inghilterra, vennero trasportate in tutti i paesi ove è in onore la caccia a cavallo.

Intendo parlare dei *beagles-harriers* e dei *Fox-hounds*, i quali

canili ha preso stalloni e fattrici per fondare il suo splendido allevamento al canile di Vieille-Loge nella foresta di Laval. Il conte di Montferré non adibisce la sua muta alla caccia grossa, ma soltanto all'inseguimento della lepre e della volpe: si pretende, anzi, che essa sia così perfettamente ammaestrata che non rincorre il capriolo, anche

rincorsa, quando il noto *jappement* da lungi annunzia che è stata scovata la preda. Misera fine di una razza utilissima, la quale altrove sarebbe stata sicuramente elevata all'onore di coadiutrice delle eleganti caccie a cavallo! E dire che i nostri segugi hanno dato prova di abilità non solo nell'inseguire la volpe o la lepre, ma in qualunque genere di inseguimento nel quale furono ammaestrati.

Chi scrive fu testimone degli *exploits* di una di queste mute appartenente ad un ricco ex-impresario biellese, il quale possedeva oltre quaranta distintissimi soggetti. Questa muta, che si rese celebre alla caccia del camoscio, era suddivisa in gruppi i quali prima dell'alba erano portati ai diversi colli di accesso di una vallata: di là, ad ora fissa e contemporaneamente, si dava l'aire ai diversi gruppi che, slanciandosi per balze e dirupi, costringevano i camosci ai passi di posta ben guardati da abili cacciatori, ospiti dell'esimio proprietario della muta.

Ora, invece, constatiamo un fatto doloroso... la quasi assenza di campioni alle nostre Mostre. Qui a Torino, nel 1902, tre soli erano gli iscritti!!! E ciò è troppo poco!!

I. di Torazzo.



Incroci nati ed allevati nel Poitou.

MOTOCICLETTE 1903 forza 2 HP effettivi
con ultime perfezioni

Escono fra breve - Saranno i preferiti.

Milano - M. TÜRKHEIMER - Milano

La riunione di corse al trotto a Nizza

La questione di sapere se la necessità di un campo di corse di più alle porte di Parigi si facesse sentire, non si è certo discussa a proposito della creazione di quello di Saint-Cloud (1901). Questo ippodromo non è uno di più; ha sostituito una pista che aveva cessato di piacere. Del resto vi era una buona ragione perchè il numero delle riunioni di corse parigine non fosse aumentato.

Tutte le giornate del calendario (eccettuato qualche sabato) sono occupate dalle riunioni di Auteuil, Longchamp, Saint-Ouen, Maisons Laffitte, Enghien, Colombes e Vincennes o Saint-Cloud, per cui si è anche per momento rinunciato al progetto concepito di un ippodromo suburbano per organizzare degli *steeple-chases* notturni alla luce della elettricità.

La società di mezzo sangue faceva correre a Vincennes, su un terreno dipendente dall'autorità militare, che

louet, De Basly, Grauvieau, Cavey, Forcinal, Viel, Thibault, Corbière, Brion, Mesnage, ecc.

Le corse al trotto hanno anch'esse dei loro *gentlemen*, quali il conte De Chantemerle, il marchese de Blagny, i signori de L'Espine, R. de Imbleval, ecc.

Accanto a questi proprietari-allevatori esistono

Non ostante la ingente somma distribuita per le corse al trotto dalla Società del mezzo sangue oltre un milione, i tempi dei trottatori non raggiungono ancora quelli dell'oltre Oceano, della Germania ed anche quelli dell'Italia, che, come altra volta ebbi occasione di dire, in quanto a trottatori produce soggetti invidiabili.

Le riunioni internazionali di Parigi e di Nizza hanno spesso vedute vittoriose le scuderie estere, specie quando si sono presentate con trottatori americani.

Anche la Società del mezzo sangue fa disputare dei « Grandi premi » che sono conosciuti più specialmente sotto il nome di « Derby »; essi si disputano a Alençon, Argentan, Bordeaux, Châlon sur Saône, Cherbourg, Cluny, Roche sur Jon, Merlerault, Liseux, Nantes, Nevers, Rennes, Rouen, Tourcoing, Vichy, ecc.

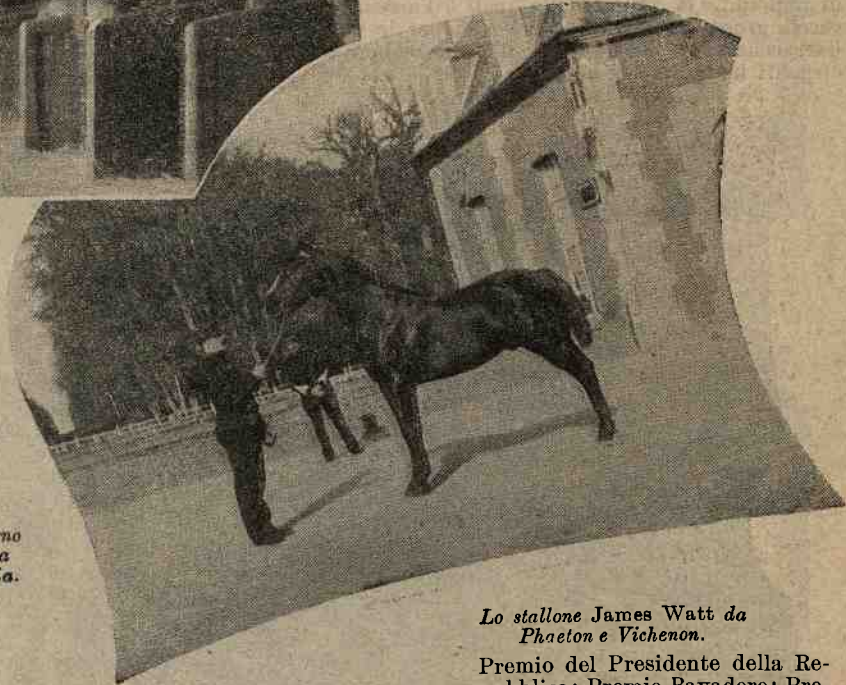
I principali premi che si disputano a Parigi portano i nomi: « Gran



L'interno di una scuderia.



Lo stallone Fuschia da Reynolds e Lavintes.



Lo stallone James Watt da Phaeton e Vichenon.

non poteva maneggiare a suo gusto e per di più era troppo accidentato.

A Saint-Cloud la Società ha ottenuto in affitto dal sig. Ed. Blanc per cinquant'anni un ammiabile terreno, che quel proprietario allevatore aveva comperato per trasformarlo in un campo d'allevamento ad uso suo particolare.

Di comune accordo proprietario ed affittavoli hanno tracciata una larga pista: la più lunga misura m. 3200 (300 m. di più di quella di Longchamp).

A Saint-Cloud la Società del mezzo sangue offre delle interessanti corse, cui partecipano i migliori trottatori. Un pubblico tutto speciale, in parte proprietari ed allevatori, frequenta questo genere di sport; allevatori della Normandia o della Vandée, possessori di razze o di fattrici soltanto che fanno coprire dagli stalloni governativi. Da questi allevamenti esce ogni anno un buon numero di puledri che corrono a Saint-Cloud e sugli ippodromi della provincia.

Generalmente sono negozianti di cavalli, e oltre ai trottatori conducono sul mercato cavalli da servizio di ottima origine. Per essi le corse, oltre il reddito, costituiscono una specie di *réclame*. Frequentano ancora i concorsi ippici di Parigi e della provincia; tra i più conosciuti, si trovano i signori Lal-

altri dilettanti che comprano annualmente dei trottatori: tra essi trovansi dei ricchi industriali e commercianti di Parigi e della Provincia, che cercano nelle corse al trotto uno svago; il cavallo trottatore, anche quando non vince, può servire benissimo come cavallo di servizio.

Fanno parte di quest'ultima categoria i signori Bluze, Hemard, grande fabbricante di liquori, Derossy, grande fabbricante di cioccolatta a la Chapelle ed anche proprietario di un allevamento in Normandia, Lafèvre e Costenbal, noti macellai nel nord della Francia.

I proprietari stessi, i loro figli, o fidi servitori, guidano o cavalcano i cavalli nelle corse.

Premio del Presidente della Repubblica; Premio Bayadere; Premio Legoux-Longyre; Premio allevamento: Premio del Ministero, ecc. ».

Uno dei migliori stalloni di mezzo sangue in Francia è certamente *Fuschia* (da Reynolds e Lavintes) che trovansi nel deposito governativo di Pin.

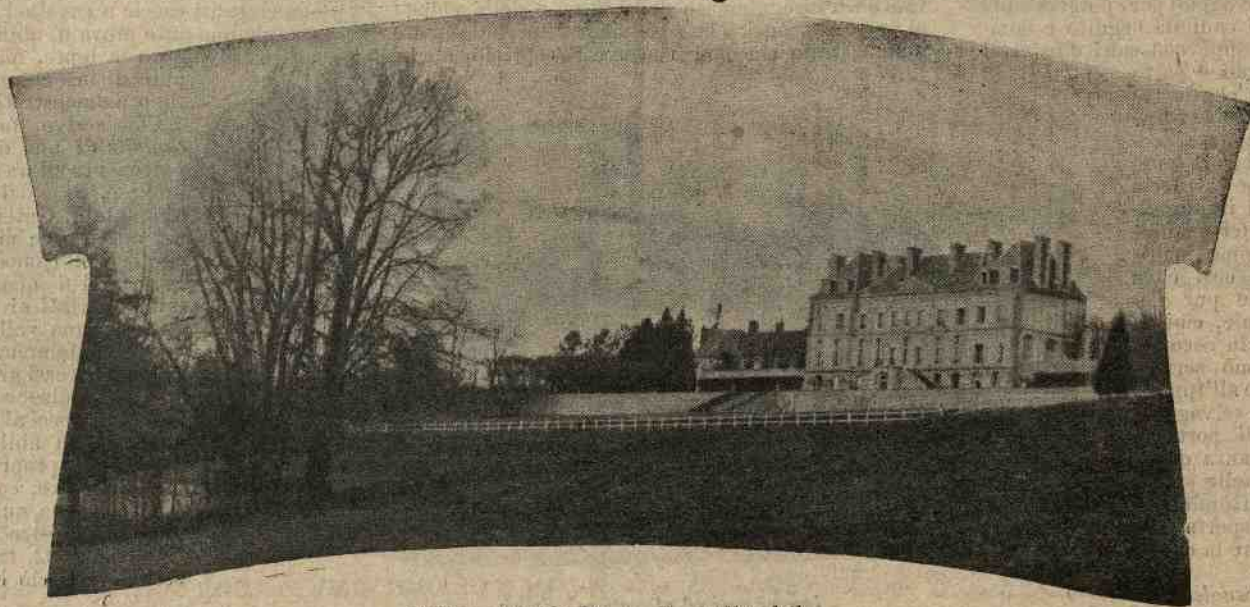
Questo deposito, che fu anche un tempo un allevamento, ha circa due secoli di vita; fu ideato da Colbert (1717) e quindici anni dopo tutte le costruzioni erano ultimate. I terreni su cui è sorto lo stabilimento appartenevano al signor De Bechaund, marchese de Mantel; presentemente il dominio di Pin comprende 1129 ettari di terreni, di cui 748 a prato.

Il regio dominio di Pin è in Normandia, nelle vicinanze della foresta reale di Exme, nel centro del Merlerault.

Dal 1764 cominciarono a funzionare gli stalloni puro sangue; dispersa la razza per varie peripezie, dovute anche alle guerre, essa fu riordinata nel 1817 e otto anni dopo furono raccolte là le migliori fattrici.

Attualmente la razza del Pin è un semplice deposito di stalloni (essi sono 146, divisi in 29 stazioni di monta).

Esiste ivi pure una scuola destinata a formarvi il personale: gli aspiranti, muniti di un diploma di



L'allevamento di Pin. — Il castello ed il parco.

Fanali, Autogeneratori "JUPITER",

Superano tutti i consimili.

Deposito Generale per l'Italia: M. TÜRKHEIMER - Milano

agronomia, per due anni studiano: la scienza ippica, la zoologia, l'igiene, la botanica foragiera, l'agricoltura, la patologia, la mascalca, la equitazione, il dressaggio.

A Pin predominano gli stalloni di mezzo sangue: il più rinomato è *Fuschia*; i suoi prodotti guadagnarono nella scorsa annata L. 258.000 circa, trotando tutti in meno di 1' 45" al km.

I figli di *Fuschia*, da 10 anni nella razza, hanno guadagnato premi per L. 3.087.260.

Dei suoi discendenti hanno ottenute buone performances *Obstacle, Timbale, Venus, Valencourt, Uperna*, ecc.

Del resto molti altri già entrati in razza hanno alla loro volta dato dei vincitori: i prodotti di *Narquois, Cherbourg, Portici, Hetman, Novice, Quibus, Pompei* (tutti da *Fuschia*) hanno guadagnato nell'annata scorsa oltre il mezzo milione.

Altro ottimo stallone, pur esso della razza di Pin, *James Watt* ha dato *Wagran* vincitore del « Gran Premio del Presidente della Repubblica » (L. 50.000) trotando in ragione di 1' 36" 1/3 al km. (trotto montato).

Vulcain ha ottenuto la migliore velocità a Saint-Cloud trotando in 1' 35" 1/5 al km. su 3200 m. Raggiunsero in seguito buone velocità *Valen-*

Dopo Parigi si può ben dire che la prima città sportiva della Francia è Nizza, la regina della Costa Azzurra. L'ippica poi vi trova modo di sbizzarrirsi. La riunione di corse piane nel novembre, col premio di L. 50.000, attira i migliori giolpatori; le corse ad ostacolo nel gennaio, col « Grand Premio » di lire 100.000, ottengono sempre uno strepitoso successo. Le corse al trotto, benchè i premi non raggiungano grandi somme, attirano al Varo i migliori trottori dell'Europa; non sarà lungi il tempo, date le personalità che dirigono la Società, che anche il trotto avrà anche esso il suo gran premio.

Le scuderie italiane han sempre trovata comoda la riunione di Nizza: la fortuna del resto fu ad esse

per lo passato favorevole. In otto annate (1895-1902) hanno vinto in quella riunione circa L. 90.000. Il « Gran Premio del Trotting » (L. 10.000) toccò ben quattro volte alle nostre scuderie: *Abnet* (1' 24" 1/4) 1899; *Charming Chimis* (1' 30" 3/10) 1900; *Maggie Lass* (1' 28" 1/10) nel 1902; *Bonatella* (1' 27" 1/4) nel 1902. Del resto tra i vincitori di questa importante prova che si corre dal 1895, troviamo trottori che soggiornarono (come *Antrain* 1' 27" 3/5, 1896) ed altri che si trovano oggigiorno nelle nostre scuderie, come: *Colonel Kuser* (1' 35" 1/10) nel 1898. *Shadeland* (1' 32") e *Képi* (1' 35" 7/10) figurarono tra i vincitori nel 1895 e 1897.

Scendendo alla stazione di Saint-Laurent-du-Var, attraversando un grande ponte in ferro, si raggiunge per una strada polverosa l'ippodromo del Varo, appariscente per le sue bianche tribune. Già lungo la strada si possono scorgere i *trainers* e proprietari, il paddock ed i cavalli che vi stanno passeggiando.

In mezzo a questo gruppo di persone ben note a Parigi, sfoltiscono le casacche degli italiani. Non più ridenti come per il passato, poichè la fortuna non fu con loro. Il Gran Premio è rimasto in Francia: *Miss Sidney* (1' 23" 3/5) che il cavalier Rossi aveva portata vincitrice molte volte al traguardo, e poi dal guidatore di Crespano Veneto venduta in Francia, ha vinto la gran torta.

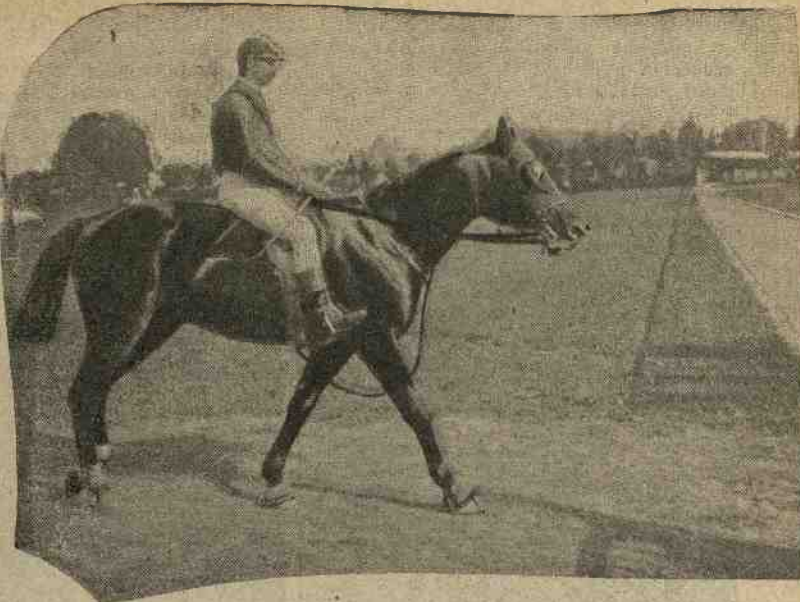
E già un barlume di speranza per una quinta vittoria era apparsa dopo la prima prova vinta da *Contralto* (1' 25" 1/5), la nuova importazione del cav. Rossi; ma la cavalla per indisposizione non poté terminare il percorso nell'ultima prova.

Colonel Kuser, Carrie Shields, Hornelia Wilkes, furono i piazzati dietro *Miss Sidney*.

Colonel Kuser, che in un *heat* nella prova del Gran Premio aveva trotato sulla pista erbosa il miglio in 2' 12" 4/5, ha ottenuto una splendida performance nella terza giornata vincendo il « Premio del Casino » (L. 2000) in cui precedette all'arrivo *Hornelia Wilkes* e *Charrie Schield*.

Fosforo, dei fratelli Giorgi, l'unico rappresentante italiano inserito nel « Gran Premio della Città di Nizza » (L. 5000) vi giunse secondo; la vittoria rimase a *Sensitive* del sig. Estere.

Fosforo non si era piazzato il primo giorno nel « Premio del Principe Galitzine » (L. 2700), in cui *Charrie* giungevavi terza e quarta.



Wagran da James-Watt e Moskova. — Record 1' 36" 1/3.

Società Ginnastica Universitaria Romana

Crediamo di dover spendere due parole intorno a questa giovane e fiorente associazione che, sorta in Roma per opera e volontà di pochi ma energici, entra ormai trionfalmente nel suo terzo anno di vita.

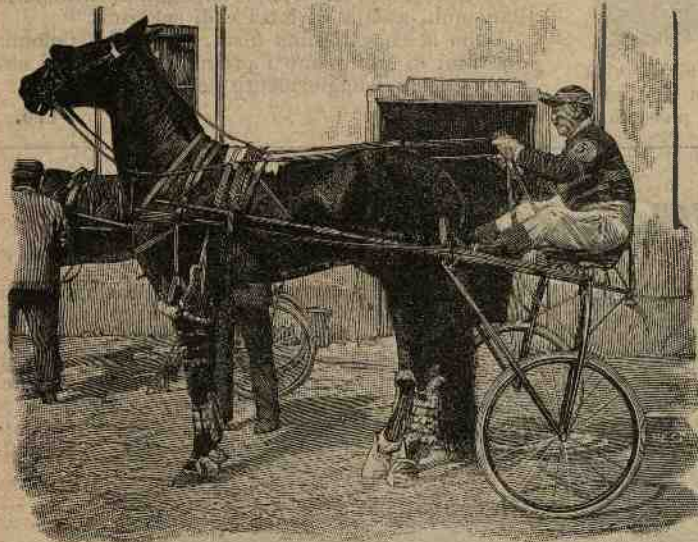
Quando ne fu lanciata l'idea, venne accolta col benigno compatimento e con la consueta sfiducia che suole accogliere ogni iniziativa studentesca. « Fuochi di paglia, si dice, entusiasmi passeggeri, che appaiono a un tratto, brillano un istante e spariscono senza lasciar traccia ». E di solito è così: Gli studenti fondatori o distolti da cure più serie, o balzati dalle vicende della vita da un'Università all'altra, scordano l'idea che li ha appassionati un momento, lasciando a chi crede la cura di tenerla in vita.

Ben diverse invece furono le sorti della S. G. U. R. Essa rispondeva a un bisogno, onde si spiega la sua vitalità e la sua fortuna che le permette di vivere e di prosperare anche se i soci si rinnovano o si allontanano.

Sorta per merito principale, anzi si può dir unico, del direttore dott. Enrico Gualdi, che a quest'idea consacrò tutto il suo entusiasmo, tutto il suo vigore giovanile, tutta la sua passione per ciò che è ginnastica e sport, per tutto ciò che concorre allo sviluppo della educazione fisica oggi troppo trascurata sotto le imperiose esigenze della vita, la società, dico, conta ora 130 soci, fedeli ed attivi che concorrono coll'opera e colla propaganda all'incremento dell'Associazione.

La Società dà modo agli studenti delle varie discipline e sparsi quindi ai quattro canti di Roma, di riunirsi in un ambiente simpatico ed omogeneo ove si stringono nuove amicizie eliminando quei piccoli attriti che potessero essere fra le varie facoltà.

La Sede sociale è la Palestra stabilita nell'antico calidario delle Terme Diocleziane: il luogo



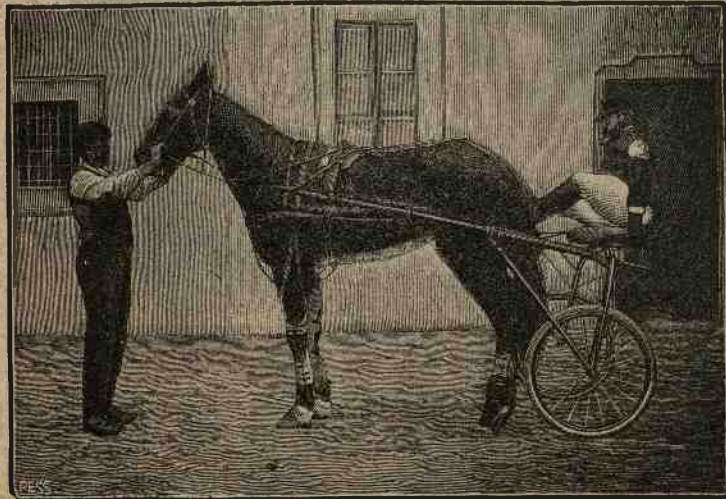
Kolonel Kuser: proprietaria la scuderia Ambrosiana — Record 1' 22". Vincitore del Gran Premio del Trotting di Nizza nel 1898.

court (1' 36" 4/5), *Neauville* (1' 37" 4/5), *Uruffe* (1' 33" 1/10 su 2000), *Urgent* (1' 32" 9/10 su 3200).

Il record per la Francia appartiene sempre a *Képi* (1896) che al trotto attaccato percorse 1 km. in 1' 27" e a *Trinquet* (1900) che al trotto montato copersse la distanza in 1' 29" 2/5.

Quinaud, discendente da stallone estero, ha ottenuto nel 1902 (trotto attaccato) 1' 26" 2/5. Tutti questi record non raggiungono ancora quelli tenuti dalle importazioni delle nostre scuderie.

Le principali riunioni (ordine cronologico) delle corse al trotto in Francia sono: Nizza, Pau, Aiaccio, St-Cloud, Levallois, Bordeaux, Tourcoing, Hyères, Londéoc, Aix, Poitiers, Marseille, Toulouse, Nantes, Orléans, Avignon, Chebourg, Bazas, Rouen, Vichy, Rennes, Nancy, Moulins, Caen, Deauville, ecc.



Bonatella, f. b. s. e. da Rastock Cossack e Jule B: ex-proprietario Cav. G. Rossi. — Record 1' 24". Vincitore del Gran Premio del Trotting di Nizza nel 1902.



Carrie Shields f. s. nata nel 1894 da Legal e Test Maywood Proprietario G. Lamma. — Record 1' 26".

Pneumatici " Marca LEONE ",
sono sempre i migliori ed i più soddisfacenti

stesso coi suoi ricordi della grandezza Romana, invita a pensare all'educazione della persona, onde crescerla svelta e vigorosa, seguendo l'esempio dei nostri padri.



La Società Universitaria di Roma nella gita al Monte Gennaro.

Ivi i soci si raccolgono alla sera dopo una giornata di studio, ed eseguono i più svariati esercizi ginnastici dal salto ai manubrii, dalla sbarra

fissa alla scherma, dalla fune di salita alla lotta greco-romana.

La Società, oltre le esercitazioni serali in Palestra, indice anche delle riunioni domenicali fuori porta, di solito a Villa Borghese, dove sui vasti prati, i giovani ginnasti, divisi in schiere, si contendono la palma al giuoco del *foot-ball* o della palla vibrata.

Nè mancano gare natatorie nel Tevere ove oltre le piacevoli nuotate estive si fanno anche prove invernali fra i migliori.



Ma una delle forme più geniali dell'attività della giovane associazione sono le gite che essa promuove: Ciclistiche, per i fortunati possessori

di una bicicletta, alternate con passeggiate podistiche e alpinistiche.

Fra queste ultime vanno annoverate quelle di cui diamo le istantanee, al Guadagnolo e al Gennaro, fatte in questi ultimi giorni.

Altre volte invece che la montagna si sceglie la pianura. Si compiono allora belle e lunghe escursioni pedestri aventi per meta località poco note, eppure importanti, sotto vari rapporti, della campagna romana.

Questo in breve quello che è e che si propone la Società Ginnastica Universitaria Romana. Scopi sì alti e geniali, idee così belle e generose, risultati così lusinghieri e fecondi meritano sempre costante fiducia, sempre più numerose adesioni, sempre crescente fortuna: fiducia, adesioni e fortuna che noi auguriamo e che non possono mancare alla fiorente associazione.

Domenica la Società ginnastica universitaria romana ha tenuto la festa annuale, pel secondo anniversario della sua fondazione. Intervenero il sindaco Colonna, il rettore dell'Università Ceruti, il comm. Gennaro rappresentante il ministro Nasi, il cav. Lazzara rappresentante il Prefetto, molte signore e signorine e una folla di studenti. Furono eseguiti, sotto la direzione del dottor Gualdi, parecchi e svariati esercizi, collettivi e individuali, agli anelli, agli appoggi, al saltometro Baumann, assalti di lotta e di scherma.

Dopo la riuscitissima festa, il sindaco Colonna distribuì di sua mano i premi agli studenti che si distinsero maggiormente nell'anno.

Leo.

Uno sguardo all'Automobilismo Americano

Fra il vecchio Continente e la giovane America si è da qualche tempo iniziata una vera gara di concorrenza per quanto riguarda lo sport. L'automobilismo, per esempio, è uno dei rami dello sport in cui maggiormente si esplica questa concorrenza. E' là oltre l'Atlantico che Fournier, il principe dello sport europeo, trova il suo più temibile avversario Winton; è negli Stati Uniti

cani, i quali per i primi sorpassano i 90 km. all'ora. Ma questa non è l'ultima velocità da essi sognata: gli americani insistono nel migliorare il loro mezzo di locomozione moderna, migliorano le piste esistenti e ne progettano di nuove in acciaio. Una anzi di queste strade si sta ora costruendo per ordine del signor Pierpont Morgan, il famoso *truster* dell'acciaio, e così di strade

L'ideale automobilistico è l'applicazione della elettricità come forza motrice. Due difficoltà specialmente, il peso degli accumulatori e la loro carica, ritardano la risoluzione del problema, attorno al quale si applicano al tempo stesso i figli del nuovo e del vecchio Continente.

E' l'America anzi che in questo momento fa parlare dei suoi inventori. E' Edison, che sempre ani-



La partenza di una corsa nei dintorni di Boston.

dove l'industria europea incontra i concorrenti più potenti. Fu appunto l'automobilismo che segnò, diremo così, un improvviso progresso nelle industrie americane. In poco tempo si crearono modelli assai differenti dai nostri; perchè alti e corti, con i quali su strade pure assai deficienti si ottennero risultati eccezionali. Le emozioni della velocità facilmente entusiasmano i biondi ameri-

ferrate, d'ora innanzi, ve ne saranno di due specie: quella ferroviaria e quella automobilistica. E la lotta per la velocità si inizierà fra l'automobile e la vaporiera.

Di questi giorni appunto abbiamo registrato una velocità mai raggiunta con nessun altro mezzo di locomozione. E' il treno *Stade Empire Express* che ha raggiunto la velocità di 170 km. all'ora.

mato dalla stessa tenacia della volontà e dalla fede nel successo, studia l'accumulatore ideale per gli automobili.

E questo solo attendono perfezionato gli americani, per poter con maggior sicurezza misurarsi con i campioni del vecchio Continente. In ogni modo l'automobilismo è ammesso solo su piste. Le velocità sognate dagli americani non possono

M. TÜRKHEIMER

Il più completo deposito di tutti gli accessori per automobili - Articoli per costruzione - Fabbrica ingranaggi, mozzi, radiatori, ecc.

essere pratiche, poichè nei loro paesi le strade difettano assai. Gli americani non si appassionano dell'estetica di un'automobile, si preoccupano specialmente della bontà del motore, del materiale in genere, e spingono a grande velocità i loro automobili anche là dove a noi forse sembrerebbe impossibile compiere un record.

Un grande coraggio anima gli automobilisti americani, i quali con vetture leggere, con le quali qui da noi si raggiungerebbero i 35 o 40 km. all'ora, al massimo, essi ottengono velocità superiori ai 100 km. all'ora su piste simili a quelle dei nostri ippodromi.

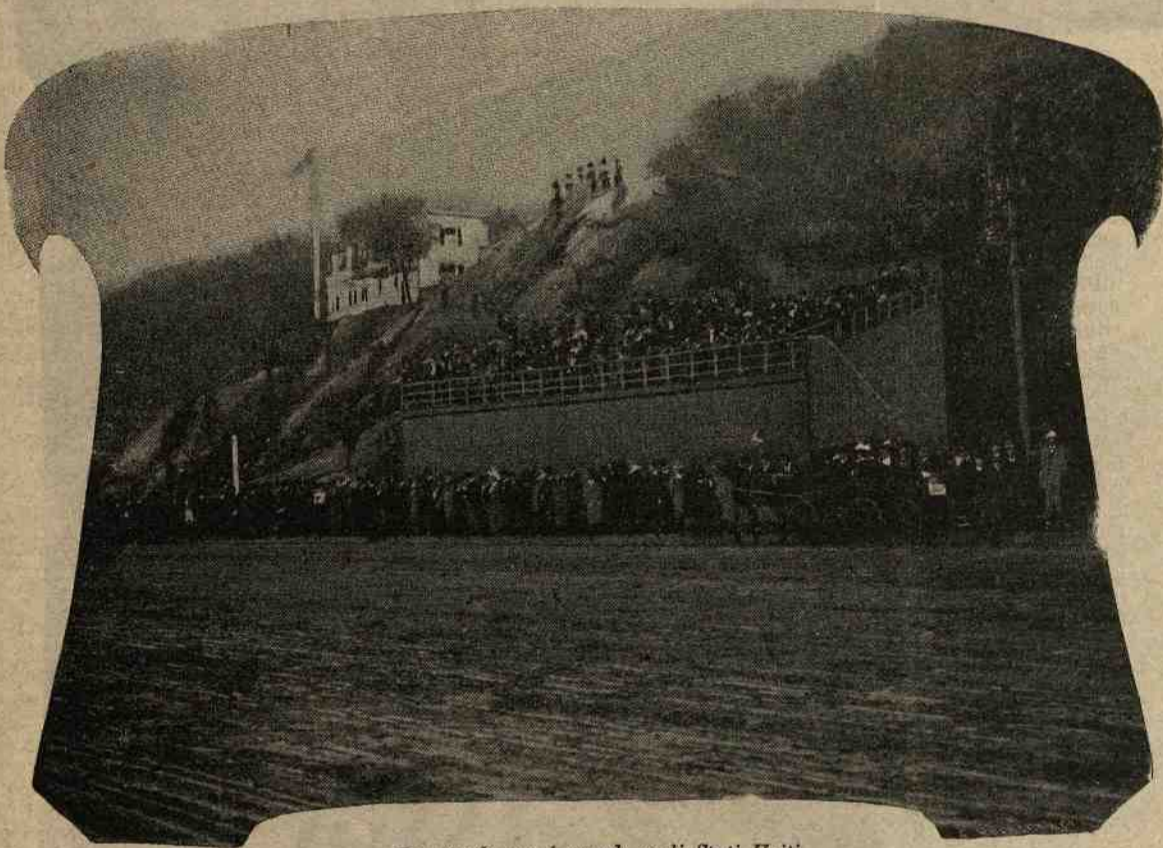
Le grandi corse su strada, che qui da noi hanno ormai avuto il loro successo, al quale va oggi seguendo il veto dell'autorità pubblica, in America non hanno finora trovato grandi sostenitori. L'automobilista americano compie quasi tutti i suoi *tours de force* su rettilinei speciali.

Ma sempre su piste hanno compiuto finora i loro tentativi i *chauffeurs* d'oltre Atlantico. Sulle strade difficilmente hanno figurato bene. Ciò nonostante quest'anno gli americani tenteranno simile specie di prova, partecipando alla grande gara automobilistica per la Coppa Gordon Bennett che avrà luogo nell'Irlanda o in Francia.

Sarà una lotta terribile quella a cui noi assisteremo fra pochi mesi. In lizza troveremo infatti il campione inglese Edge, il campione francese Fournier, il campione americano Winton.



Un gruppo di vetture a vapore.



Una strada per i records negli Stati Uniti.

La nota che caratterizza l'automobilismo americano e ne spiega i grandi successi e la larga diffusione, è la viva partecipazione e la simpatia che il nuovo mezzo di locomozione incontra sia presso il pubblico che presso le autorità.

Quel popolo eminentemente pratico capisce tutto il valore che può avere nello sviluppo e nel progresso d'un paese una larga applicazione della locomozione automobile, e ne favorisce l'affermazione.

Là coloro a cui non è dato possedere un'automobile invidiano ma non odiano chi ne è possessore; e se per prudenza o sventura qualche incidente arriva a danneggiare il pedone, il giudice americano si limita a dire: avete rotto? pagate? e la colpa di qualcuno non conduce alla condanna di tutto un sistema di locomozione.

D'altra parte il Governo che sente e sa come l'esportazione sia uno dei maggiori coefficienti di ricchezza d'un paese e che con occhio orgoglioso vede i prodotti industriali americani invadere i mercati europei, battendo in concorrenza gli inglesi e i tedeschi, considera che l'automobile è una macchina come un'altra e che favorirne dapprima il perfezionamento e quindi l'esportazione è tra i suoi primi doveri, e perciò aiuta e seconda l'affermazione in questo nuovo campo dell'attività industriale.

la nuova, non solo tutti i pattinatori di Varese si riversarono al lago, ma vi si diedero convegno buona parte degli amanti del pattino di Milano e dei dintorni. Molto pubblico assisteva (domenica specialmente) e si divertiva alle vertiginose corse ed agli arrischiati *balancés* che le nostre belle e coraggiose signorine e gentili cavalieri eseguivano con vera maestria.

Certo quelle riunioni si susseguono e si susseguiranno fino a che il freddo continuerà. Vista la ottima riuscita di queste *pattinate* e il numero sempre crescente dei pattinatori, non si potrebbe anche a Varese ritentare la costituzione di una società che provvedendosi di un ottimo campo possa offrire durante la stagione invernale una serie ininterrotta di tali riunioni, favorendo e magari istituendo il gioco dell'Hockey?

Andreino.

Pattinaggio sul lago di Varese

Una distesa di ghiaccio come quella del nostro lago, circondata da uno splendido panorama, rallegrata da un magnifico sole che tutto rende più vivo e gaio..... ecco il sogno del pattinatore.

È questo sogno è finalmente diventato realtà.

Da qualche giorno si vede con gioia l'abbassarsi del termometro, si osserva il congelarsi del lago, e quando si sparse



Profili e macchiette delle pattinate sul lago di Varese coll'intervento dei pattinatori milanesi.

Alla "Patinoire",

Lucido e terso, come un grande acciaio,
Splende, tra i rami desolati e brulli,
Nel sole smorto, al gelido Gennaio,
Il laghetto gentil, come un trastullo.

Ecco una slitta giunge; una faccina
Di freddolosa, tra pelliccie grevi,
E la segue uno stuol, che s'incammina
Con brevi passi cadenzati e lievi.

Or le mani s'intrecciano, serrate
Dentro i morbidi guanti, e vanno leste
Le personcine in una danza strana...

Soura il lago, che ride, le gelate
Rame par che tremin, rideste,
A contemplare la ghirlanda umana.

Torino, febbraio 1903.

Enrica Grasso.

La ginnastica dei giovanetti



L'esercizio delle doppie sbarre.

La ginnastica è il primo sport al quale si dedicano i giovani tedeschi, primi sostenitori in Europa dell'educazione fisica.

Occorre che l'uomo sia forte, che la donna sappia pure sopportare una fatica, e ciò perchè si vuole che la razza migliori fisicamente.

Per ottenere tutto ciò abbiamo un coefficiente assai buono nell'esercizio ginnico. Educiamo moralmente il giovanetto, ma non dimentichiamoci dell'educazione fisica.

E mentre al primo scopo risponde pienamente lo studio delle lingue, della matematica, delle scienze in genere, al secondo concorre in massimo grado la ginnastica.

Senza oggi voler combattere un metodo, o meglio criticare i diversi metodi di ginnastica con cui i nostri più noti educatori sostengono l'educazione fisica, crediamo bene oggi occuparci dell'argomento educativo.

La ginnastica fu nella Grecia e nella Magna Grecia una vera e propria istituzione nazionale, la quale contribuì nello stesso tempo ad esplicitare la coscienza estetica di quel popolo meraviglioso.

L'educazione fisica greca fu essenzialmente armonica e non fu inoltre limitata all'adolescenza.

La ginnastica metodica aveva presso i Greci un'importanza grande: i soli giuochi, sostiene Michelangelo Gerace, non sarebbero bastati a fecondare quella perfezione fisica, quell'alto sentimento estetico, quelle qualità capitali del genio nazionale che costituirono la grandezza, la forza e il carattere del popolo ellenico.

I Tedeschi, più ancora dei Francesi e degli inglesi seguono il metodo dei Greci. Nelle palestre, coll'esercizio degli attrezzi, nelle piazze d'armi, all'aperto, coi giuochi cosiddetti sportivi, si educano fisicamente i giovanetti d'ambo i sessi.

Nell'ampio circo di Sparta tutti convenivano, le fanciulle, gli uomini gravi delle cure della Repubblica, i vecchi stessi onore e modello dei giovani e i fanciulli infine addestrati ad ogni esercizio delle membra.

E tutti cantano il loro coro.

I vecchi: Quando eravamo giovani, forti erano le nostre membra e il cuore nostro era pieno di ardire...

I giovani: Noi non siamo degeneri fi-

gliuoli vostri; robusto è il nostro braccio, valida la nostra mano; nel petto il cuore nostro mai non trema. Siamo pronti a provarlo....

I fanciulli: Quando saremo cresciuti, quando il nostro viso ora fresco come un fiore, si adombrerà della lanuggine, che è onore della virile giovinezza, noi vogliamo essere maggiori di voi per coraggio e valore. Allora vedrete quale sarà il vigore del nostro braccio....

Vi sono ancora oggi moltissimi genitori, specie nel nostro Paese, che non credono ai risultati di una ginnastica razionale, progressiva, igienica, e non permettono ai loro giovani figli di fare degli esercizi fisici.

La ragazza, ancor più del maschio, è educata con tale metodo.

Ma non vogliamo con ciò dire che in Italia non vi esistano educatori convinti del loro mandato che combattono tali insani principii, caldeggiando l'educazione fisica di entrambi i sessi. E Torino in ciò ne dà l'esempio. L'amministrazione scolastica municipale, attenta ad



L'esercizio delle sbarre dorsali.

ogni progresso d'indole educativa, va preparando ciò che non s'è ancora operato nell'opinione pubblica.

La nostra età vuole bellezza! La bellezza occorre al perfezionamento morale degli uomini.

E ciò debbono comprendere specialmente coloro che hanno il sublime ufficio di allevare ed educare i figli dell'uomo.

A compimento di questo breve articolo pro educazione fisica, ricordiamo oggi la scuola di un noto educatore di Parigi, il signor Piazza. La sua palestra ci ricorda in piccolo, il grande circo di



Gare infantili — Il tiro della fune.

Accumulatori DININ, BOBINE BASSÉE MICHEL preferiti dagli intenditori, usati da tutte le primarie case costruttrici.

Depositario generale per l'Italia: M. Türkheimer - Milano



Esercizi alle parallele.



Il salto dal trampolino.



Gli esercizi militari.

Sparta. Ai suoi ordini lavorano quotidianamente schiere di giovanetti e di adulti in ore differenti. E la sua palestra è visitata dai più noti acrobati e ginnasti di passaggio per Parigi.

La classe infantile del Piazza è una delle più numerose e lavora tre volte ogni settimana. La lezione dura due ore e mezza; giovanetti e giovanette lavorano contemporaneamente. Ciascuna lezione comprende due generi d'esercizi: i movimenti d'insieme e quelli agli attrezzi. Di questi ultimi è proibito quello della sbarra fissa; all'incontro sono molto in uso le *parallele* e il tiro della fune. Con quest'ultimo esercizio, che mette in lizza giovanetti e giovanette ad un tempo stesso, terminano quasi sempre le lezioni del maestro Piazza.

Gustavo Verona.

Il circolo Automobilistico di Roccadacicio

Roccadacicio è un bel paesetto di montagna, con una larga e comoda strada di comunicazione con la vicina città. E' un paesetto tranquillo, ridente, ameno e popolato per tre quarti da montanari e per un quarto da... piccoli proprietari nullafacenti!

Quest'ultimo quarto, che si può dire la repubblica oligarchica del paese, fa la pioggia e il bel tempo.

Fu a Roccadacicio che Livio Sperelli rivolse la sua bicicletta in un bel pomeriggio d'estate.

Il paese fu in piena rivolta. Di quegli strumenti diabolici ne sapeva qualcosa il solo ufficiale di posta, al quale era capitato per errore un catalogo di un fabbricante, ma gli altri accorsero in massa e circondarono Livio, facendogli mille domande strane.

Egli fu compositissimo nel dar le dovute spiegazioni e promise anzi di fermarsi qualche giorno per insegnare, a chi volesse, l'uso del cavallo di ferro.

E fu così che Livio Sperelli divenne in pochi mesi il secondo personaggio autorevole dopo il parroco, di Roccadacicio.

L'appetito viene mangiando, ed un bel giorno Livio tornò dalla città con un bell'automobile, nuovo, fiammante, assordante... affumicante!

Figurarsi le bocche spalancate dei Roccacacini, le grida di giubilo, di meraviglia e di paura, dovette intervenire il panciuto parroco e benedire, con le boccie ancora tra le mani, il veicolo che sbuffava come un leone nella rete.

Il giorno dopo Livio faceva una proposta, fondare un circolo auto-

mobilitico, ogni socio contribuire con un buon versamento, acquistare una vettura ad otto posti, e via, tutte le sante feste correre per il mondo...

L'entusiasmo arrivò al parossismo. I poveri (solo quelli dell'ultimo quarto però) Roccacacini non sognavano altro, non vedevano altro, per strada ogni capauello ne parlava e faceva i conti della somma, nella farmacia le discussioni si prolungavano fino alle 9 di sera, con grave consumo dell'olio nel fumigante lucicino, ma al farmacista si promise di crearlo fornitore della benzina, ed egli se ne riprometteva un tanto guadagno.



L'esercizio agli anelli.

Persino in chiesa, quando s'elevava il fumo dell'incenso, i Roccacacini vedevano un'automobile venire ad essi... glorioso e trionfante. Era come un'automobilemania che s'era impadronita delle tranquille teste del tranquillo paesetto.

Livio riunì l'assemblea. Il medico-condotto aveva, nella qualità di cassiere, raccolto solo tremila lire, ma gli altri avevano promesso; Livio trovò giustamente che la somma non bastava affatto e fece appello allo slancio sportivo, al miglioramento delle razze, al progresso che trionfante avrebbe salutato Roccadacicio, paese di nobili iniziative, e finì col dire: Dio lo vuole, perchè la bestia non fu creata per soffrire, e noi lasceremo liberi i cavalli!

Il veterinario stava per interrompere, ma un suo vicino gli susurrò che purtroppo gli restavano le vacche da curare!

Il parroco sorse: Ci sono anch'io giacchè Dio lo vuole.

Dopo quattro giorni la somma aveva superato il preventivo.

Livio, accompagnato dal medico-condotto, andò a fare l'acquisto.

L'automobile di Roccadacicio, imbandierata, accolto da spari di fucili, da grida che salivano ai sette cieli, entrò trionfante nella piazza e ricevette in pompa magna la benedizione.

Il sindaco fu felice nella sua improvvisazione, e fece un accenno applauditissimo sull'influenza dello sport sulla morale, dicendo che anche Nerone se avesse avuto un'automobile sarebbe stato menò Nerone! Fu portato in trionfo, e dovette dar da bere a tutto il paese.

La notte, eran le due, il paese dormiva, ad un tratto si sente la voce dell'automobile; comincia uno venire alla finestra, poi un altro, poi tre, quattro, in un momento tutto il paese fu illuminato dai paesani venuti alla finestra con le candele, e Livio Sperelli seduto nell'automobile gridava: provo se funzionano bene le lampade, arriverete, dormite pure!

Il giorno seguente il medico condotto riceveva il seguente telegramma:

Dottor Eusebio Funerali

Roccadacicio.

Automobile fila 60 chilometri ora. Ritorno settimana. Bacio tutti Roccacacini.

Livio Sperelli.

Son passati tre mesi. Il circolo continua le sue sedute ed attende il ritorno di Livio. Si leggono i giornali per paura di una disgrazia.

Il figlio del sindaco fa i calcoli dei chilometri già fatti e sostiene che Livio sta compiendo il giro del mondo.

A Roccadacicio gli animi sono abbattuti, ed il parroco è ritornato alle sue boccie, che proclama il vero sport.

Noi da buona fonte sappiamo che Sperelli va in cerca di un altro.... Roccadacicio!

ERPI.

Serie: Stella - Lion - Vittoria - Dürkopp - Components sono le migliori per costruire **BICICLETTI PERFETTI**

M. TÜRKHEIMER - MILANO

NOVITÀ 1903

SERIE EADIE di nuovo tipo con mozzo a contropedale e ruota libera.

SERIE WILSON nuovo modello della stessa casa Eadie.

Lo splendido risultato dato nella passata stagione dalle macchine costruite con queste serie è la migliore raccomandazione per i nostri clienti.

SERIE EADIE da motocicletta le più eleganti e robuste del genere.

GATENE "RENOLD", di fama mondiale ed usate oggi da tutte le primarie fabbriche italiane ed estere.

MOZZO TWO SPEED (cambio di velocità) della « Two Speed Gear Co. » — Nuovo tipo a ruota libera automatica.

COPERTURA "CONTINENTAL", TIPO **DUNLOP ONDULATO** interamente vulcanizzato e di assoluta resistenza.

Vendita esclusiva con Deposito presso la Ditta

GIULIO MARQUART - MILANO

Via Disciplini, 15.

Filiale con Deposito in TORINO, via S. Quintino, n. 11.

PREMIATA FABBRICA

Automobili ed Imbarcazioni

LUIGI FIGINI

MILANO - Viale Volta - MILANO

Automobili ed Imbarcazioni complete. - Materiale scelto - Perfetta ed accurata lavorazione - Ultimi sistemi perfezionati

8 HP, 2 cilindri, 3 velocità, marcia indietro L. 7.000.

12 HP, 4 " 4 " " " " 10.000.

Tutte le vetture sono con telaio in legno armato, radiatori ultimo modello con ventilatore, gomme extra forti.

AGENTE GENERALE:

ING. PIETRO POGLIANI

Via Vincenzo Monti, 23, Milano.

Sono arrivati gli splendidi modelli 1903

cicli

WANDERER

Rappresentante generale per l'Italia:

EUGENIO PASCHETTA

TORINO — Corso Valentino, 2 — TORINO

Tutti i cicli Wanderer sono muniti di pneumatici originali **DUNLOP**

BARNETT & SCOTTI

Foro Bonaparte, 61 - MILANO - Foro Bonaparte, 61

VENDITA ESCLUSIVA

Motori e Motociclette "MINERVA,"

a valvole comandate - **ULTIMA NOVITÀ**

Forza 2 e 2 1/2 HP — (DOMANDARE LISTINO SPECIALE).

SERIE "CHATER LEA", per biciclette e motociclette.

SERIE "CITO", per biciclette, furgoncini, tandems, ecc.

COPERTURE "CONTINENTAL", originali, nei vari tipi.

COPERTURE "SOLY", della Casa SOLY di Lione.

I Modelli 1903

della insuperabile

MOTOCICLETTA WERNER

consegnabili subito

sono la perfezione assoluta

Rappresentanza Generale per l'Italia:

EMPORIO AUTOMOBILISTICO
MILANO

Via S. Vincenzino, n. 14.

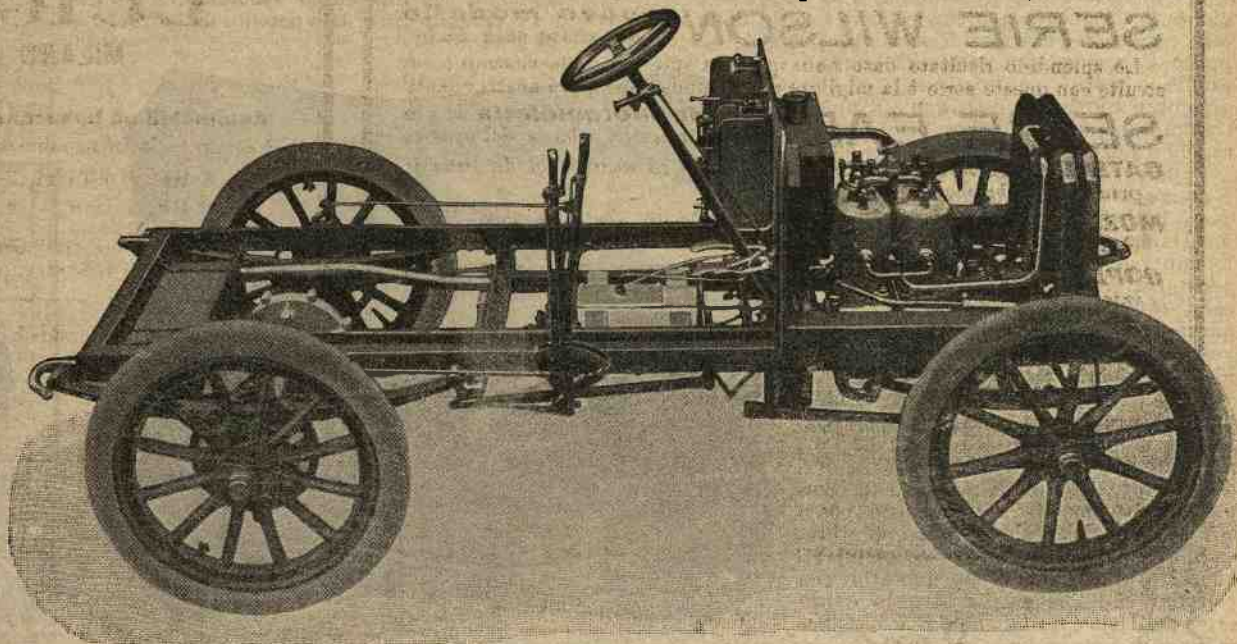
LA PAGINA TECNICA

Le nuove vetture Benz 1903

« O rinnovarsi, o morire! » Ecco quanto si sarà detto la Casa Benz, ecco perchè, abbandonato quel po' di vecchio che ancora conservava lo scorso anno, e seguendo decisamente il nuovo indirizzo, essa si presenta nel 1903 con dei modelli ultra-moderni, con dei modelli che s'impongono per le molteplici loro buone doti, perchè insomma indovinati sotto ogni rapporto. Ed eccoci a dimostrarlo con una descrizione un po' sommaria, coadiuvati da qualche illustrazione.

In tutti i loro dettagli le vetture Benz tipo *Parsifal* dimostrano una costruzione accuratissima, unita ad una solidità non comune. Il *chassis* in legno armato, fortissimo, presenta una rigidità perfetta, grazie alle sue traverse d'acciaio assicurate da bulloni. È sospeso su eccellenti molle a lamine, molto lunghe, che appoggiano sugli assi; le quattro ruote uguali, giranti su sfere, presentano il vantaggio di poter facilmente cambiare la gomma. Ha lo scartamento e la lunghezza in giuste proporzioni, e inoltre il centro di gravità piuttosto basso, il che tutto serve a dare una grande stabilità, facilità di direzione, ed un'estetica indovinata. Alla vettura il ponte posteriore comprende il differenziale, sul quale va ad attaccarsi il cardano.

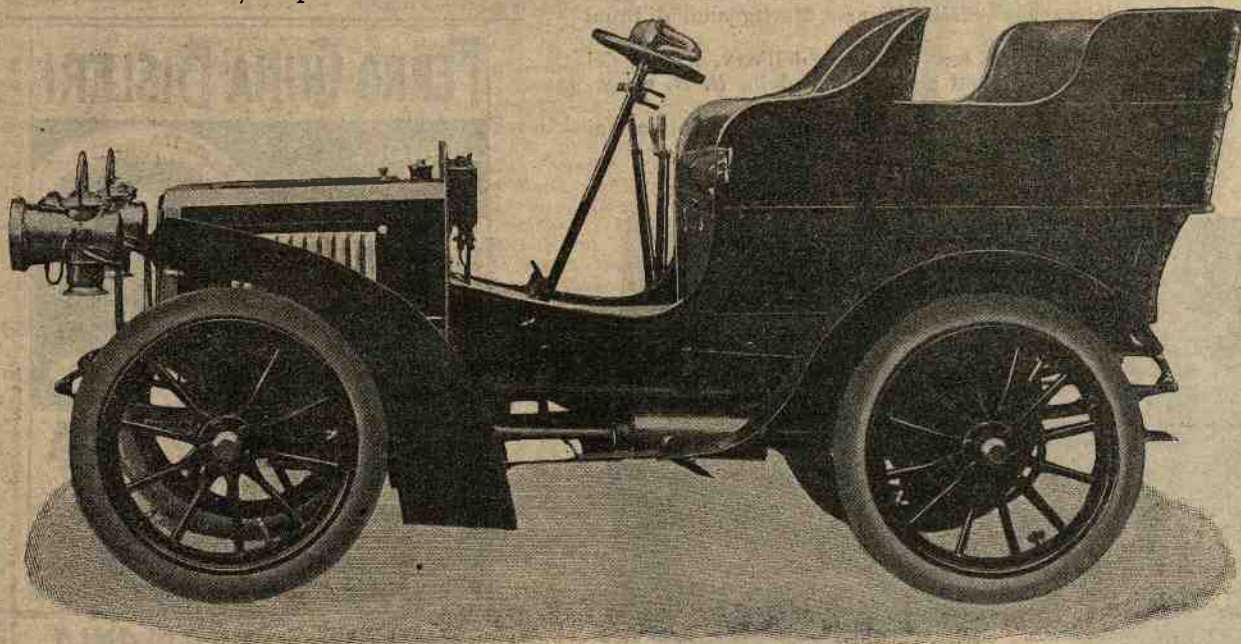
Il motore a due cilindri, posto sul davanti e verticale, si fa in tre modelli, e cioè 8-10, 10-12 e 12-14 HP. Le valvole d'ammissione sono comandate automaticamente, e si possono smontare colla



Il chassis Benz 1903.

Questo è il tipo a due cilindri; la Casa Benz costruisce inoltre due modelli a quattro cilindri, e cioè il 16-20 ed il 25-80 HP. Questi differiscono

rata, funzionamento regolarissimo, attitudine propria e speciale a superare salite e strade cattive, silenziosità assolutamente senza pari.

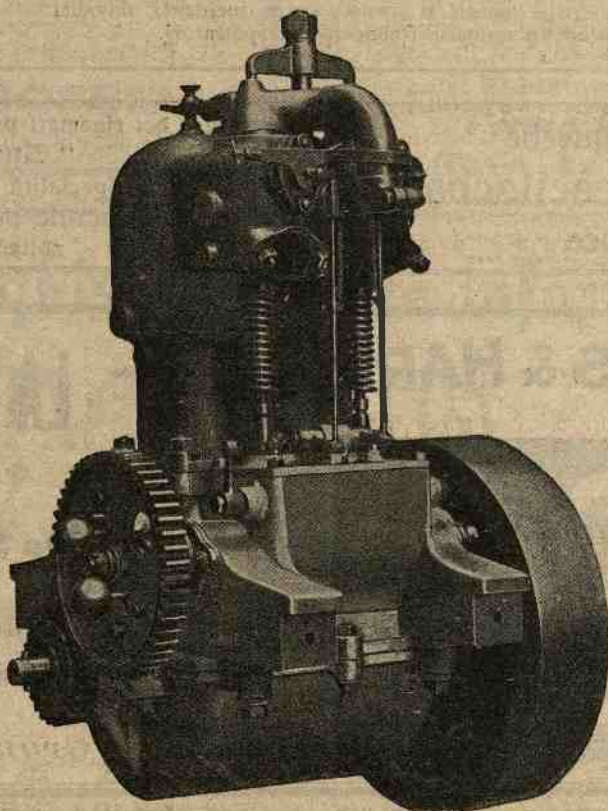


La vettura Benz 12 HP modello 1903.

massima facilità, svitando semplicemente il bullone che, a mezzo d'una brida, trattiene fisse dette valvole al loro posto. L'accensione è prodotta da una magnete rotativa con « avance et retard »; gli accensori si tolgono in un momento. Il regolatore, che agisce sull'immissione, è regolabile con una manetta posta sotto il volante di direzione. Il carburatore è a polverizzazione, brevetto Riccardo Benz, e si regola automaticamente ed a mano. Il numero normale dei giri del motore è di 1200 al minuto, ma, a mezzo di una manetta regolante l'immissione del gas, si può farlo scendere gradatamente fino a 300 al minuto; come si vede, si ha quindi una grandissima regolabilità del motore. La trasmissione dal motore all'asse posteriore avviene, come sopra si è detto, a mezzo di un albero munito di giunti cardanici che s'attacca alla ruota dentata del differenziale con un pignone d'angolo. L'attacco e distacco del motore è fatto con cono di frizione. Il cambiamento di velocità è ad ingranaggi, che danno tre velocità e marcia indietro con una sola leva; la terza velocità è diretta, cioè la trasmissione si effettua senza intermedio d'ingranaggi, cosicchè la forza del motore è trasmessa direttamente sul pignone del differenziale senza dispersione di forza.

L'irradiatore, posto sul davanti, è di tipo speciale, e si compone di due ranghi verticali, posti uno dietro l'altro di tubi appiattiti; la pompa di circolazione è messa in moto dall'albero di distribuzione. L'oliatore centrale ha la capacità di due litri, ed è munito di pompa a mano che manda l'olio nel *carter* del motore ed in quello del cambiamento di velocità. La lubrificazione del motore avviene per *barbottage*, e gli ingranaggi del cambiamento di velocità sono immersi nell'olio. I freni sono due, metallici, ed agiscono sul differenziale e sulle ruote posteriori.

da quelli suddescritti per il fatto che hanno la trasmissione a catene anzichè ad albero cardanico; inoltre sono munite di un ventilatore all'irradia-



L'ultimo modello del motore Benz.

tore ed hanno quattro velocità in luogo di tre. Naturalmente poi hanno dimensioni maggiori, ed una ben maggiore potenza.

Le vetture Benz, anche in questi nuovi tipi, conservano quelle importanti e particolari doti che sempre le hanno distinte, e cioè: grande du-

Come per lo passato, la rappresentanza generale ed esclusiva per l'Italia della Casa Benz e C^o di Mannheim, è affidata alla rinomata Ditta Giuseppe Ricordi di Milano, che, fondata prima fra le prime, da ben otto anni le fa conoscere ed apprezzare.

Questa Ditta, che ha incominciato con un impianto modesto, quale richiedevano i primordi dell'automobilismo, ha sempre seguito passo a passo e con amore il suo progressivo sviluppo, ed attualmente ha impiantato in Milano un nuovo vasto garage con annessa officina per riparazioni, che certamente è tra i migliori stabilimenti del genere che si abbiano in Italia.

Colla morte del compianto cav. Giuseppe Ricordi, che fu uno dei precursori e degli introduttori dell'automobilismo in Italia, la direzione dell'azienda fu assunta dai figli rag. Max e Alfredo Ricordi, i quali dedicandosi con intelligenza e assidua cura, mostrano di voler continuare le belle tradizioni della loro casa e guidarla a sempre maggior fortuna e importanza. E' questo pure il nostro augurio.

Il Tecnico.

Pel Campionato Italiano di BIGLIARDO

Una breve assenza causata da un lutto in famiglia sopraggiunto al nostro Direttore, ci costringe a ritardare di qualche giorno la pubblicazione del programma di questa gara che, come abbiamo annunciato, intendiamo svolgere nel prossimo marzo qui in Torino, col concorso del sig. Salvatore Fiorina e della Ditta De Agostini.

L'interesse e l'attenzione del pubblico sono però già rivolti a questa iniziativa, che per la prima volta in Italia assumerà importanza così notevole; e mentre da numerose e lontane città ci giungono domande di chiarimenti e di informazioni di possibili partecipanti, gentili e generose offerte ci vengono incontro a meglio assicurare la buona riuscita della gara, arricchendone l'elenco dei premi.

Abbiamo a tal uopo ricevuto in questi giorni i seguenti doni che verranno destinati come premi ai vincitori, in aggiunta a quelli già fissati e che consistono in somme di denaro per circa L. 2000, in medaglie d'oro, stecche d'onore, ecc.

1 Cassa Vini Barolo;

1 Cassa Vini Barbera della rinomata Casa E. di Miraffiori (messe gentilmente a nostra disposizione dell'egregio conte Gastone di Miraffiori);

1 Cassa Champagne dell'apprezzata Ditta Fratelli Gancia e C. di Canelli;

1 Cassa Ferro China della Ditta di fama mondiale Felice Bisleri e C. di Milano;

1 Cassa Vini del Reno Ligustico e Vini Vermouth della Casa Enologica di Esportazione del cav. Carlo Sebastiano Puccio di Chiavari.

Gli ultimi cimenti invernali a Torino, Milano e Roma

Il termometro scende, il freddo infuria e la bianca neve scende ad ammantare ogni cosa.

Chi non riderebbe pensando che in questa stagione vi sia ancora qualcuno che il ricordo delle estive giornate, dei torridi meriggi, tormenti al punto, da spingerlo a gettare a terra sovrabiti e vestiti, per sostituirli colle rudimentali mutandine da bagno e scendere tranquillamente nell'acqua, proprio come avrebbe fatto nelle caldure del luglio?

Eppure, o miei lettori, lo spettacolo non è nuovo; e se alcuno di voi volesse prendersi la briga di andare agli appuntamenti che le nostre società natatorie si fissano nei cimenti invernali, potrebbe assistervi benissimo e soprattutto convincersi che coloro che si cimentano in queste prove sono gente che ha il cervello a posto e che è ben lontana da ogni idea di suicidio.

Sono forse persone eccezionali? chiederanno i lettori, o specialmente preparatesi a subire queste ardue prove?

Niente affatto, sono dei semplici amanti dello sport, sono degli uomini che comprendono come il nostro corpo possa affrontare qualsiasi sbalzo di temperatura, quando non sia abituato a eccessivi riguardi e precauzioni; sono nuotatori che pensano che l'acqua in inverno è più calda dell'aria e quindi non vi è nessuna ragione di non andare nell'acqua se resistiamo a muoverci nell'acqua.

Ed essi fanno questi bagni invernali, a cui naturalmente arrivano abituare il corpo, evitando quanto possibile l'aria e in questi bagni invernali trovano, oltretutto un divertimento, una cosa utile e sana per i nervi e per i muscoli.

Domenica, primo febbraio, ebbe luogo il cimento invernale indetto dalla nostra *Rari Nantes*. Temperatura: aria 2, acqua 5.

Vi parteciparono, guadagnando la medaglia assegnata in premio, i signori:

Vaudano Nino, De Benedetti Enrico, Emarè Giovanni, Manfredi Ercole, Parisch Italo, Neri Silvio Armando.

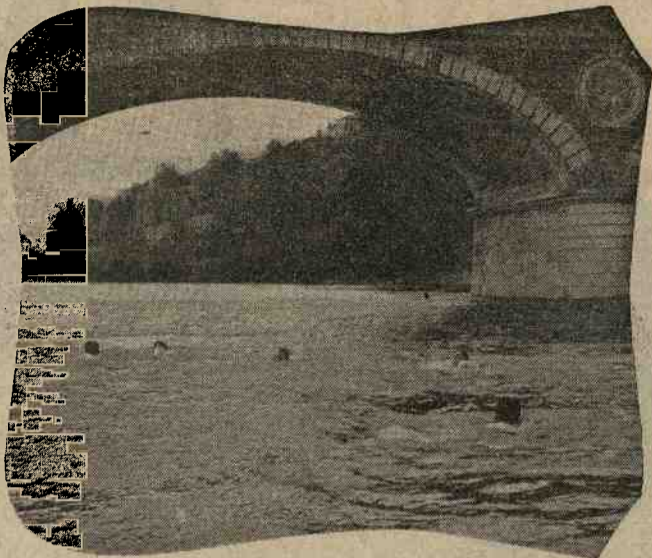
Lunedì, 2 febbraio, è stato corso il terzo cimento invernale bandito dalla società dei *Rari Nantes* di Genzano di Roma.

I 10 concorrenti percorsero nel Tevere i 250 metri stabiliti arrivando al traguardo in soddisfacenti condizioni.

Ecco i nomi: Nicola Torti della società ginnastica *Alba* di Albano Laziale, dott. Riccardo Noè e Amerindo Comilli della *R. N.* di Roma, Giuseppe e Armando Gabbarini, Adolfo Del Prete, Zaccaria Viti, Enrico Imbattari, Angelo Rossi ed Alfredo Mancini della *R. N.* di Genzano.

La sera tutti i nuotatori si riunirono a fraterno banchetto brindando alla salute dei *r. n.* Santoni e Cantù, promotori dei bagni invernali.

Il 18 gennaio, con un tempo splendido, si effettuò il IX cimento invernale bandito dalla *Rari Nantes* di Milano.



L'ultimo cimento dei r. n. torinesi. (Fot. G. Vitrotti).

Sedici sono stati i concorrenti e precisamente: Pagani, Bracchi, Togni, Cattaneo, Beretta, Drololi, Dardelli E. e D'Artagnan della *Rari Nantes*; Gazzi, Maccabruni, Antoniazzi, Colombo e Barella della società *Stella Milanese*, Martignanni di Broni e Cantù.

La giuria era composta dell'avv. Racah, dei signori Mainoni e Castiglioni della *R. N.* e Carbonini dell'*Olonia*.

La prova si svolse colla puntualità abituale ai *Rari Nantes*.



I campioni della r. n. di Torino. (Fot. G. Vitrotti).

La temperatura era: aria più 5, acqua 0 centigradi.

Il cimento si svolse, senza incidenti, davanti ad un numeroso concorso di spettatori.

Nel Commercio Sportivo

Una vettura pratica ed economica per il turismo.

Al recente Salon di Parigi fu rimarcata dai visitatori una vettura *Ideal*, esposta dalla Società *Lambard G. C.* di Parigi.

Questa vettura è destinata a vulgarizzare l'automobilismo nella classe meno ricca, e la quale ha bisogno di questo mezzo di locomozione non per divertimento ma per utilità. La vettura è munita di un motore di 7 HP, raggiunge una velocità di 45 km. all'ora e supera splendidamente le salite. Le velocità sono tre e marcia indietro. La carrozzeria può contenere quattro persone. Il prezzo di vendita è L. 4200.

Il signor Wehrheim di Torino si è assicurata la vendita esclusiva per tutta l'Italia.



FERNET-BRANCA
Specialità dei
FRATELLI BRANCA - MILANO

AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo

Guardarsi dalle contraffazioni

Interessante per Ciclisti, Sportsmen!!

È noto ormai che coloro che fanno molto uso della bicicletta vanno soggetti alla *nevrastenia*, all'esaurimento cerebrale, e ad una degenerazione del sistema nervoso.

Celebrità mediche tedesche, inglesi ed americane hanno constatato che col lavarsi mattutini di "**PYLTHON**", l'esaurimento si arresta come per incanto, ne riprende consistenza e nessun fenomeno nervoso si riproduce.

L'opuscolo dell'illustre Prof. Auxilla, già medico onorario di S. M. Umberto I, si spedisce gratis a chi manda il proprio indirizzo all'**Anglo American Stores, Milano**, Via Monte Napoleone, 23. Una cura completa L. 6,55 franco nel Regno. — Si vende in tutte le primarie Farmacie.



FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL
SANGUE

NOGERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola



BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata

per Automobili, Motori d'Imbarcazioni e per Illuminazione
Omnibus, Automobili per servizi pubblici.

EDOARDO NIETTI
MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

Oesterreichisch - Amerikanische
Gummifabrik = Actiengesellschaft
Vienna .XIII. Breitensee.

Fabbrica dei rinomati pneumatici per Automobili: marca:

"Austro = Amerikan C.o.",

Specialità camere d'aria senza giunta

Agente Generale per l'Italia: Roberto Krassich
Milano = Via S. Gregorio, 25.

CURTIS'S & HARVEY'S



"AMBERITE"

LA POLVERE SOVRANA

● Vittoriosa ovunque ●

The Sporting Agency - Firenze

Armi e specialità per caccia e tiri
Calzottoni - Mantelline - Stivaloni per paludi

Grande deposito cartucce **ELEY**

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

IL « MEETING » DI NIZZA PROIBITO? — Telegrafano da Nizza alla *Stampa*: Il Governo ha proibita l'effettuazione del *meeting* automobilistico di Nizza, destinato a richiamare in fine marzo sulla Costa Azzurra tutti i più noti *chassisseurs* del mondo.

CICLISMO

CORSE CICLISTICHE A CATANIA. — I due ciclisti romani Jacorossi e Spadoni trionfarono nelle gare di Catania. Il Jacorossi giunse primo nella prima corsa e lo Spadoni nella seconda.

UNA SCONFITTA DEL NEGRO VOLANTE. — Il negro volante Major Taylor si è incontrato col corridore tedesco Robl a Melbourne ed è stato vinto.

La sua sconfitta si deve ad improvvisa indisposizione. Quanto prima si avrà il *match* rivincita.

Alla gara assistevano 80.000 persone.

I CAMPIONATI MONDIALI DEL 1904. — I campionati mondiali ciclisti nel 1904 avranno luogo a Liegi, nel Belgio, dove verrà costruito un nuovo Velodromo.

IL CONVEGNO DEL TOURING A ROMA. — Il Consolato romano del Touring ha incaricato l'on. Brunialti ed il console Trasatti di preparare il programma dei festeggiamenti del convegno del Touring, che avrà luogo a Roma il 18 maggio prossimo. Si annuncia che fra i festeggiamenti comprenderanno una gita nei Castelli Romani, un grande banchetto, una colazione al Bosco Sacro e quindici gite ciclo-archeologiche nei dintorni di Roma.

LE CORSE CICLISTICHE A SAN REMO. — Domenica ebbero luogo le corse ciclistiche. Tempo splendido. Pubblico numeroso. Ecco i risultati:

Corsa dilettanti. — Finale: 1. Gabert, di Nizza, che coprì m. 2000 in 3' 28"; 2. Dall'Orso, di Genova, in 3' 33"; 3. Busi, di San Remo, in 3' 50".

Corsa professionisti. — Finale, m. 2000: 1. Moussier, di Vichy, in 3' 24"; 2. Chevallier, di Nantes, in 3' 25"; 3. Quivy, di Roubaix, in 3' 27".

Corsa di dieci chilometri (traguardi). —

Nei primi quattro chilometri è primo Quivy; al quinto è primo Moussier; all'ultimo chilometro è primo Chevallier.

Segue il *match* franco-italiano, che riesce interessantissimo. Vince la corsa del chilometro Gabert, in 1' 35"; 2. Dall'Orso in 1' 38".

LA FINE DELLA CORSA DEI SEI GIORNI A LONDRA. — E' terminata la corsa dei sei giorni (sei ore al giorno). Giunse prima la coppia Hall-Martin, chilometri 839; seconda la coppia Webber-Gilbert, chilometri 838; terza la coppia Carapezzi-Barden, chilometri 819.

IPPICA

GALOPPO. — Presso le locali Società vennero chiuse le iscrizioni per il grande premio del Commercio (L. 50.000, m. 2800) di Milano e pel premio Principe Amedeo (L. 20.000, m. 2000) di Torino. Eccole:

Grande premio del Commercio — razza Volta: *Tarantella, Tocsin, Gracie, Rododendron.* — Bocconi Dall'Acqua: *Ortruda, Brunilde, Latium, Parsifal.* — Scuderia Napoletana: *Cambise, Pergolese.* — Sir Goodluck: *Crailling, Leighton, Sacripante, Melissa, Mambrino.* — Razza Gerbido: *Euro, Le Kama Soutra, Orfeo.* — E. F. Bocconi: *Pique-Nique, Andromeda.* — Sir Harbert: *Pretoria, Jan Jousè, Marco Aurelio.* — Scuderia Torinese: *Peperil, Guiriot.* — Sir Rholand: *Appia, Isabella, Kiboko, Keepsake, Salviati, Mayotte, Esquilino, Malvina.* — Don Chisciotte: *Montalbano.* — Fratelli Gallina: *Licia.* — Aventi Santini: *Rinaldina.* — March. Roccagiovine: *Caspeterre.*

Le Scuderie francesi sono — Conte De Ganay: *Passaro.* — Visconte d'Harcourt: *Aoste, Savone.* — Duc De Grammont: *Camprador.* — M. Ephrussi: *Xères.* — M. Marghiloman: *Eunice.* — Conte di Clermont-Tonnère: *Sila.* — W. R. Vanderbilt: *Bright.* — A. Veil Picard: *Dhiénay.* — M. Oppenheim: *Cresus.*

Premio Principe Amedeo: *Pique Nique, Andromeda, Brunilde, Ortruda, Parsifal, Latium, Peperil, Guiriot, Cambise, Pergolese, Rododendron, Gracie, Orfeo, Le Kama Soutra, Leighton Crailling, Sacripante, Mambrino, Melissa, Appia, Esquilino, Kiboko, Cecilia, Spartano, Malvina; Pacifico, di John Rook.* — *Megara Valet de Coeur,*

del visconte d'Harcourt. — *Myriame* (10.000), di J. Gadola. — *Noroc*, di M. Marghiloman. — *Sila*, del conte R. De Clermont-Tonnère.

— *Le Kama Soutra* è un nuovo acquisto del cav. Marsaglia in Francia; esso è da Galeazzo a Kiss, di cui trovai già in Italia *Keepsake.*

— Il *trainer* Corser ha portato a Milano tutti i cavalli della sua scuderia; Teh Rook si è portato a Firenze dove pure andrà Smith, mentre quelli dei signori Tesio e Ferrati furono condotti a Livorno.

Causa questo allontanamento dei cavalli da Barbaricina, pare che la riunione di Pisa non debba più aver luogo. Molto probabilmente la Scuola fiorentina indirà una o due giornate.

TROTTO. — Cinquantotto puledri appartenenti a trentasei scuderie furono iscritti nell'undecimo gran premio del Trotter Italiano (L. 50.000) da disputarsi a Milano nel 1905.

— I fratelli Giorgi hanno venduto ad una scuderia francese la trottatrice *Abnet.* Dicesi che sia stata pagata 20.000 lire, più un'automobile della forza di dodici cavalli e la metà dei premi che avrebbe vinto a Nizza.

LA RIUNIONE DI CORSE A TOR DI QUINTO. — Malgrado la giornata magnifica, quasi primaverile, non molta folla presenziò le corse di Tor di Quinto, promosse dalla Società della Caccia alla

Volpe. Però nel *pesage* vi er blico aristocratico ed elegante.

Nella prima corsa: 1. *Jack*, montato da G. Rattazzi; 2. *Master Tom*, montato dal tenente Massei; 3. *Antilope*, montato da Coccia.

Nella seconda corsa (*gentlemen-riders*) arrivano: 1. *Apollo*, montato da Francescangeli; 2. *Capesterre*, montato dal tenente Piella; 3. *Scabieuse*, montato da Coccia.

Nella terza corsa (*Steeple-Chase*) arrivano: 1. *Ermes*, montato dal tenente Campini; 2. *Friday*, montato da Lante; 3. *Trabucco*, montato da Germin.

Nell'ultima corsa (*Steeple-Chase*) arrivano: 1. *Monk*, montato dal capitano Vastarino; 2. *Filiberto II*, montato da Lipsi; 3. *Silver-Fox*, montato da Coccia.

LA STAGIONEDIFIERA A VERONA. — Sono stati pubblicati i manifesti per la fiera primaverile di Verona, che si terrà quest'anno nei giorni dal 9 al 15 marzo.

PER LA SECONDA ESPOSIZIONE-FIERA CAVALLI IN ASTI. — La fiera equina, istituita nello scorso anno, verrà tenuta, in occasione delle feste patronali, nei giorni 5, 6, 7, 8 e 9 maggio nel locale dell'*alla*, migliorato ed adattato.

CORSE DI CAVALLI E FIERA EQUINA AD ALESSANDRIA. — Il Comune di Alessandria si è fatto promotore di una gran fiera equina e di un



Ciclisti! Ecco che cosa vi attende in fondo a una discesa se non avete un freno Bowden!

Trasmissione flessibile BOWDEN brevettato

Solo colla meravigliosa invenzione della trasmissione flessibile si è potuto ottenere il freno ideale che agisce sul cerchio della ruota posteriore senza dover ricorrere ai pericolosi intermediari di cinghie, puleggie o catene.

La trasmissione flessibile si compone d'un filo in acciaio moventesi liberamente in fodero flessibile formato da un filo a spirale. La spirale non potendosi comprimere nel senso della trasmissione, né spostare lateralmente, trasmette i più piccoli movimenti del filo in acciaio attraverso qualsiasi gomito o percorso che esso faccia.

La trasmissione flessibile è oggi giorno universalmente adottata nel campo meccanico, poichè serve benissimo a fare quanto credevasi possibile solo per l'elettricità, cioè trasmettere la forza a distanza con un semplice tubo flessibile.

Essa viene pure con successo applicata alla regolazione degli organi dell'automobile, per esempio al reggi-valvola Bowden, che sostituisce vantaggiosamente il rubinetto di compressione, e permette di *démarrer* e di regolare la velocità senza interrompere l'accensione e di dare aria al motore nelle discese.

Sede del Sindacato Francese del

Freno BOWDEN - Brevettato

PARIGI - Avenue Grande Armée, 12

Automobilisti, attendete le Motociclette Rosselli Modello 1903

le quali segneranno il non plus ultra dei perfezionamenti

Principali Onorificenze ottenute nel 1902:

Medaglia d'oro, Esposizione Internazionale, Torino. — Medaglia d'oro, Concorso all'alcool, Conegliano. — Medaglia d'oro, Roma. — Croce al merito, Roma. — Corsa Sassi-Superga (Salita 17 1/2 - 5 Km.), 1° Premio. — Corsa Susa-Moncenisio (Salita 12 1/2 - 24 Km.), 1° Premio. — Giro d'Italia, 2600 Km. di percorso.

Premiata Fabbrica Automobili e Motori

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI

Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretto, 2.

Prima di fare acquisto chiedete informazioni alla Ditta

FRATELLI MARCHAND - PIACENZA

sulle sue splendide e rinomate Biciclette e Motociclette.

Senza Commenti

400 MOTOCICLETTE VENDUTE
nel 1902.

Senza Commenti

Agente per Milano: Ditta A. GARAVAGLIA - Via Dante, 16.

concorso ippico da tenersi nella nostra città nell'ultima settimana di aprile.

LA MALATTIA DEI CAVALLI A PISA. — Perdurando nei proprietari e *trainers* il panico sorto per causa della malattia infettiva che ha colto i cavalli della scuderia Sir Harbert, gli stabilimenti di Barbaricina sono pressoché deserti. I cavalli vennero trasportati a Torino, Milano, Firenze e Livorno.

Si dice anche, prevedendosi l'impossibilità di concentrare questi cavalli per la prossima riunione di Pisa, questa verrà annullata. Probabilmente si terranno una o due giornate a Firenze. Ma probabilmente la Società Lombarda indirà una giornata di corse in sostituzione di quella di Pisa, per data 18 marzo.

YACHTING

I DEFENDERS DELLA COPPA DI FRANCIA. — Nelle acque di Sturla ebbe luogo la seconda gara di eliminazione per la scelta del *defender* della Coppa di Francia. Percorso 18 miglia.

Alle 10,35 partì la prima batteria composta degli yacht *Leda* del Duca degli Abruzzi, e *Nada* del comm. Florio. Spirava un vento leggero. *Leda* arrivò prima al giro di levante, e *Nada*, poco dopo la partenza, abbandonò la corsa.

La seconda batteria partì a dieci minuti di distanza. *Sally*, del cav. Coltelletti, prese subito il sopravvento su *Artica*, del Duca degli Abruzzi, e raggiunse *Leda*, arrivando al traguardo mezzo minuto prima di essa.

L'*Artica* viene quindi ritirata dalla gara che si limita a *Leda*, *Nada* e *Sally*.

La terza prova ebbe luogo nelle acque di Sturla, ma non riuscì molto interessante a cagione del mare in bonaccia, della giornata estiva e mancanza di vento.

Il percorso era stabilito in tre giri di triangolo di circa 7 miglia ciascuno.

Partono contemporaneamente *Leda* del Duca degli Abruzzi, e *Sally* del cav. Coltelletti. *Nada*, del comm. Florio, parte con un minuto di ritardo. All'ultimo giro *Sally* abbandona la corsa.

Giunge prima *Leda*, seguita a breve distanza da *Nada*.

LE PROVE D'ELIMINAZIONE PER LA COPPA DI FRANCIA. — Le gare di eliminazione dei *defenders* della Coppa di Francia ebbero principio domenica nelle acque di Sturla, su un percorso di 16 miglia. I partenti furono quattro, divisi in due batterie.

Nella prima batteria corrono *Sally*, del cavaliere Coltelletti, e *Nada*, del comm. Ignazio Florio. Vinse l'yacht *Nada*. Nella seconda batteria corrono *Leda* ed *Artica*, del Duca degli Abruzzi, e vince *Leda*.

ELEZIONI NEI CLUBS LIGURI. — *Club Nautico Genovese* - Presidente: A. Dario Centurini; vice presidente: A. Fava; segretario: E. Reggio; tesoriere: E. Scorni; consiglieri: marchese Ippolito Cattaneo Belforte; marchese Stefano Cattaneo Adorno; F. D'Albertis; G. Lavarello; cap. A. Giannetti; Carlo Bevilacqua.

Club Nautico Foce - Presidente; ing. Natale cav. Gallino; vice-presidente: ing. Carlo De Marini; cassiere: D'Ambrosio Salvatore; segretario: Riccardo Della Torre; Consiglieri: marchese Paolo Staglieno; Antonio Carlotto; Antonio Carozzino; Stefano Grillo; ragioniere: Giuseppe Ginocchio; Dagnino Paolo; Carlo Rimassa; Giovanni Tardy; Dagnino Nicolo.

— *Omen*, monotipo del « Club della Vela », è stato ceduto dal proprietario sig. Zizè Sbertoli al tenente di vascello marchese Della Penna.

— *Mia*, cinque tonnellate, in costruzione presso Costaguta per conto del sig. Mario Dall'Orso, si chiamerà invece *Melissenda*. Zazzè.

SCHERMA

PINI IN EUROPA. — Pini dopo brillantissimi assalti sostenuti a Madrid e Barcellona è passato in Francia dove ha sostenuto un assalto col M^o Rue nella grande accademia fatta in occasione del ritiro del grande maestro francese dalla pedana come tiratore.

Pini essendo sofferente ad un ginocchio deve per momento rinunciare a tirare e dicesi verrà ad Acqui per fare una breve cura. In un prossimo numero parleremo degnamente del M^o Rue.

GRANDE ACCADEMIA DI SCHERMA A FIRENZE. — L'accademia di scherma è fissata per il 20 febbraio. Avrà luogo all'Arena Nazionale sotto la direzione del marchese Ginori e con l'intervento di Mérignac.

Si fanno i nomi dei maestri Colombetti, Aurelio Greco, Morini, Mormile, Nadi, e dei dilettanti Jarach, Ceni, Weysi, Baldi, Sanesi P., Raggetti, Biondi, Volpini.

CACCIA

PARTITA DI CACCIA IN ONORE DI PUCCINI. — In onore del M^o Puccini venne data la settimana scorsa dall'on. barone Weill Weiss nella sua splendida tenuta di Bombardone Pavese una partita di caccia: furono uccise circa 200 anitre selvatiche, delle quali 70 furono uccise dal maestro Puccini. Alla caccia parteciparono il barone Camillo Andreis, il pittore Ceragioli, il signor Hirschler, l'avv. Paoletti e l'avv. Jerassi.

SOCIETA' DI CACCIA VENEZIANA. — La Società di Caccia e Tiri veneziana ha indetto per il 16 corrente il convegno dei capi gruppo dei vicini Comuni al Lido. In quest'occasione si darà il primo grande Tiro sociale ed economico con ricchi premi offerti dai soci. Potranno prendervi parte i soli soci e quelle persone che, presentate, dichiarino di farsi soci pagando le quote arretrate. Il numero delle adesioni fa già prevedere il più lusinghiero successo.

GIUOCCHI SPORTIVI

GENOVESI CONTRO MILANESI. — Nel Velodromo di Bisagno a Genova ebbe luogo domenica la gara di foot-ball fra la squadra dell'*Andrea Doria* e quella del *Genoa Cricket-Club*.

La gara riuscì animatissima e la vittoria rimase ancora all'*Andrea Doria* con un goal contro zero. Le squadre vestivano i colori sociali, rosso e azzurro quella del *Cricket*, bianco e azzurro quella dell'*Andrea Doria*.



Digestivo in cachets, d'origine anglo-americana, che agisce per graduale antisepsi direttamente sulle vie digerenti, biliari, ed intestinali, con sorprendente efficacia.

AUTOMOBILISMO

LE CORSE AUTOMOBILISTICHE PROIBITE IN FRANCIA? — Apprendo in questo momento da un gruppo di automobilisti che l'esempio del prefetto di Nizza venne seguito dal prefetto di Pau, che ha proibito l'effettuazione dell'importante riunione automobilistica.

I due decreti dei prefetti di Nizza e Pau sono vivamente commentati.

Si teme che il Governo non dia l'approvazione per la corsa Parigi-Madrid.

VARIE

NOTIZIETTE MILANESI. — Una sezione atletica si è costituita nel Club internazionale « Coraggio ».

La sezione ha per scopo di addestrare i soci, piuttosto numerosi, negli esercizi ginnastici in generale.

La sezione ha sede in via Fiori Oscuri, n. 3, presso lo stesso Club. Il consiglio direttivo è stato così composto:

Presidente: Giaccone Carlo Alberto; Segretario: Gallazzi Antonio; Consiglieri: Sordelli G., Castiglioni, Guaita, Franchini, Masera.

Nel Club Stella ebbero luogo le gare di campionato sociale. Riuscirono premiati:

1. Gazzi Angelo, medaglia oro media; Emilio Nova, medaglia oro piccola; 3. Antognazzi Edoardo, medaglia vermeil media; 4. Del Prà Giovanni, medaglia vermeil piccola; 5. Galleani Cristoforo, med. argento grande; 6. De Silvestri Carlo, med. argento media; 7. Zanata Pompeo, med. argento piccola; 8. Zoppi Ercole, med. bronzo grande.

Canottaggio. — Nell'assemblea generale della fiorentina Società canottieri « Olona » si è rinnovato il consiglio direttivo risultando così composto:

Presidente: Avv. G. Barinetti; Vice-presidente: Carlo Carbonini; Consiglieri: Migliarina avv. Marino, Ferla Luigi, Pittini Vincenzo, Lazzati Carlo, Capelli Luciano e Rizzi Luigi.

Automobilismo. — Avremo verso la fine di febbraio un banchetto a generale dato dall'Automobile Club Italiano (Milano), banchetto, diremo, di programma politico e amministrativo, nel quale il consiglio direttivo prenderà la parola per comunicare ciò che ha fatto e ciò che farà. Intanto il Club va avanti e bene.

Augurii ed augurii. Podismo. — Si terrà a giorni un'assemblea generale dove si discuteranno le proposte che

farà la Commissione che ebbe l'incarico di studiare il modo col quale mettere questo sport in linea con gli altri.

Se saran rose...

Ed è tempo oramai.

RAPHAEL.

NUOTO

GARE DI NUOTO A SPEZIA. — Nello stabilimento Selene, indetta dalla Società *Rari Nantes* di Spezia, ebbe luogo nel pomeriggio di domenica la gara di nuoto invernale, sul percorso di 300 metri, con giro di boa.

Gli inseriti erano nove.

Giunsero primi i signori Albano Francesco, Aristide Bucchini e Buomengo.

NECROLOGIO

Il presidente dell'U. V. I. ha perduto di questi giorni l'adorata genitrice. Per tale luttuosa circostanza venne rimandata la seduta del Consiglio direttivo per fissare le date dei campionati ciclistici italiani del 1903. All'amico le nostre condoglianze.

Corrispondenza

Monza. Meroni. Mandati numerati alle persone indicate. Cambiato vostro indirizzo. — Milano. Reviglio. Attendiamo quota abbonamento. Poi pubblicheremo. — Soresina (Cremona). Ci dispiace, ma il nostro giornale non si interessa dei vegliani. — Trieste. Stradelli. Grazie di tutto. — Venezia. Zanetti. Obbligatissimi per ogni interessamento a nostro riguardo.

DITTE RACCOMANDATE

Milano - Hôtel Suisse, via Visconti, (vicinissimo alla Piazza del Duomo) - Unico Hôtel con garage (servizio gratis) deposito benzina e meccanico. — Affiliato al T. C. O. I.

Albergo Ristorante del Cervo (vicinissimo alla stazione), viale Principe Umberto, 14, Milano.

Riscaldamento centrale, luce elettrica, bagni telefono: 1197.

Daimler - Mercedes

8/10 HP, doppio phaeton, tonneau di lusso, perfetto stato, completa, cedesi a condizioni commerciali. Scrivere M. M. presso *Stampa Sportiva*, Torino.

Agli Abbonati.

Alcuni dei nostri abbonati ci richiedono perchè venne loro cessato l'invio del giornale a partire dal 1° gennaio 1903, mentre pagarono la quota d'abbonamento nei mesi di marzo od aprile del 1902. Informiamo gli interessati, che nonostante essi abbiano eseguito il pagamento della quota d'abbonamento in marzo od in aprile, vennero dietro loro richiesta spediti tutti i numeri arretrati a partire cioè dal 1° gennaio 1902, e quindi ragionevolmente l'abbonamento è scaduto col 31 dicembre dello stesso anno.

Ci auguriamo che i nostri abbonati vorranno convenire nella correttezza della nostra Amministrazione, la quale appena riceverà la quota di rinnovazione si farà premura di rimettere in corso il giornale, facendo loro pervenire i numeri arretrati a partire dal 1° gennaio 1903.

BOUGIE
HYDRA
PILE

COSTRUTTORI,

sono arrivati gli splendidi **Modelli 1903** della rinomata Serie

BSA

Marca 3 Fucili

NSU

Neckarsulmer



B.S.A.



Rappresentanti Depositari esclusivi per l'Italia:

CORRADO FRERA & C.
MILANO-TORINO

Premiata Officina Meccanica

ALFREDO LAZZATI & C.

Milano - Via Moscova, n. 70 - Milano

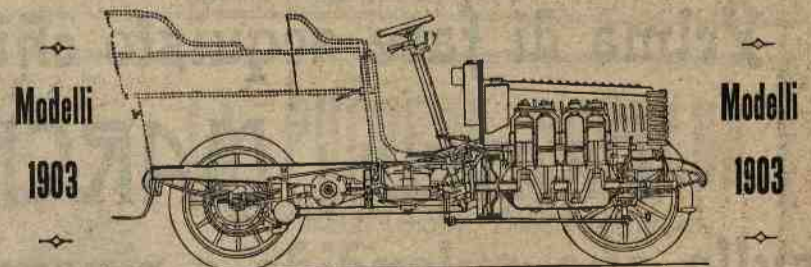
MOTORI a benzina con magneto accenditore per **IMBARCAZIONI ED APPLICAZIONI DIVERSE.**

Serie corrente da 3 a 20 HP

Premiata Fabbrica

di VETTURE-AUTOMOBILI

da Touristi, da Corsa, Trasporti internazionali, Mercè, ecc.



da 10, 14, 28 HP - da 2 a 4 cilindri

delle rinomate fabbriche:

SOCIETA DELAHAYE DI PARIGI

COTTEEAU & C. DI DIJON

Rappresentanti: **CORRADO FRERA & C.**
MILANO-TORINO

HUMBER-GRITZNER

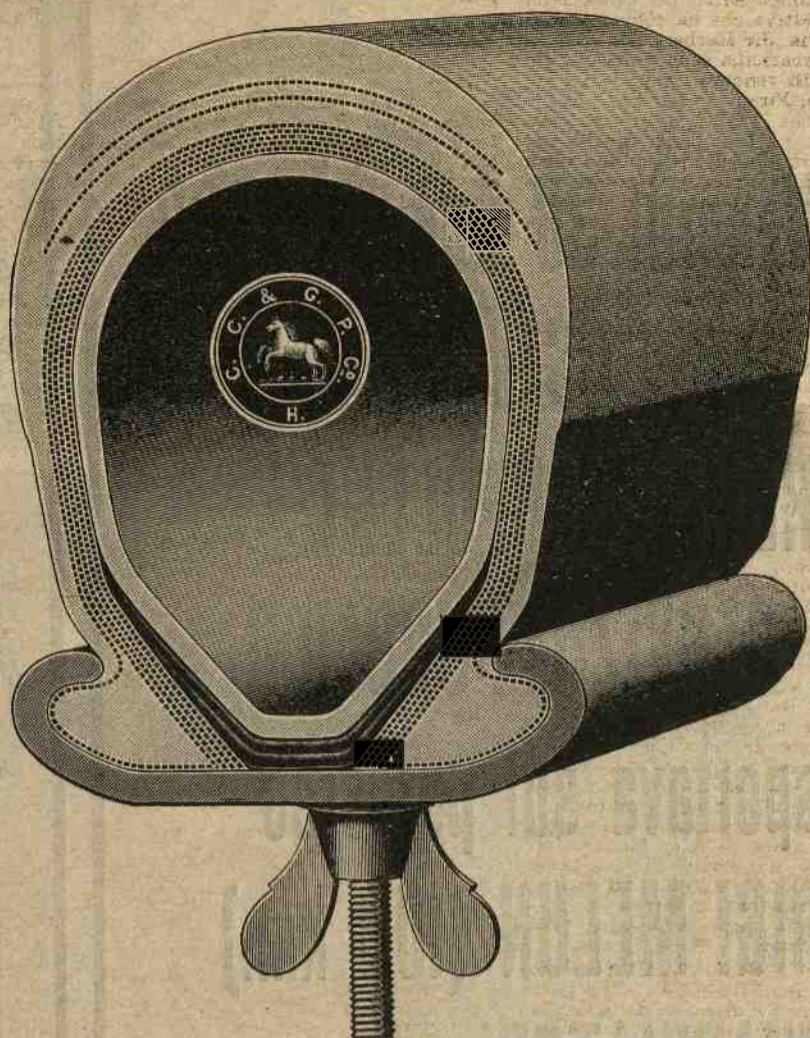
I migliori Velocipedi del MONDO
Motociclette GRITZNER

di HP 12 1/4. Perfezionatissime

DEPOSITI IN TUTTA ITALIA

ENBICO FLAIG

MILANO - Corso Porta Nuova, n. 17



I
nuovi
PNEUMATICI

CONTINENTAL



di
100 E 125 m | m

muniti del grande cuscino ad aria

SI MONTANO

data la loro perfetta costruzione e massima elasticità
colla maggior facilità

100^m_m adattabili su cerchi di 90^m_m - 125^m_m adattabili su cerchi di 120^m_m

LONDRA
64-65
Holborn Viaduct

CONTINENTAL

PARIGI
18, Rue Brunel
(17°)

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - Milano

Il Venerdì 30 Gennaio 1903
un OMNIBUS a Vapore
GARDNER-SERPOLLET
 per **SERVIZIO PUBBLICO**
 trasportava sul percorso
PARIBI-MELUN (100 km.)
12 VIAGGIATORI ad una
VELOCITÀ 30 KM. ALL'ORA
 con un consumo pari a
FRANCHI 0,014
PER VIAGGIATORE CHILOM.

Domandare Cataloghi e dettagli

A. e M. MULTEDO

GENOVA — Via Luccoli, 17 — **GENOVA**

AGENTI GENERALI PER L'ITALIA

della Fabbrica di Automobili a Vapore

GARDNER-SERPOLLET

Risultato definitivo

Nel Concorso dei Pneumatici d'Automobili di 4000 miglia (6,436 chilom.) organizzato dall'Automobil-Club d'Inghilterra e aperto al Mondo intero

Il Primo Premio

è stato assegnato ai **Pneumatici**

DUNLOP

a gomma nera indeperibile

montati su una vettura



PANHARD-LEVASSOR

condotta dal signor *William du Cros*

*Questo risultato è stato basato sull'esame il più scrupoloso dello stato dei pneumatici in tutti i loro dettagli e dopo il percorso di 6,436 chilometri, e venne solamente giudicato che i **Dunlop** sono i più resistenti in confronto di tutti i pneumatici di altre marche.*

The DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO L^{TD}

MILANO — Via Fatebenefratelli, 13 — **MILANO**