

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Arcostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Corsa - 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 11-30

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



Un esercizio poco comune: reggere 80 kg. a braccio teso.

Auto-Garage Alessio

AGENZIA CENTRALE per la vendita di AUTOMOBILI
TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO

Vettura De Dion 9 HP, 3 velocità.

Vetturetta De Dion populaire, modello 1903, di 6 HP effettivi, che ha compiuto, senza il minimo inconveniente, il giro d'Europa (5000 Km.); supera qualsiasi salita L. 4.200

Vettura Renault 14 HP, 4 cilindri.

„ Panhard 10 e 15 HP leggeri.

„ Florentia 10 HP.

„ F. I. A. T. 16 HP, modello 903, consegna pronta.

„ „ 12 HP, „ 901, Tonneau di lusso, 2 fari Blériot „ 6.500

„ „ 12 HP, modello 901, Wagonnette Dais-glace, guernizione di lusso, come nuova „ 6.500

„ „ 12 HP, modello 901, radiateurs, ventilatore, carrozzeria Tonneau Dais-glace, fari „ 7.000

„ „ 12 HP, modello 901, carrozzeria Limousine „ 7.000

„ „ 8 HP, „ 900, gomme piene, come nuova, carrozzeria Dos-a-Dos „ 1.800

„ „ 12 HP, mod. 902, carrozzeria Wagonnette, come nuova, fari Blériot „ 10.000

„ „ 12 HP, modello 902, carrozzeria Doppio Phaeton, guernizione di lusso „ 10.000

„ „ 12 HP, modello 901, Tonneau di lusso, due fari Blériot „ 6.500

„ Panhard 8 HP, 4 cilindri, pistoni allungati, accensione Brouleur, carrozzeria Tonneau alluminio, a 6 p. „ 8.500

„ „ 6 HP, 2 cilindri, carrozzeria di lusso Phaeton, capote americana „ 6.000

„ „ 7 HP, Tonneau Dais-glace „ 7.000

„ Marchand 10 HP, 4 cilindri, accensione a magnete radiateurs, ventilatore, carrozzeria Limousine, fari „ 6.000

ACCESSORI - FARI BLERIoT - GARAGE

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

Non credo se non provo!

tanto mi sembra incredibile che con sole lire **6,50** si possa avere da oggi a tutto il 1903 l'abbonamento al

FORUM

un periodico quindicinale di 44 (dico quarantaquattro) pagine a colori, con magnifici **clichés originali**, con novelle, poesie, consigli medici, legali, sport, con le avventure del celebre poliziotto **Cutt Hardy**, e ricevere la **magnifica lampadina elettrica Splendor** del valore in commercio di lire 6 (luce viva, durevole, sicura, basta premere un bottone)!

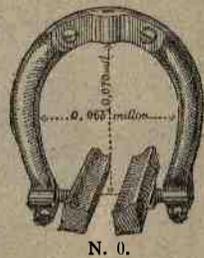
Ecco ciò che diranno molti. Eppure è la semplice verità che potrete constatare mandando all'Amministrazione dei **Forum**, piazza Carlo Felice, 4, Torino, lire **6,50**: voi riceverete per tutto il 1903 il **più ricco giornale illustrato d'Italia** e la utilissima lampadina **Splendor**. Chiedere numeri di saggio con cartolina doppia.

I CICLOPI.

Apollo, dopo che suo figlio Fetonte fu ucciso dalla Folgore, rivoltò tutti i suoi furori sopra i Ciclopi che l'avevano fabbricata e precipitò sotto terra gli sventurati fabbri di Vulcano, l'inventore della fibra vulcanizzata.

Per evitare che si rinnovasse la disgrazia, i Ciclopi s'ingegnarono a trovare un freno ideale adatto per essere applicato al carro di Apollo, e di getto fabbricarono il primo freno **Bowden**.

È uno dei più grandi fatti della Mitologia conosciuto da tutti gli studenti, e noi non lo riportiamo qui che per ricordarlo.



N. 0.

Lo storico rimane confuso ed attonito pensando che questi esseri primitivi che avevano un solo occhio trovarono d'un tratto il freno Bowden, mentre al giorno d'oggi molte persone che hanno due occhi aspettano d'aver una gamba rotta per scoprirlo.

Del resto, è bene ricordare i grandi progressi fatti da quell'epoca lontana ad oggi, e che rendono questa ignoranza più imperdonabile ancora.

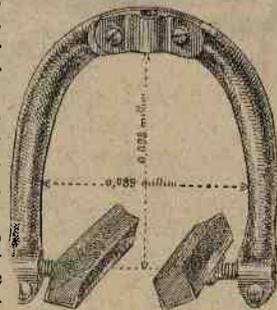
Al giorno d'oggi la casa Bowden tiene a disposizione dei suoi clienti tutte le forme immaginabili di freno a ferro di cavallo per biciclette, per motocicli e motociclette, per la ruota davanti o per quella di dietro, con o senza parafrangente, per forcelle strette o larghe, per pneumatici grossi o piccoli, per cerchi larghi, alti o stretti.

A titolo di ragguglio, noi pubblichiamo qui alcuni modelli correnti; e la casa Bowden si riserva di rispondere direttamente a tutte le domande

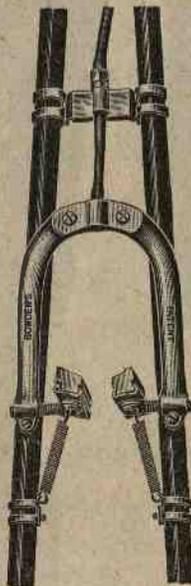
di informazioni che le venissero fatte dai signori clienti. Il freno a ferro di cavallo N. 0 si fabbrica per la ruota davanti senza parafrangente, quelli dal N. 1 al 6 variano secondo la forma dei pneumatici, dei cerchi e dei parafrangenti. Altri modelli s'adattano alle motociclette e prevedono qualunque caso speciale. Ne riparleremo in un prossimo numero.

Per tutte le informazioni dirigersi:

“ Maison Bowden, Avenue 12 de la Grande Armée, Paris „



N. 6.



Per l'ultima volta

ricordiamo a tutti i nostri lettori, che non sono ancora diventati nostri abbonati, che solo inviando

Immediatamente

alla nostra amministrazione (Torino, Piazza Solferino, 20) l'importo dell'abbonamento annuo

in Lire CINQUE

possono ancora concorrere all'estrazione dei

nostri premi

che è fissata per

Lunedì sera 16 corrente.

Comprendiamo che la cifra di premi che le nostre modeste forze di giornale settimanale ci consentono di offrire ai nostri abbonati, mal regge al confronto delle grosse somme fissate dai grandi confratelli politici: ma se si considera il numero diverso di concorrenti ai premi, il valore favoloso che assumono in generale gli oggetti donati in ragione del danaro, e soprattutto se si considera che quelli sono già stati estratti, mentre i nostri si devono ancora estrarre si può credere che anche la modesta somma di

L. 300 in contanti

sia sufficiente incentivo a fare quello che noi consideriamo come primo dovere di tutti i nostri amici: **abbonarsi.**

Perchè occorre ricordare che il concorrere all'estrazione dei premi dà ad ogni abbonato una certa probabilità di vincere

100 lire in contanti

non bisogna dimenticare che l'essere abbonato assicura già lui la garanzia di ricevere puntualmente e sollecitamente per

52 settimane

un giornale, che ci sia concesso poterlo affermare senza falsa modestia, tra i migliori d'Italia.

Unico tra i periodici sportivi che sia illustrato, abbiamo cercato di dare ad esso una cura e uno sviluppo da permetterci di affermare che la *Stampa Sportiva* è il giornale

più ricco di belle illustrazioni

di tutta Italia.

Come importanza, serietà e diffusione nel campo sportivo non le nostre parole ma i fatti proclamano il

nostro primato

nella stampa che si occupa di sport.

La varietà dei soggetti, la forma brillante con cui sono svolti e la cura con cui escludiamo dalle nostre colonne tutto quanto non è bello e sano, ci hanno assicurato il favore e la simpatia di un gran numero di lettori che non militano nella vita attiva dello sport, come società, club, collegi, famiglie; per cui abbiamo veduto con orgoglio il nostro giornale diffondersi in tutta Italia in un solo anno di vita in un modo insperato e insuperato, tanto che la fortuna che ha arriso alla *Stampa Sportiva* costituisce uno dei fenomeni del giornalismo italiano.

A tutta questa grande schiera di gentili lettori che colla loro simpatia ci hanno permesso di realizzare questo brillante risultato rivolgiamo coi nostri ringraziamenti la preghiera di volerli continuare il loro appoggio e permetterci di consolidare questo successo **divenendo**

nostri abbonati.

I premi sono divisi come segue:

1° Premio	Lire 100	in contanti
2° »	» 50	»
3° »	» 50	»
4° »	» 25	»
5° »	» 25	»
6° »	» 10	»
7° »	» 10	»
8° »	» 10	»
9° »	» 10	»
10° »	» 10	»

L'estrazione sarà pubblica e vi potranno assistere liberamente i nostri abbonati. Essa si farà alle ore 21 di lunedì 16 corrente sotto la direzione del notaio Ferrero, il quale, previo accertamento che i nomi corrispondono a regolari ricevute d'abbonamento e ai nostri libri, li metterà in apposita urna, da cui saranno estratti successivamente quelli dei

dieci vincitori.

Le caccie al Daino a Bracciano

Come sono sorte - Come si svolgono - La presente stagione

Colle corse ad ostacoli disputatesi sul terreno caratteristico di Bracciano si sta per chiudere a Roma la stagione delle caccie al daino, le cui interessanti partite intrecciandosi e alternandosi con quelle della caccia alla volpe, costituiscono una delle più brillanti attrattive della grande Urbis in questo periodo di stagione invernale, in cui è fatta centro a tanta parte del mondo sportivo ed elegante d'Italia e dell'estero. Già replicatamente il nostro giornale si è occupato ed ha descritto le caccie alla volpe, a proposito delle quali notiamo qui di sfuggita il crescente successo e l'aumentata popolarità; abbiamo pure parlato delle caccie al daino che si svolgono nella brughiera milanese nel novembre e dicembre e che sono le uniche periodiche che si hanno in Italia oltre quelle di Roma; era quindi dovere nostro occuparci della stagione romana, la quale chiude il ciclo di queste interessanti partite di caccia e per farlo in modo degno del primato sportivo del nostro giornale e dell'importanza dell'avvenimento ci siamo quindi rivolti alla cortesia di chi di queste riunioni fu iniziatore ed è tuttora magna pars, il principe Baldassarre Odescalchi, pregandolo di favorirci qualche notizia sul loro sorgere e sul loro svolgimento, e alla sua cortese adesione dobbiamo il permesso di poter pubblicare quanto segue, togliendolo da una sua pubblicazione, mentre alla preziosa e valente collaborazione dei noti fotografi romani Sbisà e Lucchesi, dobbiamo le presenti illustrazioni, che si riferiscono alle diverse brillanti riunioni svoltesi quest'anno, durante le quali le funzioni di master furono disimpegnate con plauso generale dal conte F. Scheibler, che suppliva il master titolare duca Uberto Visconti di Modrone, colpito da grave lutto domestico, e di cui furono assidui e ammirati frequentatori le gentili amazzoni: contessa Scheibler, donna Flaminia Odescalchi, baronessa Won Lutz, contessa Vistarino, Mlle Radzwill, marchesa Casati, miss Kemp, miss Wedgwood, ecc.

Tra gli intrepidi cavalieri: i fratelli principe Baldassarre e Ladislao Odescalchi, Don Enza Odescalchi, il conte Marco Greppi, il barone Morpurgo, il conte di Gropello, barone von Luttwitz, S. B. Barrère, il marchese Casati, il conte Senni, don Romeo Gallenga, sig. Alberto Manzi Fe', don Lodovico Rospigliosi, sig. Parisi, marchese Patrizi, ecc.; gli ufficiali superiori e gli allievi della Scuola di Tor di Quinto.

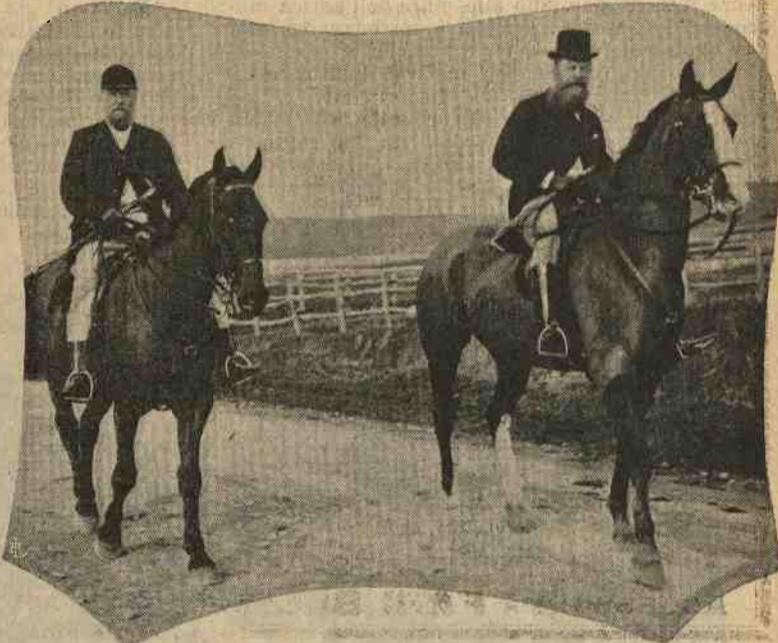
Cediamo quindi la parola al principe B. Odescalchi:

Un giorno su i primi di maggio del 1898 il conte Scheibler mi venne a trovare; egli allora era da poco tornato da un viaggio nei due emisferi nel quale aveva brillantemente compiute le più rinomate caccie, che nel mondo si possono fare, ed era occupato nello scriverne il racconto.

Quando quell'impareggiabile cavaliere, e fortunato sterminatore di belve, fu entrato nel mio studio, si adagiò su una poltrona ed, *ex abrupto*, mi propose di istituire una società per le caccie al daino in Bracciano, sport che egli intendeva iniziare suo dalla prossima ventura stagione di inverno.

Confesso che nell'udire l'inattesa proposta rimasi da principio alquanto perplesso. Il progetto mi sembrava per lo meno temerario. Come, pensavo io, potremo avere probabilità di riuscire a fondare un'altra società per caccie, a poca distanza da Roma, ove quella che vi esiste (la società romana per la caccia alla volpe) già da moltissimi anni, procede sempre stentatamente, nè mai si riesce a darle un prospero e definitivo assetto che ne assicuri la sorte futura; e ciò in un paese ove va costantemente diminuendo ed assottigliandosi la già esigua schiera dei cavalieri e degli amatori di cavalli.

Questi dubbi, però, e queste titubanze, non mi offuscarono la mente che per pochi istanti, e subito mi risovvenni del principio che ho costantemente seguito per tutta la vita, quello cioè di non ostacolare mai tutto quello che, comunque, poteva giovare all'incremento e progresso del



Principe B. Odescalchi. (Fot. Sbisà). Principe Ladislao Odescalchi.

mio paese, anzi collaborarvi sempre nel limite delle mie forze. Per ciò dopo un momento di riflessione risposi schietto: « Benchè poco ci creda, pure eccomi qua pronto ad aiutarvi sin dove posso ».

La cittadina di Bracciano, che il conte Scheibler proponeva di fare centro delle progettate caccie, dista da Roma per circa quaranta chilometri, e recentemente vi è stata congiunta da una ferrovia. Essa è pittorescamente situata sopra un colle, dal quale si specchia, nelle onde azzurre del vasto suo lago che si estende nel piano, ed al quale fanno leggiadra cornice una cerchia di colline e di monti. La domina la maestosa mole del suo vecchio castello, fiancheggiato di torri semicircolari, coronato di merli guelfi, e traforato di finestre a crociera.

(... Di proprietà prima dei De Vico; poi degli Orsini, estintosi questo ramo della famiglia, il ducato di Bracciano venne acquistato da don Livio Odescalchi, nipote del Pontefice Innocenzo XI).

Da quel tempo Bracciano è sempre stato della mia famiglia, tranne per alcuni anni nella prima metà di questo secolo quando venne alienato alla famiglia Torlonia, però con la clausola del patto *redimendi*, e così fu che, poco prima ch'io nascessi, mio padre lo poté riacquistare.



I cavalieri al meet.

(Fot. Sbisà, Roma).

MOTOCICLETTE 1903

forza 2 HP effettivi
con ultime perfezioni

Escono fra breve - Saranno le preferite.

Milano - M. TÜRKHEIMER - Milano

... In Bracciano, oltre ai restauri del castello, mi sono pure occupato a migliorare l'agricoltura del suo territorio, e ciò facendo ho avuto campo di soddisfare i miei gusti ippici, vi ho iniziata una piccola razza di cavalli di sangue inglese, e vi ho anche istituita un'annuale giornata di corse, di quelle dell'antica maniera, che gli inglesi chiamano *from point too point*, i francesi *course au clocher*, e per darci ancora più carattere queste si sono corse non già in costume da *jockey*, ma in abito rosso da caccia.

Quando il conte Scheibler mi venne a trovare nel mio studio, queste corse avevano già avuto luogo, con pieno successo, per ben quattr'anni, e Bracciano incominciava già a prendere nome di essere un piccolo centro sportivo, e questo è stata forse la ragione non ultima della sua venuta e delle sue proposte.

Di più Bracciano essendo posta sull'estremo limite della campagna romana, il suo territorio soltanto dalla parte del nord, verso Viterbo, si estende coperto di vigneti, di orti e di boschi; ma invece da quella di mezzogiorno, in direzione di Roma, comincian subito quelle ondulate praterie verdeggianti d'inverno, arse dal sole in estate, e spoglie di alberi, che sono la caratteristica dell'agro romano, e così si estendono senza interruzione sino alle mura dell'antica metropoli del mondo. Questo è un terreno ideale per ogni genere di *sport*, e per ciò la scelta di Bracciano era ottima, per iniziarvi delle caccie a cavallo.

In seguito alla sua visita ed alle sue prime aperture, il conte Scheibler indisse una riunione di *sportsmen* da tenersi in mia casa, di lì a pochi giorni. V'intervennero un piccolo gruppo di appassionati cavalieri, e seduta stante furono allo scopo sottoscritte diecimila lire.

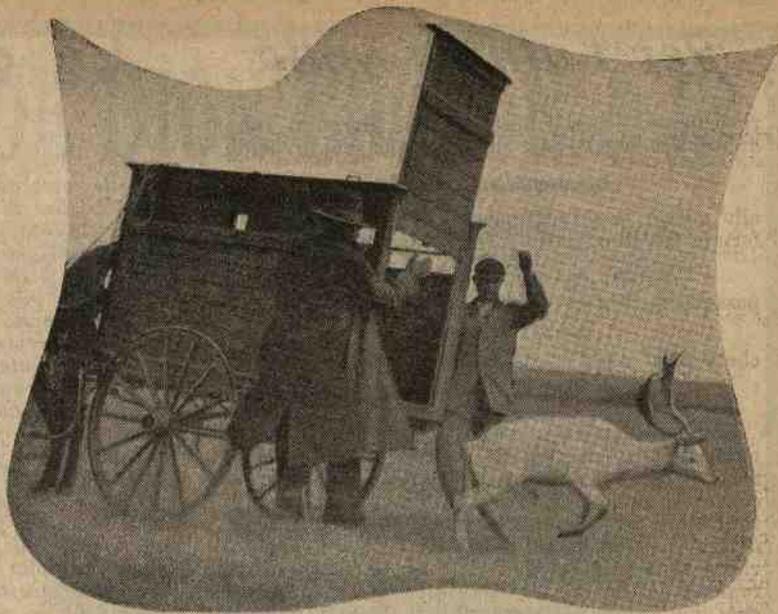
codeste direzioni. Poi ottenne ancora che una sezione degli ufficiali del corso di equitazione di Tor di Quinto venisse mandata a seguire queste nuove caccie.

Poco prima che tutto ciò succedesse, avevo iniziate delle pratiche col presidente della Società romana della caccia alla volpe, allo scopo di ospitare per l'estate in Bracciano gli uomini, i cani ed i cavalli di questa Società. Codesto mio progetto non era in fondo che un ritorno alle buone consuetudini del passato, perchè anticamente li mandavano sempre nei grandi calori estivi o in Albano, o in Valmontone, o in altro luogo di campagna, ove l'atmosfera è più pura e fresca; e non è che da poco tempo che, per mal intesa economia, li tengono in Roma tutto l'anno, ove soffrono moltissimo nei mesi del grande estate.

Eravamo già tanto innanzi con le trattative, che allo scopo avevo incominciato a restaurare un vecchio casale a metà diruto ed abbandonato, e lo stavo riducendo ad uso di canile e di scuderie; quando quel *master* bruscamente cambiò parere d'un tratto, e mi scrisse che non ne voleva più sapere.

Questa sua strana ed inattesa uscita fece sì che mi trovai ad avere un locale libero e semi pronto per ospitarvi il *pack* milanese.

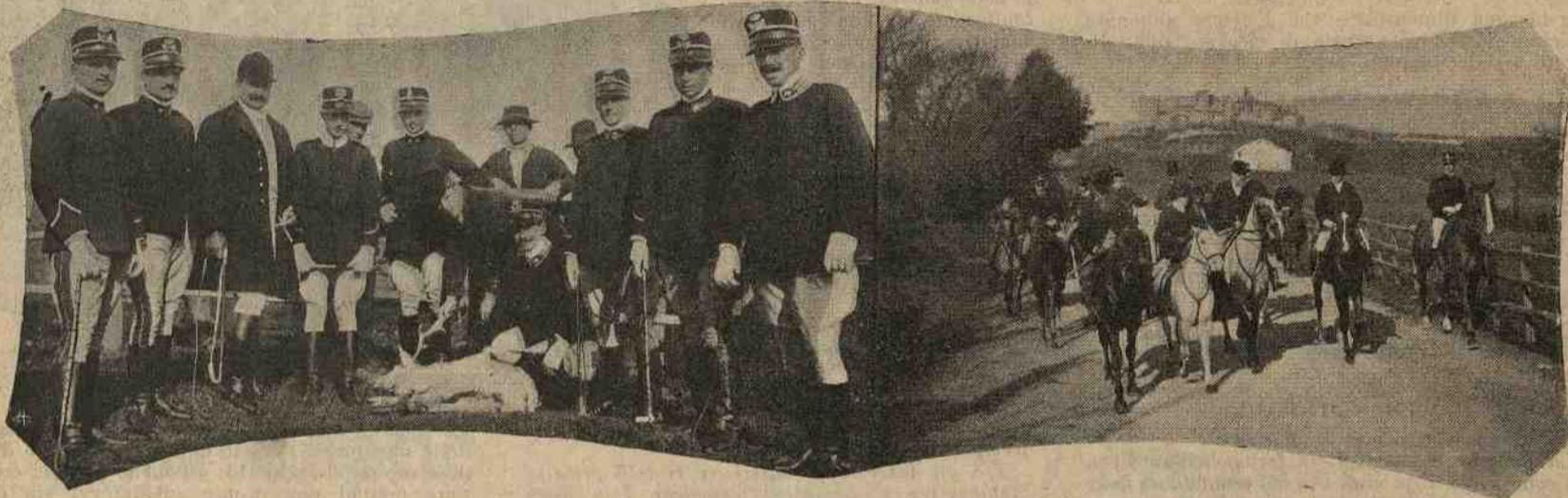
Feci dunque sollecitare i lavori e vi aggiunsi



Carretto apposito pel trasporto di due daini. (Fot. Sbisà).

gomento le più opposte previsioni si sostenevano con uguale animazione e calore.

Finalmente su gli ultimi di dicembre arrivarono prima i daini, poi gli uomini coi cani ed i cavalli, e si andarono ad insediare in quel locale che avevo fatto preparare all'uopo; così ogni dubbio si dileguò, ed in Bracciano cominciò un pellegrinaggio giornaliero dei suoi abitanti che si recavano al canile per godervi il nuovissimo spettacolo.



Il conte Scheibler, Don Enzo Odescalchi (Fot. Sbisà, Roma) e gli ufficiali della Scuola di Tor di Quinto attorno al daino.

In strada per il meet. (Fot. Lucchesi, Roma). La principessina ed i principi Odescalchi.

Questa esigua somma era insufficiente ad intraprendere nulla da soli; ma non per ciò lo Scheibler si sgomentò, nè si arrese, ma col suo ingegno tenace ed inventivo, seppe trovare un espediente, col quale le caccie poterono aver luogo.

Esisteva già da tempo, in Milano, una Società per le caccie al daino. Presentemente (1900) ne tengono la *mastership* in comune il duca Uberto Visconti ed il conte Febo Borromeo (*). Queste hanno luogo nella pianura di Gallarate, ma per la rigidezza del clima di Lombardia, sono obbligati ad incominciare assai presto in autunno, e terminarle prima della fine di dicembre. Allo Scheibler venne in mente di poter utilizzare quel *pack* nei mesi d'inverno nei quali restava forzatamente inoperoso, e propose a quella *mastership* di trasferirsi in Bracciano, per cacciarsi dai primi di gennaio sino alla metà di marzo, offrendo in compenso quelle diecimila lire, che per sottoscrizione aveva penosamente racimolate.

Da principio l'inattesa proposta sbalordì la Società milanese, ed impreparati al progetto, cominciarono col rifiutarlo; ma poi l'insistenza dello Scheibler fu tale, e tanta la forza persuasiva dei suoi ragionamenti, che finirono per accettare.

Nè ciò solo egli seppe ottenere, gli riuscì ancora di strappare alla Direzione delle ferrovie Mediterranee la concessione di un treno speciale per i giorni di caccia, cosa che apparirà più unica che rara, a chi conosca la gretteria e lo spirito meschinamente burocratico che domina in

un recinto per rinchiudervi i daini, e così in breve tutto fu definito e pronto per le caccie dell'anno venturo.

Allora la notizia si incominciò a spargere, ma le prime voci non incontravano che il sarcasmo e l'incresciosa.

In Bracciano poi l'ansia ed il desiderio erano commiste al dubbio ed alla sfiducia. Le future caccie formavano il tema dei discorsi di tutti. Per la piazza e nei caffè del paesetto intorno all'ar-

Al *meet* si trovarono pronti i due *masters*, i quali, non essendo ancora mai stati veduti in quei paraggi, erano per Braccianesi rimasti allo stato di miti leggendari. Ora finalmente si vedevano, ed erano di una eleganza inappuntabile, nei loro appariscenti abiti rossi, montati su splendidi cavalli da caccia. Al loro comparire un senso di curiosità si sparse tra la folla degli spettatori, che fu subito seguito da generale ammirazione.

Il conte Febo Borromeo attirava specialmente gli sguardi; snella e graziosa figura di *sportsman*, egli era rinchiuso in un lungo soprabito scarlatto, sotto al quale spiccava un *gilet* del più puro azzurro cilestrino, e cavalcava un bellissimo morello.

Non so perchè, nè per quale strana associazione di idee, quel cavaliere tutto di rosso mi ricordò quello tutto di bianco, nella sua armatura di argento, il Lohengrin, l'eroe delle leggende teutoniche, come egli appare nel primo atto del dramma musicale di Wagner. Saranno state forse le brezze mattutine, le quali dopo avere amorosamente lambite le limpide onde del lago, che soffiandoci d'intorno, mi facevano germogliare queste poetiche idee per la testa, ed apparire romantiche visioni alla fantasia.

Un primo daino fu lanciato a poca distanza dal paese e preso dopo breve corsa, e tutti gli astanti poterono così godere l'intero spettacolo. Poi ne fu lanciato un secondo, e questo aveva molto miglior lena; prese la corsa difilato, e noi se-



Conte Scheibler

In attesa della partenza.

L'Wippu.

(Fot. Sbisà, Roma).

M. TURKHEIMER

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

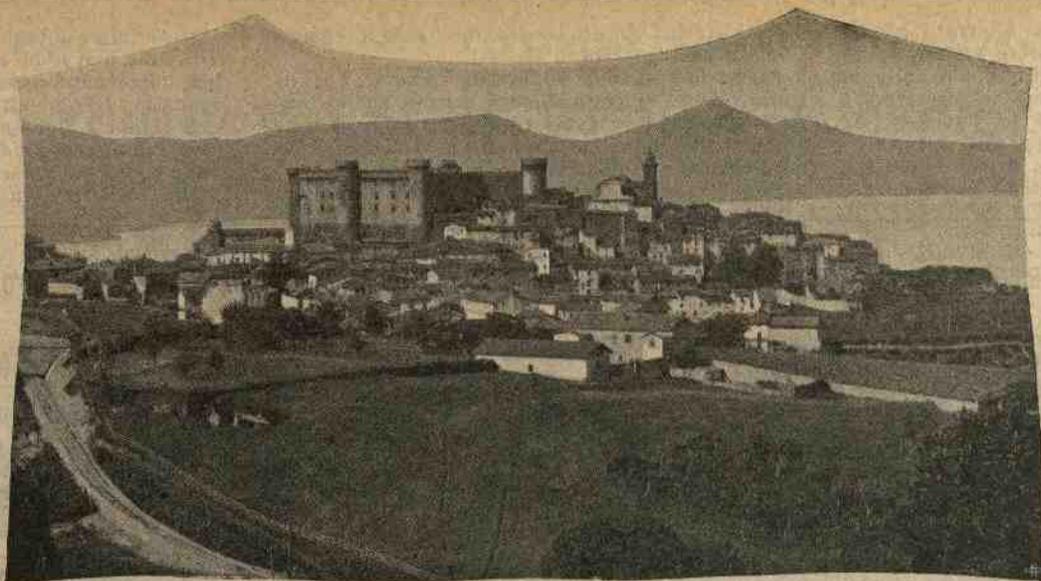
guendolo sparimmo subito alla vista degli spettatori, e non lo potemmo raggiungere se non dopo lungo e faticoso galoppo: ci dette, come suol dirsi, un ottimo sport.

Dopo questa prima giornata le caccie in Bracciano si sono succedute regolarmente per due volte la settimana, sino al 16 di marzo; non si dovettero interrompere che per qualche giorno in principio di quel mese, perchè la soverchia siccità aveva reso il terreno talmente duro, ch'era diventato affatto impraticabile.

Come il giorno dell'apertura così pure in seguito queste caccie al daino non sono state seguite da numerosissimi cavalieri, ma per contro il field è stato sempre composto di valenti ed appassionati sportsmen. Fra questi i più assidui sono stati, oltre i due masters, il conte Scheibler, il conte Casati, il signor Chandler, l'infaticabile duca Quarto di Belgiojoso, il quale, per l'intera stagione non ha mancata nessuna caccia, nè di Roma nè di Bracciano, e finalmente mio fratello che, montato sopra un ronzino indigeno, era ritornato agli antichi amori, dopo molto tempo che aveva cessato di cavalcare.

Gli ufficiali di Tor di Quinto vi fecero pure ottima prova sotto l'esperta guida del maggiore Thaon di Revel; nè mancarono le graziose amazzoni, fra queste le più assidue sono state la contessa Scheibler, donna Giovannella Caetani, la signora Chandler, la signorina Morpurgo.

... In una di queste stagioni di caccia, un giorno si è svolta una scena molto pittoresca. Un daino, stretto da vicino, si è gettato nel lago, ed inse-



Il castello la Cittadina ed il lago di Bracciano. (Fot. Art. Commerciale - Roma).

lungo tempo prima di cadere sulla pista. Ciò ha certamente un carattere più sportivo, ed è più vera caccia, ma però questa lunga ricerca sovente riesce noiosa. In Bracciano, invece, il daino si porta all'appuntamento, chiuso in una gabbia, sopra un carrettino, e gli si dà la via quasi in vista dei cani, sicchè il galoppo incomincia immediatamente.

La volpe nel fuggire i cani tenta mille astuzie e nella corsa fa mille raggiri; il che permette agli esperti cacciatori di tagliarle la via, prendere delle scorciatoie e raggiungerla, risparmiando i propri cavalli. Appresso al daino, invece, bisogna andare diritti e presto, perchè tale è l'andatura ch'ei prende generalmente quando è inseguito. Di più, benchè subito fuori di Bracciano si stia già nell'Agro romano, e che la natura del terreno vi sia presso a poco identica a quello che si incontra subito fuori le mura di Roma, pure gli ostacoli vi sono molto più radi, ed assai più facili, sicchè, da questi la corsa non viene rallentata; ed il cacciarvi a cavallo riesce molto meno pericoloso.

Questa diversità di terreno fa sì che, a mio avviso, per le due caccie si potrebbero impiegare utilmente due generi di cavalli affatto diversi. Per quelle di Roma, il mezzo sangue inglese, di forte membratura, di carattere calmo, e buon saltatore, è, a mio avviso, il cavallo ideale. Per Bracciano stimo invece che con buon successo si potrebbero adoperare i puro-sangue. Ottimi sopra tutto, se si potessero avere, sarebbero gli arabi, perchè questi cavalli hanno velocità sufficiente, resistenza fenomenale, agilità e leggerezza meravigliosa; nè altri, quanto costoro, sanno traversare terreni sassosi e difficili senza mai mettere il piede in fallo...

(*) Il duca Uberto Visconti di Modrone lasciata la carriera militare, raggiungendo la sua diletta Milano, con passione e grande abilità dedicossi allo sport. Fu sua prima cura di rialzare le sorti della Società Milanese per le caccie a cavallo: formò perciò una piccola società di masters di cui fecero parte i signori conti Durini, Baragiola, Leonino e Febo Borromeo oltre il Visconti stesso.

Si cacciò così un anno, ma poi trovando poco pratica la cosa, il Visconti sciolse i compagni da ogni impegno e rimase solo col Borromeo.

Quando nel 1898 il conte Scheibler formò col principe Odescalchi la Società Romana per la caccia al daino, mancavano ad essa le cose più importanti, vale a dire i cani col personale ed i relativi cavalli.

Coi fondi raccolti era impossibile acquistare un pack ed allora il principe Odescalchi si rivolse ai due masters di Milano. Parve a questi, accettando, d'imbarcarsi in impegni troppo forti, poichè i cavalli del personale, sufficienti come qualità per le brughiere milanesi, non potevano servire per la campagna romana difficile e coperta d'ostacoli.

In seguito a più mature riflessioni i masters accettarono l'offerta e nel 1899 inaugurarono le caccie di Bracciano. Le cose procedettero bene, tanto che il

Visconti firmò un contratto coll'Odescalchi in cui s'impegnava di cacciare per tre anni a Bracciano, dopo aver adempito, s'intende, gli obblighi colla Società Milanese. Dopo la stagione del 1900, scaduto il contratto colla Società Milanese il Visconti si sciolse da ogni impegno colla detta Società assumendo da solo la mastership di Bracciano. D'accordo coll'Odescalchi e colla direzione della Società il Visconti licenziò l'hunstman inglese che fino allora aveva condotto le caccie e lo stesso Visconti ne fece splendidamente le veci negli anni successivi.

Tanto il pack composto generalmente di circa 80 coppie di cani come i cavalli del personale finite le caccie ritornano nella villa del duca a Macherio, ove godono un riposo fino al settembre, epoca in cui ricomincia il lavoro di allenamento, da lui stesso assiduamente fatto, in vista della nuova stagione che principia in gennaio termina in marzo.



FERNET-BRANCA
Specialità dei
FRATELLI BRANCA - MILANO

AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo

Guardarsi dalle contraffazioni

Corse a Bracciano ed a Tor di Quinto

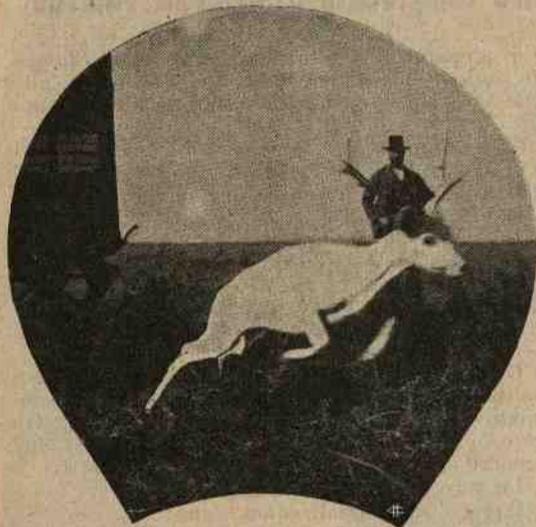
Quest'anno, la riunione di corse a Bracciano che soleva chiudere il ciclo delle caccie, è stata alquanto anticipata. In quel giorno il tranquillo paesello di Bracciano si trovava in festa per le



Il sottotenente Mazzoni vincitore del « Premio delle signore » a Bracciano col cavallo Alarico (Fot. Sbisà - Roma).

corse di cavalli ivi indette dalla Società della caccia al daino.

Un'animazione, un movimento insolito fin dalle ore del mattino si notava per le vie del paese, i cui abitanti contenti e giulivi aspettavano con ansia l'arrivo del treno speciale che portava il gran pubblico di Roma che a Bracciano si reca sempre numeroso per tale avvenimento.

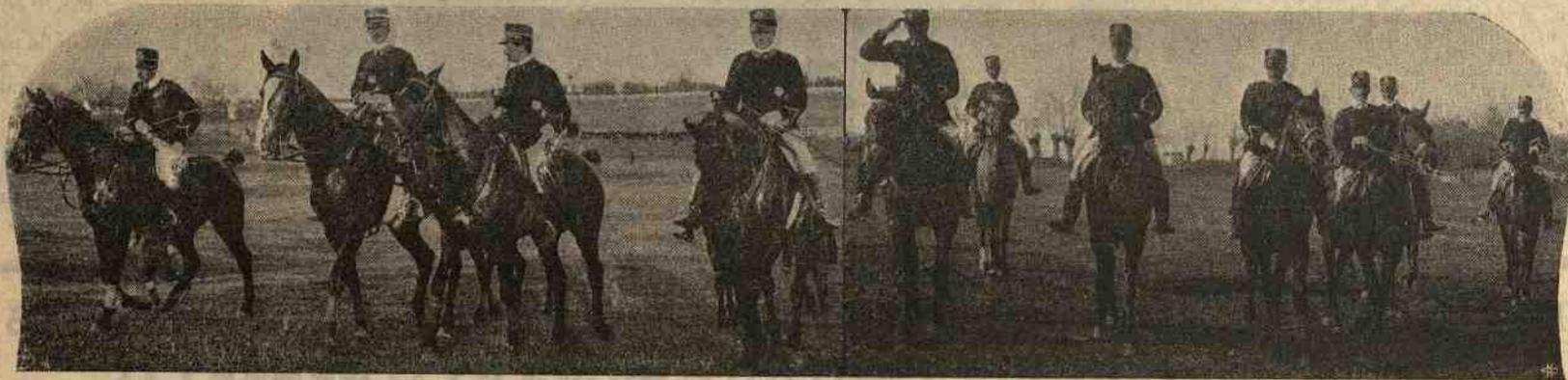


Il daino vien lanciato. (Fot. Sbisà - Roma).

guito dai cani, ne ha traversato gran parte a nuoto, senza che questi riuscissero a raggiungerlo; mentre noi tutti scesi da cavallo su quelle sponde contemplavamo il nuovissimo spettacolo, il conte Scheibler, in mezzo a noi, con gesti concitati ed alte grida, chiamava una barca, che poi non venne mai, perchè invaso dal sacro furore di Nembrod, voleva inseguire sull'acqua quell'animale che aveva osato sfuggirgli a terra.

Infine non sarà fuori di proposito notare, qui terminando, alcune pure notevoli differenze che esistono fra due sports così simili, e che si svolsero a così poca distanza, e quasi sull'istesso terreno, quali sono le caccie alla volpe di Roma e quelle al daino in Bracciano.

In Roma siccome la volpe vi si cerca all'aperto, spesso si è obbligati di andare girondolando per



I concorrenti nel « Premio delle Patronesse » dopo la corsa.

I partenti nel « Premio delle Signore ». (Fot. Sbisà - Roma).

Quest'anno le corse perdettero alquanto della loro importanza avendo il Ministero vietato agli ufficiali della Scuola di Tor di Quinto, che danno il maggior contingente di cavalieri, di inscrivere i loro cavalli di proprietà.

Cionondimeno si ebbero tre corse interessantissime in cui il capitano Vistarino, il sottotenente Mazzoni ed il sottotenente Mariotti ebbero l'onore

della vittoria; vinsero le altre due corse il tenente Comolli ed il marchese Casati.

Anche la seconda giornata di corse a Tor di Quinto riuscì splendidamente benchè alcune cadute, rimaste fortunatamente senza conseguenza, abbiano impressionato alquanto il numerosissimo ed elegante pubblico che gremiva il pesage. Eccezzuata la prima corsa, ridottasi ad un *walkover*,

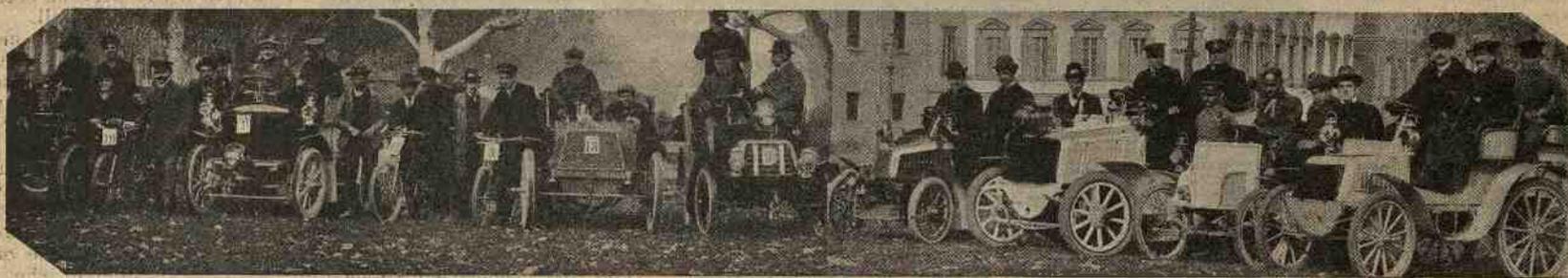
tutte le altre ebbero un buon numero di partenti: *Drumroe* non ebbe ad affaticarsi per vincere la più importante corsa, lasciando dietro di sé *Pasqualino*, *Iris* ed altri quattro.

Il signor Luigi Coccia con *Nadir*, Don Lodovico Lante con *Friday*, il marchese di Roccagiovane con *Luiz* vinsero le altre gare.

Brillantissimo riuscì il ritorno.

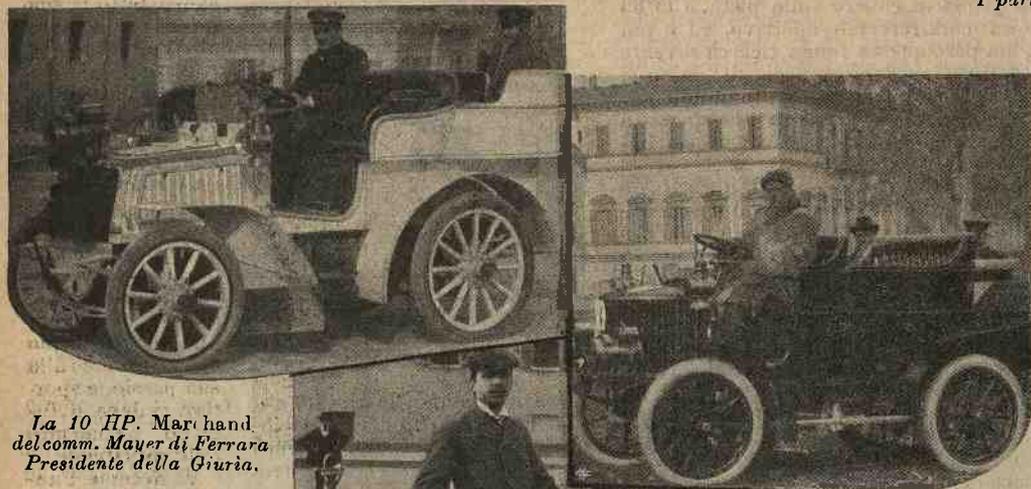
A. M.

L'apertura della stagione automobilistica in Italia - la riunione di Modena - le prossime corse



I partecipanti alla riunione di Modena.

(Fot. Lusardi - Modena)



La 10 HP. Marchand del comm. Mayer di Ferrara Presidente della Giuria.

La riunione di Modena svoltasi domenica 1^a corrente per iniziativa di un benemerito Comitato cittadino, e fatta a scopo di beneficenza ha segnato l'apertura della stagione automobilistica in Italia, che si annuncia promettente e ricca d'avvenimenti.

L'egregio marchese Lorenzo Ginori ci confermava in questi giorni, la ripetizione dell'annuale prova della Consuma, la gara di salita che da parecchi anni indice con crescente successo il fiorentino « Automobil Club » di Firenze.

La data fissata è il 11 giugno, il programma si sta compilando e uscirà a giorni, e intanto possiamo dire che oltre le solite quattro categorie di velocità (che hanno ricchi e numerosi premi) vi sarà una categoria turisti, a cui la *Stampa Sportiva* ha assegnato due suoi premi. Dopo Firenze vi sarà la grande nostra riunione del Cenisio che lanceremo prossimamente, quindi si parla di una gara allo Stelvio e più tardi in settembre avremo certamente la riunione di Udine di cui già è pubblicato il programma.

Registriamo intanto i risultati di questa prima riunione che comprendeva delle gare di velocità per motociclette e delle gare di dirigibilità per automobili.

Alla sfilata partecipavano i chauffeurs L. Grazia, Zucchi, Richetti, Giovanardi, Gatti, Tamagni e Monti in motocicletta, i signori Ciro Bonacini e Carlo Caffari in triciclo e i signori conte Gulinelli, comm. Mayr, Laporte, Mannadori, Tacoli, Chierici, Piatti, Borsari, Venturi, Castelfranco, De Rosa e Grazia in automobile.

Nella gara motocicletta rimasero vincenti delle batterie Zucchi di Torino che montava una Peugeot di 2 HP e Tamagni di Piacenza che guidava una motocicletta Marchand da corsa da 8 HP, del peso



Tamagni vincitore della gara motociclette con macchina Marchand 8 HP (Fot. Lusardi).

di 150 kg. e che nella finale batteva Zucchi, 3^o premio *Ex-aequo* Grazia e Giovanardi. Nella gara di dirigibilità venne aggiudicato il 1^o premio a Piatti di Ferrara (*Marchand* 10 HP), 2^o Chierici di Bologna (*Darracy* 7 HP), 3^o Grazia (*Fiat* 12 HP) Nella gara motociclo fu 1^o Bonacini, 2^o Caffaro.



Il biliardo di precisione dalla Ditta De Agostini per le gare finali del campionato. (Fot. Assale).

Ciò che è probabile e ciò che è sicuro

Abbonandosi alla *Stampa Sportiva* si ha probabilità di vincere qualcuno dei premi in denaro (L. 300) che si estrarranno a sorte lunedì 16 corrente e si ha la sicurezza di avere per un anno intero la lettura di un giornale utile e divertente.

Il nostro campionato italiano di biliardo

Fervono i preparativi per questa gara che la *Stampa Sportiva* in unione al signor Salvatore Fiorina e alla ditta L. De Agostini e C. bandisce per la prima volta in Italia.

Come abbiamo annunciato, le gare sono libere a tutti e si svolgeranno in Torino nei giorni 23, 24, 25 marzo nelle sale dei biliardi dell'Hotel Fiorina, (via Pietro Micca).

Il campionato italiano si disputerà per il gioco dei blocchi, del casino e dei birilli, essendo per ognuna di queste gare fissati dei premi in denaro, medaglie e oggetti, per un ammontare di oltre L. 1500, oltre al titolo di campione italiano del 1903 dei diversi giochi.

Una Commissione composta di spiccate personalità e di noti e competenti giocatori ha compilato il programma e il regolamento di queste gare, da noi pubblicati dettagliatamente nei numeri precedenti.

Le gare sono libere a tutti.

I premi sono fissati come segue:

Gara blocchi (premi individuali). — 1^o Premio L. 400 in contanti e diploma di campione; 2^o L. 100 e una cassa champagne *F.lli Gancia*; 3^o Medaglia oro e cassa barbera Mirafiori; 4^o Stecca d'onore; 5^o Cassa vino Reno ligustico del cavaliere Puccio di Chiavari, ecc.

Gara casino (premi per coppie). — 1^o Premio L. 400 in contanti e diploma di campione; 2^o L. 100 in contanti e una cassa Cordial Campari; 3^o Medaglia oro e una cassa barolo Mirafiori; 4^o Medaglia vermeil e una cassa ferro china Bisleri.

Gara birilli (premi per coppia). — 1^o Premio lire 200 e diploma di campione; 2^o L. 50 e una cassa Bitter Campari; 3^o Stecche d'onore.

In totale i premi sono 28.

Le tasse di iscrizioni sono di L. 5 per la gara blocchi, L. 5 per la gara casino e L. 3 per la gara birilli.

Gli avversari delle partite di eliminazione e semifinali saranno estratti a sorte.

Le iscrizioni si ricevono presso la direzione del nostro giornale, piazza Solferino, 20, Torino, fino a tutto il 22 corrente.

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

— M. TÜRKHEIMER - MILANO —

Una vittoriosa Industria Nazionale

Visitando il nuovo Stabilimento Alessio di Torino

Se Edmondo De Amicis ha scritto *La carrozza di tutti*, Luigi Belloni ha pubblicato *la Storia di tutte le carrozze* (naturalmente di quelle che ne hanno una) e l'incontro dell'opera del letterato che si occupa di mezzi di locomozione e del costruttore di questi che fa opera letteraria e storica, ha avuto come risultante di richiamare l'attenzione del pubblico su qualche cosa di cui siamo abituati a servirci così di spesso, che forse mai ci siamo domandati che cosa sia, donde venga, come è fatta!

Dall'ottimo libro del Belloni, in cui la storia della carrozza è tratteggiata con sicura ed accurata indagine storica, apprendiamo che la moderna carrozza ebbe la sua prima origine in Ungheria, da un paese denominato *Kotze* (da cui venne il veneto *Cocio* e l'italiano *Cocchio*) e che le prime carrozze (ossia carri su molle e destinati solo alle persone) costruite in Italia su modello ungherese, pare siano state fatte a Verona tra il 1549 e il 1572, secondo una

della carrozza di fare minuziose indagini sulle ingiallite carte e nei polverosi archivi per appurarla, mi limiterò a ricordare che se De Amicis ha scritto *La carrozza di tutti*, il Belloni la *Storia di tutte le carrozze*, l'Alessio fa le carrozze per tutti (naturalmente tutti coloro che ne possono avere una).

E che l'Alessio mandi a spasso la gente... in

ebbero vita. Ma nel modesto carraio c'era la stoffa del futuro *sportsman* e già fin d'allora si esercitava ai lenocini della forma e alle future astuzie dell'etichetta usando inusitate cortesie e gentilezze a quei suoi clienti; come nell'oscuro industriale era racchiusa l'anima di un artista che tendeva al bello e al nuovo e che nessuna occasione trascurava per realizzare i suoi ideali.

Presso chi meglio che nell'Alessio poteva l'automobilismo trovare uno dei suoi precursori?

Erano appena calati dalle Alpi, venendo di Francia, i primi automobili; forse era il domani che il conte Biscaretti aveva fatto la sua prima passeggiata al Valentino in tricolo e già tra i ferventi della nuova locomozione c'era l'Alessio che aveva divinato come attorno a tutto quel ferro doveva un giorno andare del legno e che quel piccolo sellino doveva col tempo diventare un comodo cuscino che attraverso alla sua passione sportiva vedeva il futuro tornaconto dell'industriale.

E siccome l'automobilismo entrando in Italia ha

Il nuovo auto-garage Alessio di Torino.

fatto la sua prima tappa a Torino e vi ha eletto il suo maggior domicilio, così Alessio essendo stato tra i primi a occuparsi qui di automobili, passa di pien diritto a capo fila dei carrozzieri automobilistici italiani e ha nell'anzianità una conferma al suo primato.

Dico così perchè il solo fatto dell'anzianità non costituirebbe un titolo per primato poichè io sono fra coloro che credono che l'avvenire è dei giovani e quindi non basta il fatto d'esser nato qualche anno prima per poter vantare dei diritti di prevalenza, ma allorchè, come in questo caso, l'anzianità vuol dire esperienza e di questa esperienza si è tratto largo profitto per tendere costantemente al meglio,

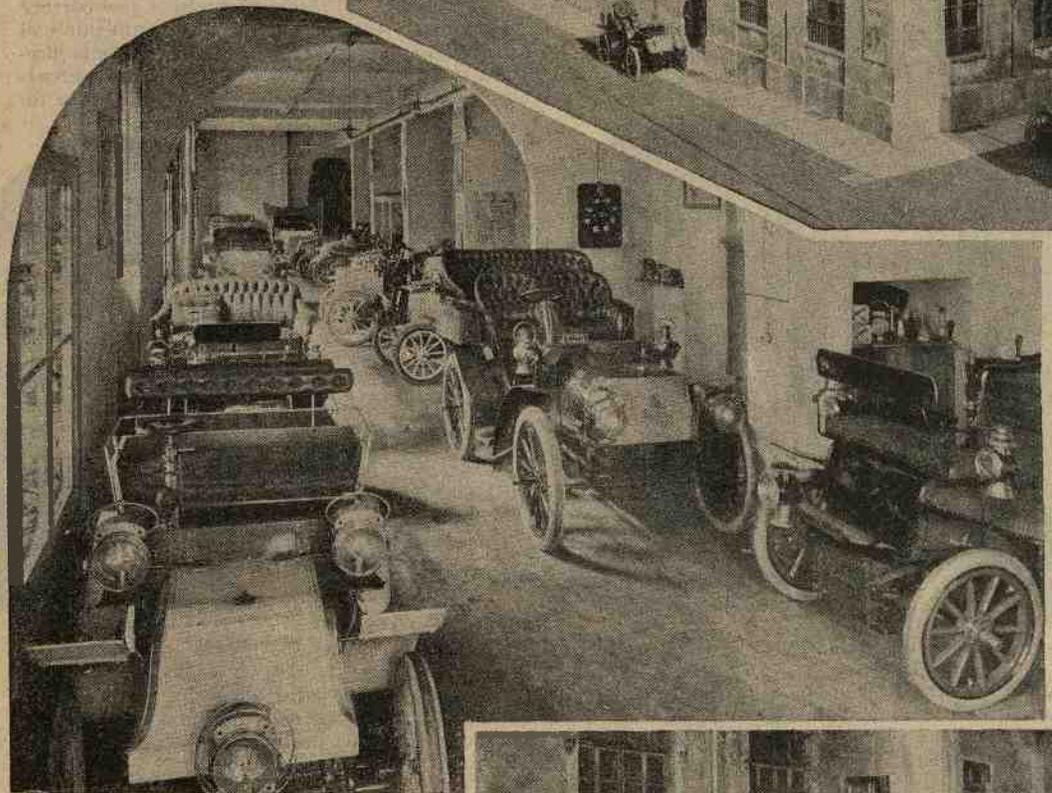
essa rappresenta una garanzia come quella che dà il vino quando è passato attraverso replicati filtri.

E della esperienza e del cammino percorso dall'Alessio ne fanno fede oltre che il continuo e crescente favore dei suoi clienti, l'evoluzione compiutasi nel suo stabilimento.

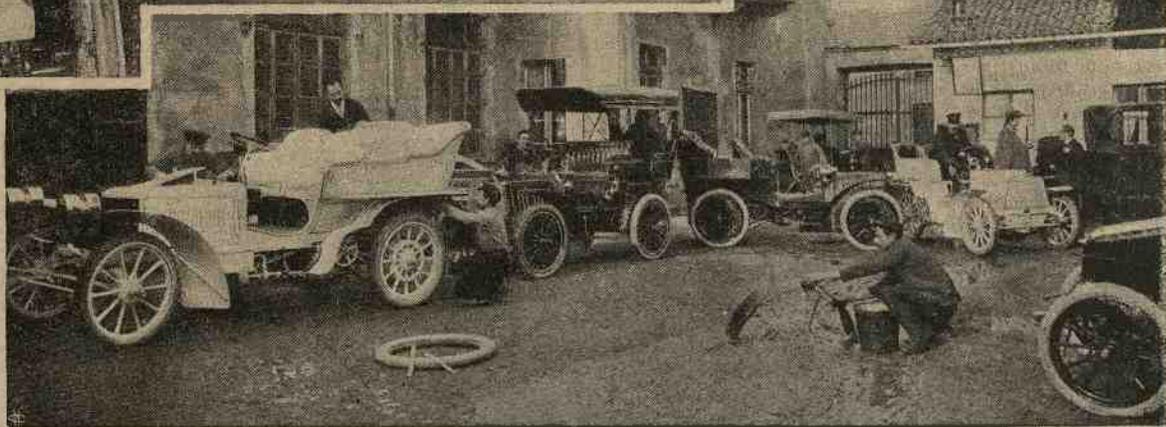
L'antico locale di via Orto Botanico, 13, già allungatosi coll'ampio garage contiguo, ha avuto una

prima succursale nella prospiciente casa n. 10 -- e più tardi invadeva l'ampio salone in via Madama Cristina, predisposto dal Nagliati, che poi lo ha ceduto all'Alessio insieme alla rappresentanza della sua De Dion Bouton.

Ma tutti questi, pulcini che rigogliosi crescevano sotto lo sguardo assiduo e amoroso della chiocciola Alessio, e che si riempivano di operai e di vetture, dovevano costituire un inconveniente



La galleria di deposito degli automobili.



Il cortile per la pulitura delle vetture.

(Fot. Assale - Torino)

memoria del conte Gozzadini, e questo contrariamente a quanto asseriscono i francesi, i quali tanto per non perder l'abitudine rivendicano ai loro antenati persino il mezzo più comodo per portare in giro la gente.

Ritenendo quindi che la carrozza oggi in uso fra noi sia la discendente lontana di quelle prime *Kotze* ungheresi del 1500, io chiedevo uno di questi giorni al buon Alessio se per caso nelle sue vene non scorreva qualche goccia di sangue magiaro, sembrandomi che per analogia dovesse anche lui discendere in linea retta da quei primi carrozzieri del mondo.

L'Alessio però non mi ha saputo ricostruire esattamente il suo albero genealogico fino al 1400 e quindi, per quanto non provata, la cosa non è esclusa e lasciando a qualche lontano istoriografo

carrozza sono ormai molti anni e lo ha sempre saputo fare con così piena soddisfazione dei suoi clienti che la sua Ditta potrebbe avere per insegna il famoso motto: « chi ne beve, ne deve ribere ».

L'Alessio ha cominciato come tutti dal principio e cioè con uno stabilimento modesto in cui costruiva e riparava carri e carrozze e magari diligenze, negli ultimi tempi che queste istituzioni

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

per una grande azienda come quella dell'Alessio, e fu allora che da industriale coraggioso e avveduto egli radunava le membra sparse sotto un unico tetto, e preso possesso d'un intero isolato di case al n. 17 di via Orto Botanico, vi trapiantava le sue tende e disponeva uno stabilimento che per grandezza, importanza e modernità è certamente il migliore d'Italia. Esso copre un'area di 4560 metri quadrati, occupa oltre 120 operai divisi in 10 riparti, ha annesso un vastissimo garage con officina elettrica e un ricchissimo magazzino di attrezzi e oggetti sportivi — e appunto in occasione dell'imminente apertura di questo nuovo grandioso stabilimento la *Stampa Sportiva* ha voluto dedicare qualcuna delle sue pagine all'operoso e intraprendente industriale, lieta di segnalare ai suoi numerosi lettori le vittoriose tappe di una industria che torna di grande utilità allo sport e di vanto al nostro paese, che è riuscita ormai ad emancipare completamente dall'estero.

Visitando il nuovo stabilimento dell'Alessio si viene facilmente alla conclusione che se l'automobilismo fosse una religione, questo ne sarebbe il maggior tempio e il serafico e rubicondo Alessio il pontefice massimo.



Il magazzino.

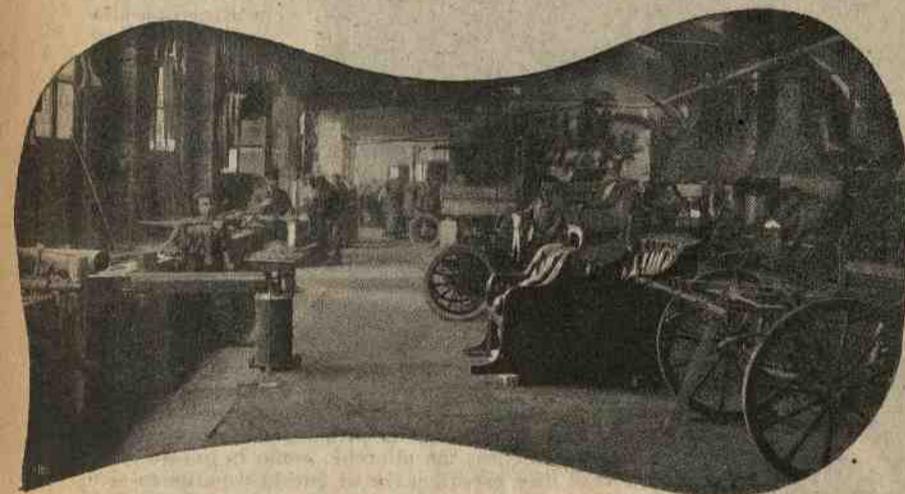
che a lui si rivolgono per cambi, acquisti e vendite.

Il suo magazzino di pezzi di ricambio è uno dei più completi che si conoscano e va dalle cu-

di buon gusto per l'abbigliamento del *chauffeur* che la moda parigina sa inventare e che l'Alessio sa assicurarsi nelle sue frequenti escursioni a Parigi.

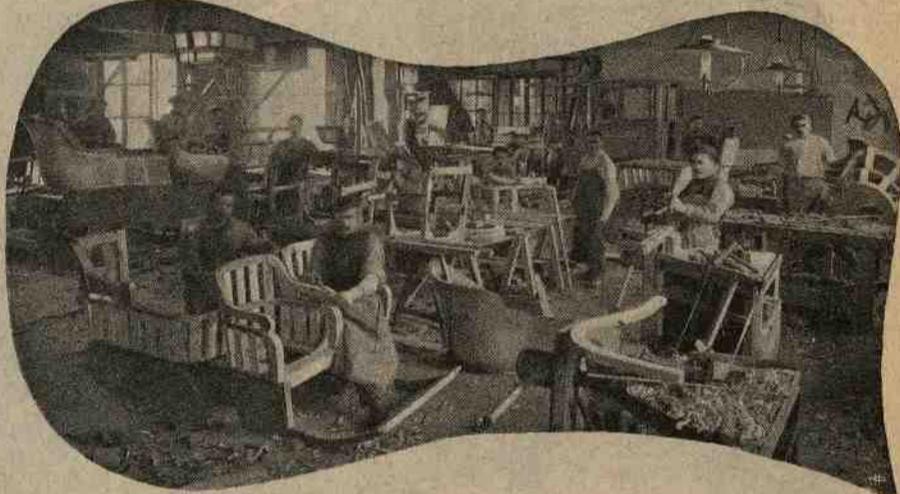
E a questa mecca dell'automobilismo che è casa Alessio convengono in regolare pellegrinaggio di acquisti i nomi più noti del mondo sportivo italiano ed estero, e basterà fra gli altri citare che all'Alessio affidarono la carrozzeria delle loro vetture la Regina di Portogallo, il Duca d'Oporto, la Principessa Lætitia, il Conte di Torino, il Duca degli Abruzzi, il duca di Parma, il Ministero della guerra e delle poste e telegrafi d'Italia, il Ministero della guerra di Portogallo, ed altri; e tra le vetture in costruzione attualmente vi è una *Limousine* per S. M. il Re d'Italia, e altre vetture pel conte Borromeo, il marchese Ginori, il sig. Sineo, V. Marsaglia, E. Mangini, G. Ricordi, avv. Milano, avv. Revelli, ecc. E questo ci par che basti a proclamare quella superiorità che noi abbiamo affermata.

In attesa che l'amico Alessio ci inviti a per correre il suo nuovo stabilimento in forma ufficiale e ci offra lo *champagne* per fare un brindisi alla prosperità della sua casa, noi abbiamo voluto percorrerla nascostamente in compagnia dell'ottimo fo-



L'officina.

Infatti lo stabilimento di Alessio è il paradiso del *chauffeur* non solo perchè vi si può ottenere vetture d'una eleganza e solidità come è difficile avere altrove, ma anche perchè l'Alessio vi può offrire ottime vetture già montate, sia nuove delle marche che lui rappresenta, sia d'occasione dell'infinito numero de' suoi clienti



Il reparto falegnami.

piglie ai fari Bleriot e alle gomme di qualunque marca, come la sua guardaroba contiene gli oggetti più eleganti e

tografo sig. Assale per conto dei lettori della *Stampa Sportiva*, e tanto perchè non creda i nostri augurii ispirati dallo *champagne*, glieli facciamo fin d'ora cordiali e sinceri. N. C.



Carrozzeria tipo « Re del Belgio » applicata ad una « Fiat » del signor Scognamiglio di Napoli.

Una riunione giovanile

La buona riuscita che ha avuto l'anno scorso la riunione popolare di corse podistiche e ciclistiche per giovanetti svoltasi al velodromo Umberto I, per iniziativa del nostro giornale, ci induce a farci promotori anche quest'anno di una simile riunione.

Diamo quindi ai nostri piccoli amici e lettori l'atteso annuncio che la nostra giornata di corse giovanili si farà nel prossimo aprile al nostro velodromo Umberto I, secondo il programma che stiamo compilando e che renderemo noto prossimamente.

BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata

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

EDOARDO BIETTI

MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

Fanali, Autogeneratori "JUPITER",

Superano tutti i consimili.

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

I lunghi viaggi aerei

Da Parigi in Ungheria

I signori Jacques Balsan e A. Corot hanno compiuto lo scorso mese un rimarchevole viaggio attraverso l'atmosfera, viaggio che per la sua

dal parco dell'Aéro-Club di Parigi si eleva il Saint-Louis per ritoccare terra l'indomani alle 15.39 presso Madosca (Ungheria). Detta città si trova sulla riva sinistra del Danubio a 4 chilometri al sud di Foldvar.

Questo viaggio, della durata di 27 ore e 9', che si svolge su un percorso di 1295 chilometri, venne ideato con un doppio intento e cioè per esperimento

gnori de La Vaulx e G. de Castillon de Saint-Victor (1925 chilometri in 35 ore e 45') — 9 ottobre 1900.

Jacques Balsan riesce invece il primo detentore del premio della distanza fondato il 6 marzo 1902 dal sig. Castillon de Saint-Victor.

Questo premio di 1000 franchi viene assegnato all'aereonauta socio dell'Aéro-Club, il quale par-



Jacques Balsan vincitore del premio dell'Aéro-Club di Parigi

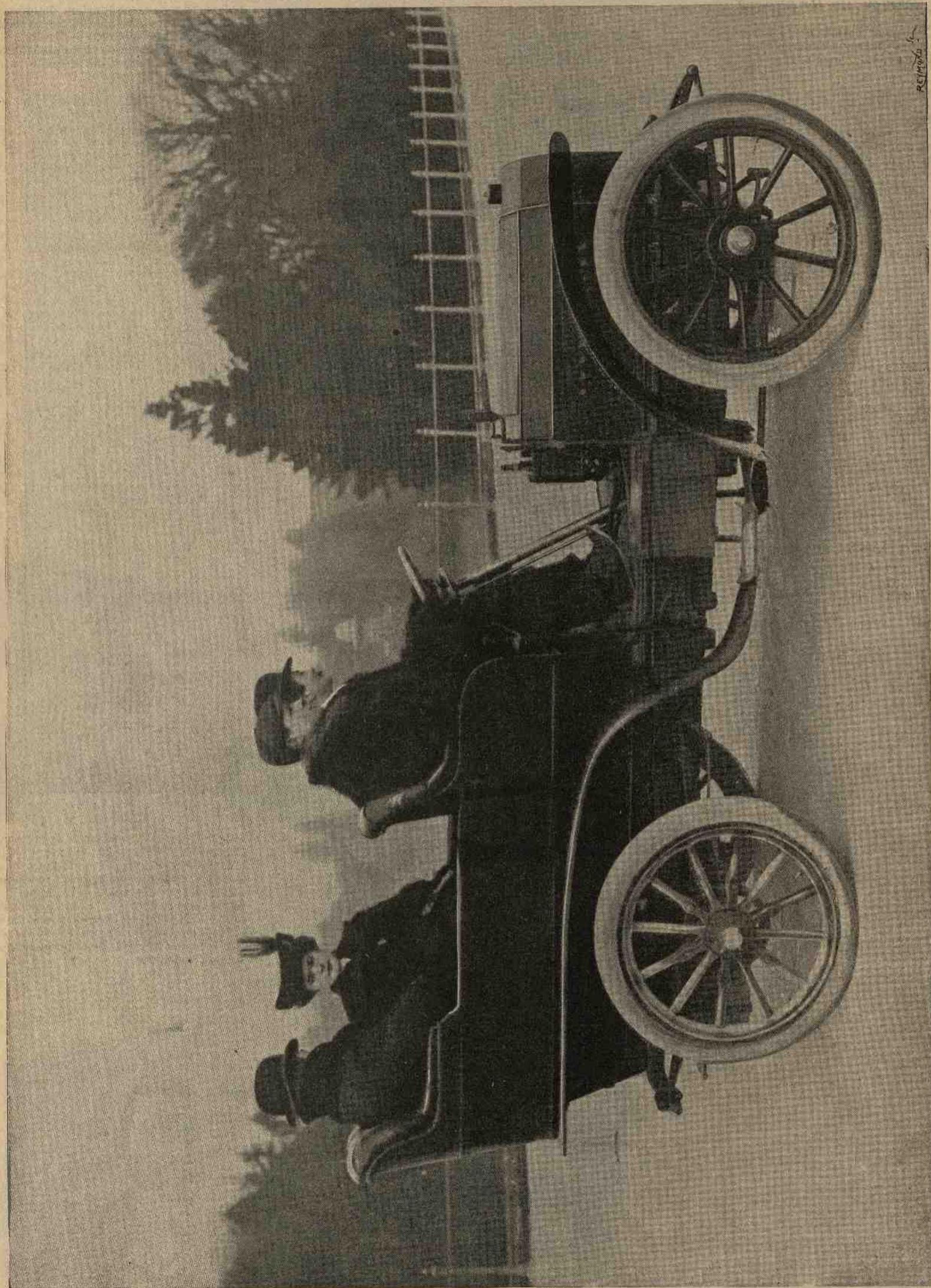
durata e per il suo percorso, viene a prendere il quarto posto nella classifica generale dei *tours de force* aerei. Il pallone su cui i due coraggiosi aereonauti compirono il loro viaggio si chiama Saint-Louis e cuba 3000 metri. Il 28 gennaio, alle 12.30,

tare il funzionamento di un piccolo pallone-compensatore di 1000 metri cubi, e battere al tempo stesso, se possibile, il record della distanza e della durata.

Questi due records appartengono ancora ai si-

tendo dalla Francia compie senza sosta alcuna la più lunga distanza dal 1° gennaio al 31 dicembre, con la condizione però che tale distanza sia almeno eguale a 1000 km.; se tale cifra sarà sorpassata l'Aéro-Club offre un secondo premio di 1000 franchi,

IL LIBRO D'ORO DELL'AUTOMOBILE



*La nuova 20 HP. Darracq, 4 cilindri, valvole comandate, raffreddamento a ventilatore, telaio in acciaio stampato.
La più semplice e la più silenziosa vettura del 1903.*

L'Automobilismo al Bosco di Boulogne a Parigi

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

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

e un terzo di 2000 franchi se l'aeronauta batte il record mondiale (1925 km.).

Durante il viaggio dalla Francia all'Ungheria i due coraggiosi naviganti dell'atmosfera hanno potuto sperimentare il loro palloncino compensatore. Ed i risultati furono eccellenti.

Il palloncino compensatore concorse moltissimo nella misurazione dell'altezza a cui si doveva tenere il Saint-Louis, il quale se nelle precedenti ascensioni seguì una media di altezza dai 6000 ai 7000 metri, questa volta marciò quasi sempre tenendosi all'altezza di 3200 metri.

La velocità tenuta dal pallone durante la traversata delle montagne esistenti fra N. nev e Monaco, fu vertiginosa. Si calcola di 100 km. all'ora.

Essi furono cordialmente ricevuti dagli abitanti di Madosca e quindi dai soci dell'Aéro-Club di Vienna.

Il signor Balsan è nato il 16 settembre 1868 a Châteauroux ove possiede una grande fabbrica di tessuti. Egli è per parte della sua madre discendente della famiglia del celebre chirurgo Dupuytren. A 24 anni Balsan andò a Buenos Ayres per esplorare l'Argentina, la Bolivia, la Cordillera, le Ande e il Chili, dove quel governo mise a sua disposizione 100 uomini e la cannoniera Pilcomayo. Nel 1894 visitò la Germania, la Russia e più tardi l'Australia, la Cina, il Giappone, ecc.

V. G.

BOUGIE
HYDRA
PILE

Concessionari per l'Italia:
CARLO MANTOVANI e C. - Torino

Il 1° decennio dell'Unione Escursionisti Torinesi

In occasione del primo decennio della sua fondazione, 250 soci dell'Unione Escursionisti si riunirono l'8 marzo a banchetto al *Ristorante Russo*. La riunione non poteva avere esito migliore, dato lo scopo per cui era indetta. Si trattava di festeggiare, in occasione del primo decennio, il presidente della fiorente Società, il signor Silvestro Fiori, al quale si deve in gran parte il trionfo dell'Unione Escursionisti. Ed i soci riconoscenti gli offrirono una grande medaglia d'oro, accom-

pagnandola con una ricca pergamena con dedica del prof. Erre-

rera. Alla tavola d'onore, attorno al Fiori ed alla sua consorte stavano l'assessore Brayda, in rappresentanza del sindaco, l'onorevole Chiappero e la sua signora, il ragioniere Marchelli, vicepresidente dell'Unione, il cav. Gonella, presidente della Sezione torinese del Club Alpino, il comm. Montaldo, il professore Erre-
ra, l'avvocato Strolengo, l'avv. Margary, il sig. Ardizzioia.

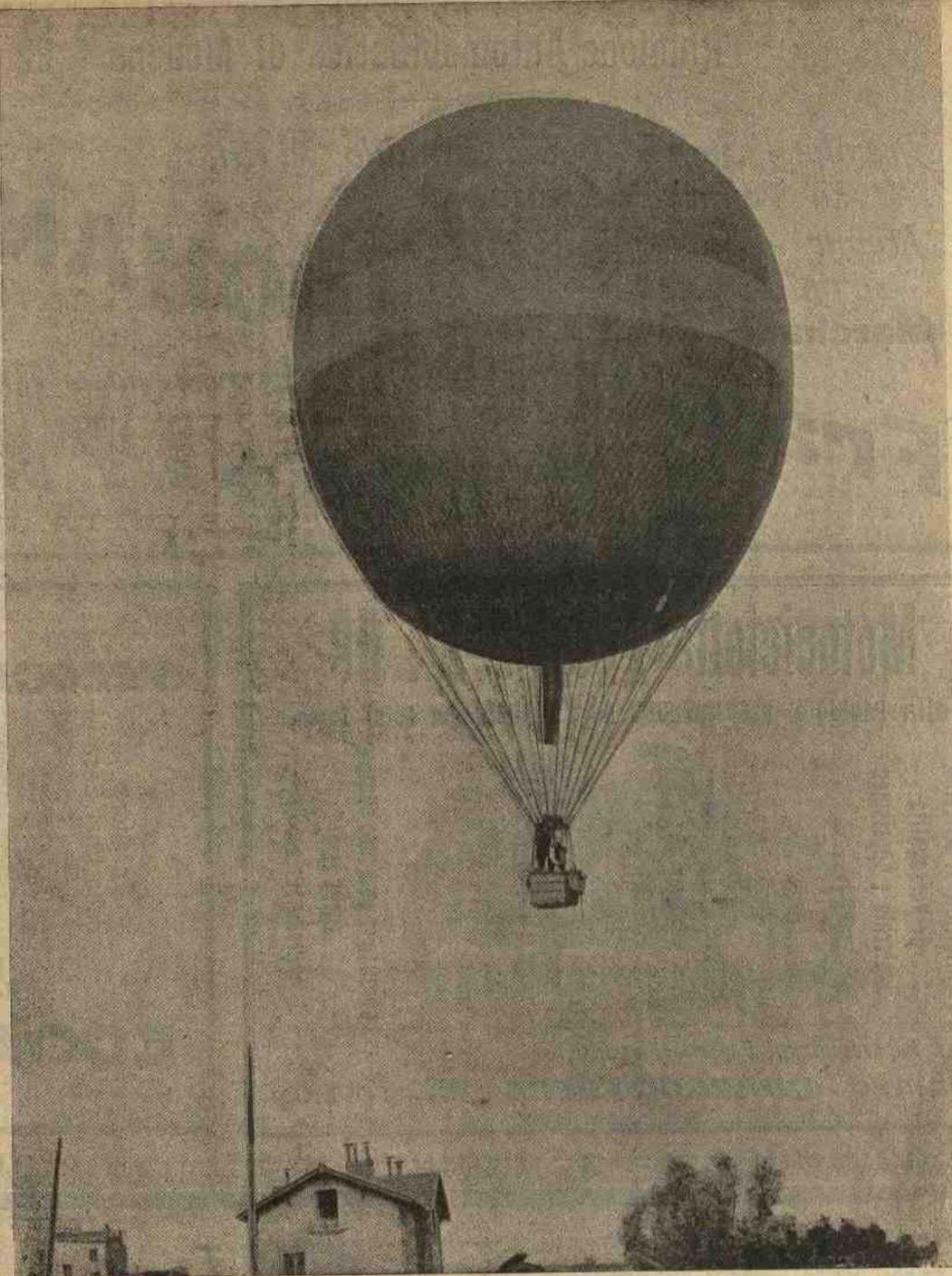


La pergamena offerta dagli Escursionisti al signor S. Fiori.

Fra gli altri convenuti di nostra conoscenza notammo le signore Chiappero, Perinetti, Trinchieri, Amadio, Roggero, Lovera, Amati, Berloquin, Caretto, Giuliano, Matetti, Ferrero, Pavesio, Florio, Margary, Zucchi, Accatino, Negro, Antonelli, Pizzi, Richetta, Rossi, Tomasina, Cagnatelli, Fornaris, e le signorine Perinetti, Buzzetti, Caretto, Matetti, Amati, Roggero, Rapetti, Cima, Alcardi, Bortignone, Boero.

Alle frutta, il presidente signor Fiori, ricordando ai commensali i nomi dei fondatori dell'Unione, brindò alla prosperità di essa.

Al brindisi del Fiori ne seguirono altri, tutti inneggiati all'opera feconda prestata dal signor Fiori ed al trionfo della Società. Così applaudi-



La discesa del Saint Louis a Madosca.

tissimi parlarono l'assessore ing. Brayda, a nome del sindaco; il cav. Gonella, a nome del Club Alpino; l'on. Chiappero, che a nome dei soci offrì al Fiori la medaglia d'oro; i signori Cirillo, Valmaggia, Negro, Giuliano e Geymet.

Poche società sportive di Torino, per non dire d'Italia, contano belle tradizioni come l'Unione Escursionisti, che oggi annovera più di mezzo migliaio di soci. E fra essi il sesso gentile è pure ben rappresentato.

L'Unione si è costituita il 1° ottobre 1892; è entrata dunque da poco nell'undecimo anno di vita. Le gite effettuate furono 87, con un complessivo di 5737 partecipanti, ed una media per ciascuna gita di 66 circa.

Oltre al suo speciale programma, che non può a meno di incontrare il favore degli sportsmen, di chi ama la vita all'aria aperta, di chi nel divertimento non dimentica la ricerca e lo studio delle cose belle possedute dal nostro Paese, l'Unione deve il suo trionfo agli uomini che si proposero di svolgere il programma.

Ed il Fiori, il festeggiato di domenica scorsa, capitano appunto con onore sempre il gruppo dei dirigenti. Solo un'ottima amministrazione, solo un gruppo di coraggiosi e giovani entusiasti di un programma, come ad onore del vero furono sempre i componenti il Comitato direttivo dell'Unione, poteva fare conoscere al mondo l'importanza della nuova associazione alpinistica.

Ci voleva d'altra parte un uomo d'arte che al tempo stesso seguisse il programma e ne spiegasse ai partecipanti alle gite la sua importanza. L'ing. cav. Brayda, colla sua facile parola, il geniale e simpatico campione che tanto onora l'arte piemontese, ha voluto con vero impegno adoperarsi per il trionfo di un'idea. Conoscitore profondo di ogni più piccola bellezza artistica del nostro paese, egli porta in ogni gita la nota istruttiva ricevendo ovunque il plauso generale degli escursionisti.

La festa di domenica scorsa rimarrà memorabile; noi che abbiamo avuto l'onore ed il piacere di parteciparvi, potemmo osservare come fra i soci dell'Unione regni la massima concordia.

Nella famiglia degli escursionisti scompaiono i

partiti, un unico intento li anima e li unisce, quello cioè di trovare in una gita al mare o al monte l'occasione di ricrearsi, distrarsi dal lavoro quotidiano ed al tempo stesso istruirsi, andando alla ricerca di tutto ciò che è bello.

Prendiamo occasione dalla festa di domenica scorsa per presentare ai lettori l'ottimo presidente dell'Unione Escursionisti, sig. Silvestro Fiori, riproducendo pure una fotografia della pergamena, ideata dal signor Berloquin.



Silvestro Fiori presidente dell'Unione Escursionisti.

L'Unione nel 1903 svolgerà uno splendido programma comprendente 10 gite. La *Stampa Sportiva* che fino ad oggi non ha mai dimenticata la fiorente associazione degli Escursionisti, continuerà a registrare anche quest'anno i risultati di ogni sua manifestazione sportiva.

Gustavo Verona.

Riunione Automobilistica di Modena - 22 Febbraio 1903

1° Premio - Signor Dottor Camillo Piatti,
su Vettura **Marchand**

1° Premio - Signor G. Tamagni,
su Motocicletta
Marchand

Fratelli MARCHAND - Piacenza

Vetture
Automobili

8, 16 cavalli - Motore
a 4 cilindri - 4 velocità

La più diffusa **Motocicletta Marchand** La più sicura
La migliore

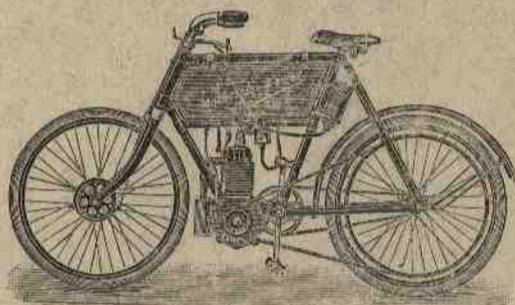
Motociclette da 2, 3, 5 cavalli - Biciclette

AGENTI IN TUTTE LE CITTÀ DEL REGNO

Motocicletta Zédel 2-2½ HP

della FABRIQUE DES MOTEURS DE S.t AUBIN già Lüthi Zürcher

Migliaia di Attestati
di Personalità
spiccate e sportsmen



Supera facilmente
forti salite
Minimo consumo di benzina

Rappresentanti, Depositari esclusivi:

MILANO - **CORRADO FRERA e C.** - TORINO

FABBRICA

VELOCIPEDI ed AUTOMOBILI

Fornitore
della Real Casa



Catalogo gratis
a richiesta

Motocicletta modello 1903 HP 2

EDOARDO BIANCHI

MILANO

I Cicli WANDERER

a cambio di velocità sono i preferiti

Perchè la **differenza** fra la grande e la piccola velocità è di circa $\frac{1}{3}$.

Perchè hanno la ruota libera **automatica** e si può quindi ottenere il funzionamento d'un potente freno a contropedale sul cerchio, del quale sono muniti detti cicli.

Perchè si ha il **grande vantaggio** di poter effettuare il cambiamento della velocità tanto durante la corsa colla ruota libera, come pedalando.

UNICA marca tedesca premiata col **Grand Prix** all'Esposizione di Parigi 1900

La preferita dalla Casa Imperiale di Germania

Rappresentante generale per l'Italia:

TORINO - EUGENIO PASCHETTA - Corso Valentino, 2

Tutti i Cicli Wanderer sono muniti di Pneumatici **Originali Dunlop**

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

UNA MODIFICAZIONE AL REGOLAMENTO SUGLI AUTOMOBILI. — Il Re ha firmato il decreto che modifica il regolamento sulla circolazione degli automobili non destinati ai pubblici servizi. D'ora innanzi ogni automobile circolante sulle strade ordinarie dovrà portare nella sua parte posteriore una targa fissa, di metallo smaltato in bianco, sulla quale sarà scritto in caratteri neri, alti non meno di sei centimetri, il nome della provincia che rilasciò la licenza e il numero della licenza stessa. Uguali indicazioni, a caratteri molto visibili, saranno incise in bianco su smalto rosso al vetro del fanale della parte posteriore dell'automobile. Le contravvenzioni a tali disposizioni saranno punite con 100 lire di multa. Per i recidivi la multa sarà da 200 a 600 lire. Tutti gli automobili dovranno trovarsi nelle condizioni suddette, pena la perdita della licenza.

UN CORPO DI VOLONTARI AUTOMOBILISTI IN INGHILTERRA. — La Gazzetta Ufficiale inglese annuncia la formazione di un Corpo di volontari automobilisti, composto di proprietari di automobili, che s'impegnano a fornire ed

a condurre un automobile alle manovre ed in tempo di guerra.

LEOPOLDO II SUSSIDIA UNA VIA AUTOMOBILISTICA. — Il re del Belgio, Leopoldo II, ha dato 1,250,000 franchi per concorrere alla costruzione di una strada a macadam tra la frontiera ed Ostenda, che dovrà servire per gli automobili.

TRECENTO AUTOMOBILISTI PASATI IN RIVISTA DALL'IMPERATORE GUGLIELMO. — La festa automobilistica di Berlino è riuscita imponente. Dopo l'inaugurazione dell'esposizione di automobili a Charlottenburg, a cui assisteva il principe Enrico di Prussia, 307 vetture automobili, su cui stavano i più noti chauffeurs e le più coraggiose chauffeuses della Germania, sfilarono sotto il balcone del palazzo reale dove stava l'imperatore Guglielmo.

Fra i partecipanti alla sfilata si trovava pure il principe Federico Leopoldo, cugino dell'Imperatore.

La rivista, assai nuova, presentava un effetto caratteristico. Tutti gli automobili erano illuminati da lampadine elettriche di variato colore ed adorne di fiori. Il duca di Ratibor, presidente del Club automobilistico germanico, venne rice-

vuto sulla loggia dall'Imperatore, al quale vennero offerti i ritratti dei principali fabbricanti espositori alla grande Mostra. Gli automobilisti, prima della sfilata, deposero una corona sul monumento di Guglielmo I.

LA MERCEDES IN AMERICA. — A New York, secondo il *New York Herald*, si è fondata una società per la costruzione di vetture sistema Mercedes, con un capitale di 18 milioni.

La motocicletta

ROCHET

con cambiamento di velocità
È LA PIÙ CONVENIENTE

E. WEHRHEIM - Torino.

CICLISMO

UNA GRAVE CADUTA DEL CORRIDORE ITALIANO CONELLI. — Il ciclista italiano Conelli Diego, mentre sabato si allenava sulla pista del Velodromo di Buffalo a Parigi, cadde malamente fratturandosi una spalla. Venne trasportato all'Ospedale di Neuilly. Il suo stato però non sembra molto grave.

UN «CROSS COUNTRY» A TORINO. — Indetta dalla nostra fiorente sezione dell'«Audax», domenica nei boschi di Stupinigi ebbe luogo la prima gara del «Cross Country», cui parteciparono numerosissimi ciclisti.

La partenza ebbe luogo alle ore 15,5 da Mirafiori; l'arrivo si effettuò alle 15,25 sul piazzale prospiciente la Villa Reale, alla presenza di numerosissimi *sportsmen*. Nessun incidente ebbe a verificarsi.

Indicatori della strada erano i signori Picena e Piacenza. Della giuria facevano parte i signori avv. Negro, Ferraris e Urbini; ispettori lungo il percorso i signori Gado, Grangia, Baudino, Bert e Principi.

Fecero l'ordine d'arrivo: 1. Levi Dorino, 2. Negro Attilio, 3. L. Ferrari.

Seguirono: Ceresa, Rosso, Ciravegna, Nepote, Lesquiero, Sartoris, Costa, Calderoni.

Dopo la gara tutti i concorrenti si portarono a Moncalieri, dove ebbe luogo una bichierata.

LA RIAPERTURA DEL VELODROMO BUFFALO. — Domenica si è

inaugurata la nuova stagione di corse al Velodromo Buffalo. Nella gara di velocità le batterie furono vinte da Bourotte, Piard, Gentel, Jacquelin, Eros (italiano), Ellegaard, Mathieu, Cornet e Jue.

Nella *poule* su dieci chilometri, con allenatori, vi furono cinque prove. Nella prima Contenet batte Dussot; nella seconda Hall batte Gongoltz; nella terza Hall batte Dussot; nella quarta Contenet batte Dussot; nella quinta il medesimo vince Hall.

Nella corsa per motociclette (10 km.) riuscirono: 1. Marius-The, 2. Anzani (it.), 3. Pillas.

IPPICA

GALOPPO. — Riunione di Milano, 1. giorno: Premio Paullo. — L. 1000 per cavalli d'ogni paese, distanza m. 2000.

1. *Mayotte* (Cavaltani), di sir Rholand. 2. *Isabella* (Clout), idem.

Vinto per una lunghezza. Premio Montevocchia. (G. R.). — lire 1000 per *hacks*, distanza m. 1500.

1. *Auretta* (prop.), di F. Simonetta; 2. *Kali* (Massei), del cav. C. Ranucci. Poi: *Choctaw*, *Beaufolaise*, *Voltaires*, *Arietta*, *Eckelst*, *Crusty*, *Atlante*. Vinto per una lunghezza e mezza; tre lunghezze dal 2 al 3.

Premio Pisa. — L. 3500 per puledri nati in Italia nel 1900; distanza m. 1500.

1. *Pique Nique* (Hemming), di E. F. Bocconi;

2. *Kiboko* (Goddard), di sir Rholand. Poi: *Appia*, *Pacifico*, *Segantini*, *Melissa*. Vinto per mezza lunghezza; tre lunghezze dal 2 al 3.

Premio del Serchio. — L. 2500 per cavalli d'ogni paese; distanza m. 2000.

1. *Salviati* (Goddard), di sir Rholand;

2. *Spartano* (Clout), idem. Poi: *Attilio*, *Leighton*, *Poa* (4000). Vinto per due lunghezze; due lunghezze dal 2 al 3.

Premio del Fontanile. — L. 1000 per puledri di ogni paese nati nel 1900; distanza m. 1500.

1. *Van de Velde* (Dewey), di F. Tesio; 2. *Kibaba* (Livermore), di sir Rholand.

Poi: *Rinaldina*, *Licia*. Vinto facilmente per una lunghezza; mezza lunghezza dal 2 al 3.

Premio Molino Pisani. (corsa di siepi). — L. 1000 per cavalli d'ogni paese.

1. *Huckleberry* (prop.), di A. Ferrati;

Ing. PIETRO POGGIANI
MILANO - Via Vincenzo Monti, 23 - MILANO

AGENTE GENERALE per la vendita delle
Automobili ed Imbarcazioni
LUIGI FIGINI - MILANO

Materiale scelto - Perfetta ed accurata lavorazione - Ultimi sistemi perfezionati

8 HP, 2 cilindri, 3 velocità, tonneau L. 7.500.
12 HP, 4 " " " " " " 10.000.

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

Le Motociclette EADIE

montate con motore ROMANIA di 2 a 2 1/2 HP (a valvole comandate e a posizione verticale) saranno

per il 1903 le preferite

Rappresentanza esclusiva con deposito per tutta l'Italia presso

GIULIO MARQUART
MILANO TORINO

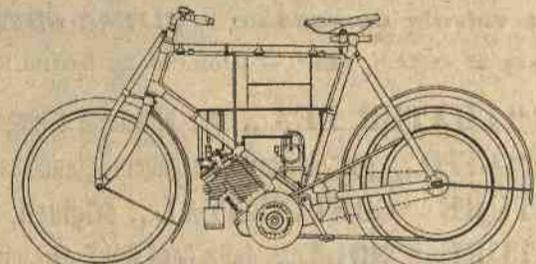
Via Disciplini, n. 15 Via S. Quintino, n. 11

È uscito il nuovo Catalogo Generale 1903 ricco di novità in serie ed accessori.

Motociclette "Rosselli", 2 1/2 HP

TIPO 1903 - Accensione a magnete con anticipo e ritardo
È UNA DELLE PIÙ PERFEZIONATE

15 PRIMARIE
ONORIFICENZE



5 ANNI DI PRATICA
NELLA FABBRICAZIONE

Detentrica dei records in salita (17 0/10) e dalle grandi distanze (2600 Km. di seguito)

Fabbrica Automobili e Motori
Ing. EMANUEL di A. ROSELLI
Chiedere listini Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretti, 2 Chiedere listini

GIUSEPPE RICORDI - AUTOMOBILI - MILANO

Via Porta Tenaglia, n. 9

Vetture Benz-Parsifal, nuovi e splendidi modelli 1903

Costruzione perfetta - Funzionamento regolarissimo - Semplicità - Silenziosità - Chiedere prospetti illustrati

Grande Garage ed officina meccanica completa, riparazioni, pezzi di ricambio, accessori d'ogni genere.

Si possono fornire prontamente Vetture di qualsiasi altra marca.



Oesterreichisch - Amerikanische
Gummifabrik = Actiengesellschaft
Vienna XIII. Breitensee.

Fabbrica dei rinomati pneumatici per Automobili: marca:

"Austro - Amerikan C.",

Specialità camere d'aria senza giunta

Agente Generale per l'Italia: Roberto Krassich

Milano - Via S. Gregorio, 25.

2. *Ahead* (Michelotti), dei fratelli Gallina.

Poi: *Hidalgo*. Vinto facilmente; cattivo 3.

TROTTO. — *Corse a Verona*: Premio Veronetta (int.). — L. 2500; vince due prove; m. 1609.

1. *Controllo* (propr.), del cav. G. Rossi; 2. *Hornelia Wilkes* (Gerini), dell'ingegnere Valentini;

3. *Charrie Shields* (propr.), di G. Lamma.

Hornelia, Wilkes e Charrie Shields dividono il 2. ed il 3. premio.

Premio Ponte di Brenta (allevamento). L. 2000; m. 2413,50.

1. *Venere* (propr., m. 2413,50), del cavaliere G. Rossi;

2. *Vicenza* (propr., m. 2432,50), di G. Sesana;

3. *Vittorio* (Barbetta, m. 2413,50) di Chini-Barbetta.

Premio patronesse (*Gentlemen handicap*). — Medaglia; m. 1609.

1. *Adriatico* (propr.), del sig. Carlo Pesenti;

2. *Miss Bowermann* (propr.), del conte F. Roncalli;

3. *Makalè* (propr.), del signor G. Sesana.

Premio Canedole (m. c. *handicap*). — L. 1500 per cavalli italiani appartenenti alla 5^a e 6^a classe; m. 2413,50.

1. *Favora II* (Barbetta), dei signori Chini Gianotti;

2. *Lisippo* (X), idem.

LE ESERCITAZIONI ALLA SCUOLA DI TOR DI QUINTO. — Alle scuole di Tor di Quinto il 10 corr. ebbero luogo le esercitazioni speciali, a cui assisteva un pubblico scelto ed eccezionale. Oltre al comm. gen. Berta, comand. la scuola di Pinerolo, il conte Appony, presidente del Jochey-Club di Budapest, il c. l. De Müller, *attaché* dell'Ambasciata russa presso il Quirinale, il conte di Oropesa, capit. di cavall. nell'esercito spagnolo, il conte Bouran, il conte Priesz, luogot. austriaco del 3^o regg. unani, il capit. di cavall. inglese Eswinz Muraud Aesz, il bar. De Bourbeau. Vi erano ancora ufficiali di varie armi ed un bel gruppo di signore.

Gli ufficiali della scuola erano divisi in tre plotoni. Hanno compiuto benissimo le varie esercitazioni, prima sulla pista, saltando tutti gli ostacoli; poi nella discesa, prima a fermo, poi al galoppo, dando prova di abilità ed energia nel cavalcare.

IL CONCORSO IPPICO DI VERONA. — Il concorso ippico è riuscito interessantissimo, favorito da tempo bello. Il concorso del pubblico fu veramente straordinario. Ecco i risultati:

«Premio Fiera», L. 2500, m. 1400, con 8 ostacoli: 1. *Fakir*, di Vanzo, di Bassano; 2. *Montebello*, del capit. Caprilli; 3. *Brown Prince*, di Po, ten. nel regg. cavalleria Saluzzo; 4. *Melopo*, di Demicheli, di Genova; 5. *Ulwerston*, di Vanzo; 6. *Good*, di Corsi, capit. nel regg. cavall. Piemonte Reale; 7. *Lion-Hart*, di Silva di Milano.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

«Premio Ippodromo», L. 1500, esclusi i due primi premiati nel premio Fiera; ostacolo unico. 1. *Dégrioux*, di Sacchetti, ten. nel regg. cavall. Guide; 2. *Blitz*, di Bolla, ten. nel regg. cavall. Nizza; 3. *Style*, di Giovannini, di Bologna; 4. *Awked*, di Baudi, ten. nel regg. cavall. Caserta; 5. *Battain-Boy*, di Borghi.

contrerà col maestro Gazzera, il quale ha organizzato in suo onore una grande accademia, cui parteciperanno i maestri Santelli Orazio, Franceschini, Tagliabò, Scaramuzza, e dilettanti Aldo Massaglia di Torino, allievo del maestro Gallanzi, Erchrath Petri, Schmidt ed il conte Lambertenghi.

Prima di ritornare a Torino il maestro Colombetti visiterà ancora le sale di scherma di Fiume e Venezia.

Egli avrà così occasione di provarsi con tutti i migliori maestri italiani residenti all'estero.



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

TIRO

TIRI A VERONA. — All'Arena incominciò il tiro ai piccioni, riuscito interessantissimo. Vi concorsero i rappresentanti di 29 Società di tiri al volo.

Nella gara *Nazione* il primo premio (bandiera, L. 1000 ed artistico diploma) venne aggiudicato al sig. I. Grosselli di Cremona; il secondo e terzo premio (500 lire) furono divisi fra Fadini di Milano e Riva di Modena. La bandiera (primo premio) venne data alla Società di Cremona.

FOOT BALL

PEL CAMPIONATO D'ITALIA. — Al Velodromo Umberto I di Torino ebbe luogo la seconda partita eliminatória di *foot-ball* pel campionato nazionale. Erano in gara la squadra della «Juventus», che domenica scorsa batteva il «Foot-Ball Club Torinese» e la squadra del «Club Audace».

La gara si svolse agli ordini del noto *référé* sig. Pasteur di Genova, alla presenza di numeroso pubblico.

Nella prima ripresa, che riuscì disputatissima, il «Club Audace» segnò un goal a suo vantaggio. Nella seconda ripresa, pure giocata con maestria da ambe le parti, il «Club Juventus» fece, a sua volta, due goals, e venne così dichiarato vincitore della seconda parte eliminatória.

L'ANDREA DORIA VINCE LA COPPA DELLA MEDIOLANUM. — Al Velodromo di Bisagno a Genova si ebbe domenica una brillantissima gara di *foot-ball* fra la *Mediolanum* di Milano e la squadra dell'*Andrea Doria*.

Quest'ultima ebbe nella gara decisiva la vittoria

con 6 goals a 2, vincendo la Coppa di campionato. Con grandi applausi furono salutati i vincitori.

LOTTA

IL CAMPIONATO ITALIANO DI LOTTA E SOLLEVAMENTO PESI. — L'Unione ginnastica di Voghera sta organizzando il campionato nazionale di lotta e quello di sollevamento pesi per i giorni 10 e 17 maggio.

Corrispondenza

Napoli. Mazza Carlo. Domandi all'editore Hoepli in Milano il Manuale del ciclista di A. Galante. — *Francoforte*. Riccardo Pio. Grazie. Già pubblicata in un numero precedente la notizia di cui parla. — *Palermo*. Tortina. L'argomento non interessa il nostro giornale. Solo lo sport noi trattiamo. Grazie ugualmente. — *Roma*. A Santoni. Con mille ringraziamenti. Sempre ben accetti i suoi scritti. — *Ancona*. M. Nori. L'argomento non interessa il nostro genere di pubblicazione. Dateci vostro indirizzo e vi ritorneremo fotografia. — *Nizza*. Ricolfi. Grazie. Già provvisti.

Macerata. V. Perosio. Si rivolga alla ditta Bevilacqua, via Po, 6, Torino. — *Milano*. C. N. Dabbene. Impossibile. Già provvisti. Il nostro corrispondente ordinario per tutti gli sports è il signor Raffaele Perrone, via Lazzaro Palazzi, 6. — *Torino*. Ferraris. Troppo piccola per riprodursi.

Porto Maurizio. Arrigo. Per ora ci è impossibile. Quando si faranno gli esperimenti ritorneremo sull'argomento. — *Verona*. Scala. La ricevuta d'abbonamento è costituita dall'invio del giornale. Il vostro abbonamento porta un numero il quale risulta nei registri dell'amministrazione.

Saluzzo. Filippo. Ottala. Grazie della cortesia. La cosa però non ci interessa molto. — *Modena*. Zerbini. Grazie. Però un'altra volta unite alle fotografie la relazione. — *Sesto Fiorentino*. A. Del Panta. Siamo provvisti in entrambe le città.

DITTE RACCOMANDATE

Milano - *Hôtel Suisse*, via Visconti, 15 (vicinissimo a Piazza del Duomo). Unico Hotel con garage (servizio *gratis*) deposito benzina e meccanico. — Affigliato al T. C. C. I.

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

Riscaldamento centrale, luce elettrica, bagni, telefono 1197.

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.

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

ING. GHIRARDI & GANDINI

MILANO - 10, Via Passerella, 10 - MILANO

Rappresentanti esclusivi per l'Italia delle fabbriche di Automobili

Société Anonyme des Moteurs et Automobiles DÉCHAMPS

C. E. HENRIOD & C^{ie} - HAUTIER & C^{ie}

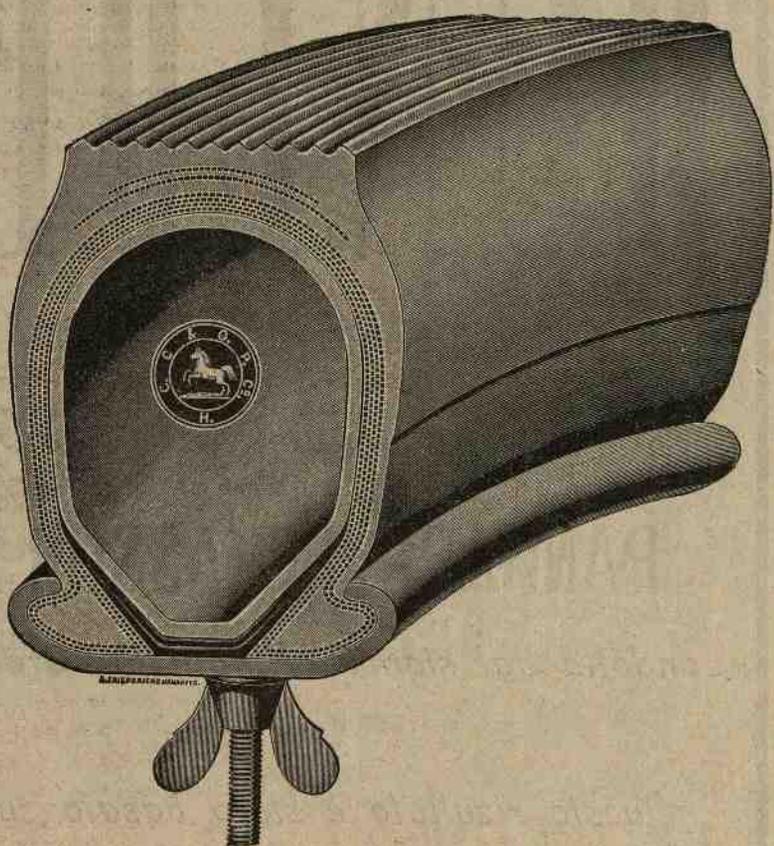
Ultimo successo: Vettura "SIMPLON", 6 HP.

DELLA CASA C. E. HENRIOD & C^{ie}

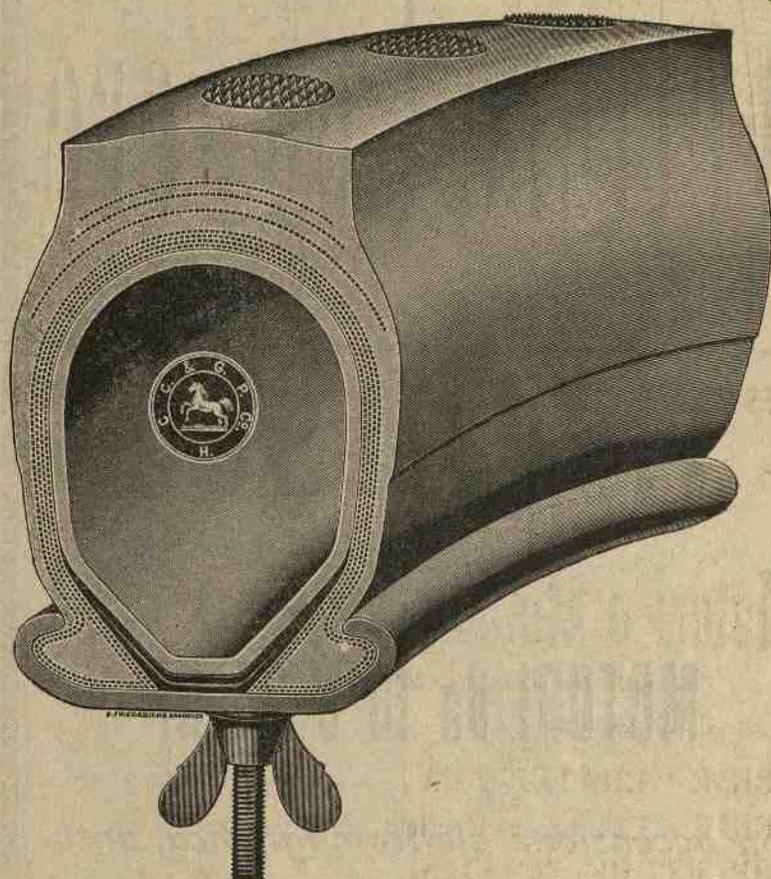
CONTINENTAL

ANTISLIPPING AUTOMOBIL PNEUMATIC

Impossibile lo slittamento!



Tipo rigato



Tipo con aculei d'acciaio permutevoli

Viaggio sicuro
anche con fango e pioggia

Continental Caoutchouc e Guttapercha C. - Hannover

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - MILANO

Parigi - Rue Brunel, 18

Londra - 64-65, Holborn Viaduct

Fabbrica Italiana di Automobili

Società Anonima - Capitale L. 800.000

Torino - Corso Dante, 35-37 - Torino

Vetture Leggere

TIPO 1903

MOTORI da 16 e 24 HP

con accensione elettromagnetica, anticipazione automatica dell'accensione, valvole comandate, raffreddatore multitubulare con ventilatore.

Telaio di legno armato

Guida irriveribile

Quattro velocità e marcia indietro


 Chiedere il Catalogo illustrato.

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 Cross

*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 **solennemente 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