

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Acrobazia  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente della posta)

—> DIRETTORE: GUSTAVO VERONA <—

**ABBONAMENTI**  
Anno L. 5 - Estero L. 9  
Un Numero } Italia Cent. 10  
                  } Estero     15 | Arretrato Cent. 15

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**  
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO 11-36

**INSERZIONI**  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

## I CAMPIONI INTERNAZIONALI BELL'AUTOMOBILISMO



L'automobilista francese Alberto Clément

# Standard

Automobili 14 HP

TORINO

FABBRICA AUTOMOBILI

# ISOTTA FRASCHINI

Società Anonima con Sede in **MILANO** Via Monte Rosa, 79 - Capitale versato  $\text{L. 2.000.000}$

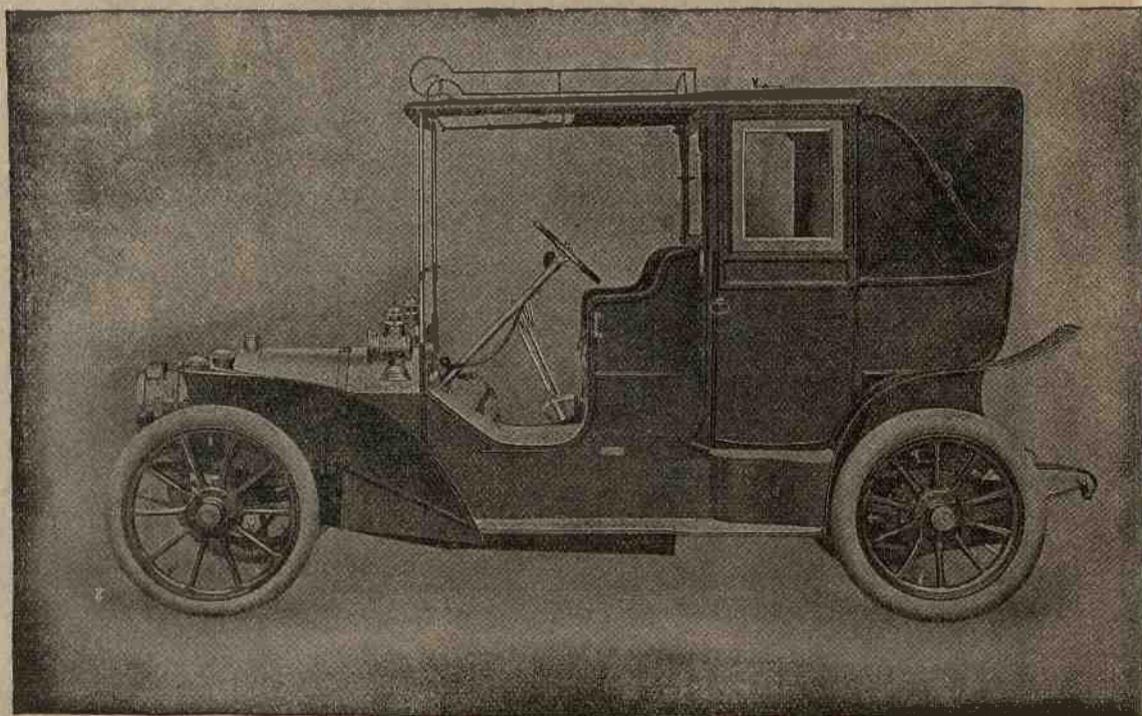
**CHASSIS**  
**VEETURE**  
**OMNIBUS**

**Tipi 1906:**

16-22 HP

28-35 HP

50-65 HP



Agenti Generali per l'Italia:

**Società Anonima FABBRE e GAGLIARDI - MILANO**

Piazza Macello, 21-23.  
Via S. Margherita, 16.

ROMA - NAPOLI - TORINO - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE - VERONA

**Testa libera!**

**Nervi forti!**

**Sonni placidi!**

si ottengono coll'uso  
continuo del

**Cacao** olandese  
**Bensdorp**

Autorità mediche racco-  
mandano l'uso di questa  
marca invece del caffè e  
del the

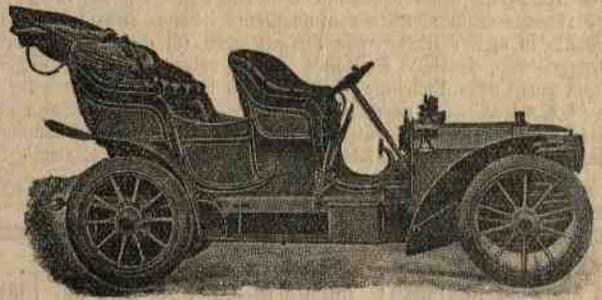


# “La Nazionale,,

**Fabbrica Carrozze**

**CARROZZERIA per AUTOMOBILI**

**Consegna pronta**



**AUTO - GARAGE**

**Noleggjo Automobili**

**ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA**

## Visconti e Ravera

**TORINO - Via Bava, 42, angolo Via Balbo - TORINO**

## FABBRICA DI AUTOMOBILI E OIOLI “LUX,,

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN TORINO

Capitale L. 696.000 elevabile a L. 1.200.000

**AMMINISTRAZIONE e MAGAZZINI:**

Corso Valentino, 2

Indirizzo Telegrafico: Lux - Torino

Telefono N. 15-71

**OFFICINE:** Via Monginevro, 141-147

Telefono N. 26-66

**FILIALE IN MILANO:** Corso Magenta, 55

Indirizzo Telegrafico: Autolux - Milano

Telefono N. 63-86

*Torino, data del timbro postale.*

*Pregiatissimo Signore,*

*Abbiamo l'onore di avvisare la nostra rispettabile ed affezionata Clientela che in seguito a recente contratto stipulato colla*

### **Société Nouvelle des Établissements Decauville aîné di Petit-Bourg**

(Anonima col capitale di franchi 3.525.000)

*verranno fabbricati nelle nostre officine di Torino i Chàssis di 16 HP a quattro cilindri, i quali saranno venduti sotto la Marca*

## **LUX-DECAUVILLE**

*Abbiamo pure assunto l'esclusività di vendita per l'Italia di tutti gli altri modelli fabbricati dalla stessa Società (12-16, 16-20, 24-28, 30-35, 45-60 HP), nonchè delle vetture automotrici su rotaie, ecc.*

*Colla massima stima ci rassegniamo*

**Fabbrica di Automobili e Cicli “LUX,,**

Visitare il Modello 1907 “LUX-DECAUVILLE” alla prossima Esposizione di Automobili di Torino (16 Febbraio-3 Marzo), **Stand 18**, Salone Centrale.

MOTOCICLETTE

**F. N.**

4 HP - Modello 1907

Il massimo della perfezione

**AUTO-GARAGE CARPIGNANO**

Via dei Fiori, 53 - TORINO - Telefono 22-96

**AUTOMOBILI-BICICLETTE BIANCHI**

Officina per Riparazioni - Assortimento completo Accessori per Automobilisti.

Solo con le Serie "EADIE",

Le sole Bicyclette fatte con Serie "EADIE", hanno pregi speciali devoluti ad un solo scopo, quello di presentare una macchina solidissima e graziosa. Prima di decidersi nei loro acquisti, i ciclisti dovrebbero prendere in esame una Bicycletta "EADIE", e si persuaderebbero di quanto sopra. Noterebbero specialmente che i foderi hanno tale forma atta a dare un maximum di forza laterale e di elasticità verticale, riducendo al minimo le sue vibrazioni. Noterebbero altresì il modo per cui la ruota anteriore può essere tolta e rimessa senza sforzare continuamente i foderi stessi; che il movimento è stato perfezionato in ogni dettaglio, che l'ingranaggio (di disegno brevettato) mentre è grazioso e leggerissimo, possiede d'altronde quella robustezza tanto difficile a riscontrarsi in questa parte della Bicycletta. Troverebbero infine che anche sotto diversi punti la Macchina "EADIE", è degna di essere preferita e che è la sola che sia veramente ELEGANTE nella forma, LEGGERA nel peso, ROBUSTA al sommo grado.

Esclus. Rapp. per l'Italia: GIULIO MARQUART, Via Melegnano, 5, Milano.

si ottengono macchine perfette.

Fabbrica di Macchine e Velocipedi Aug Göricke

**BIELEFELD**  
(GERMANIA)



Naso elettrico luminoso! Occhio di sole! Il Dito del Diavolo!



Ecco vi tre più originali, curiosi ed impressionanti scherzi a sorpresa per carnevale, feste da ballo, passeggiate umoristiche, ecc. Il naso contiene all'interno una lampadina elettrica, per cui, ogni volta che toccate il pulsante esso s'infiamma come una fornace ardente, facendo sbellicare dalle risa tutti i presenti, grandi e piccini. Così pure l'occhio luminoso contiene per pupilla una lampadina elettrica invisibile che ad un vostro cenno proietterà raggi di luce, come se il sole fosse penetrato nella vostra orbita. Il dito elettrico o Dito del Diavolo è il colmo dello spavento per colui al quale stringerete la destra con la vostra mano infuocata e peggio ancora se gli farete una carezza sulle guancie! Ciascuno dei suddetti esilarantissimi articoli costano soltanto L. 2,25, per due L. 4,20 e per tre L. 6. Per ognuno di questi articoli che si acquistano,



si riceve assolutamente gratis e per regalo una splendida lampadina elettrica tascabile completa a tre pile di lunghissima durata e massima potenza di luce e di un valore commerciale di L. 2, così che il Naso elettrico, Occhio di Sole e Dito del Diavolo, non vengono a costare nulla! — Per commissioni inviare importo alla

Premiata Ditta FRASCOGNA, Via Orivolo, 35 - Firenze.

SOCIETÀ ITALIANA CINOGENO  
**C. Bosio e C.** - TORINO  
1, Via Giovanni Prati,

Apparecchio per la messa in marcia automatico per Automobili e Canotti  
1° Premio al SALON DI PARIGI 1906  
Economia di consumo - Regolarità e prontezza di avviamento.  
Gonfiamento immediato del Pneu.

Chiodi a gambo spaccato (Brevettati) applicabili servendosi di un martello ordinario



Società Anonima per il Commercio e l'Industria di  
Automobili, Velocipedi e Pezzi per Costruzione e Ricambio

**FABBRE & GAGLIARDI**

Capitale Lire 2.500.000 versato

Auto-Garages e Depositi in:

**MILANO**  
21-23, Piazza Macello, 21-23  
Via Montevideo

**TORINO**  
Via Maria Vittoria, 22-24  
Via Saluzzo, 11

**GENOVA**  
Via XX Settembre, 5  
17, Via A. M. Maragliano, 17

**ROMA**  
Viale Castro Pretorio, 92<sup>a</sup>, 94<sup>a</sup>  
Viale della Regina, 142<sup>a</sup>

**FIRENZE**  
Piazza Vittorio Emanuele,  
Via Castellani

**NAPOLI**  
Corso Umberto I

**BOLOGNA**  
Via Repubblica, 10

**MESTRE**  
(Venezia) - Via 27 Ottobre

**PADOVA**

Prossima apertura  
col 1907  
dei nuovi Magazzini  
ed Auto-Garage in  
**TORINO**  
Corso Re Umberto  
angolo  
Corso Peschiera

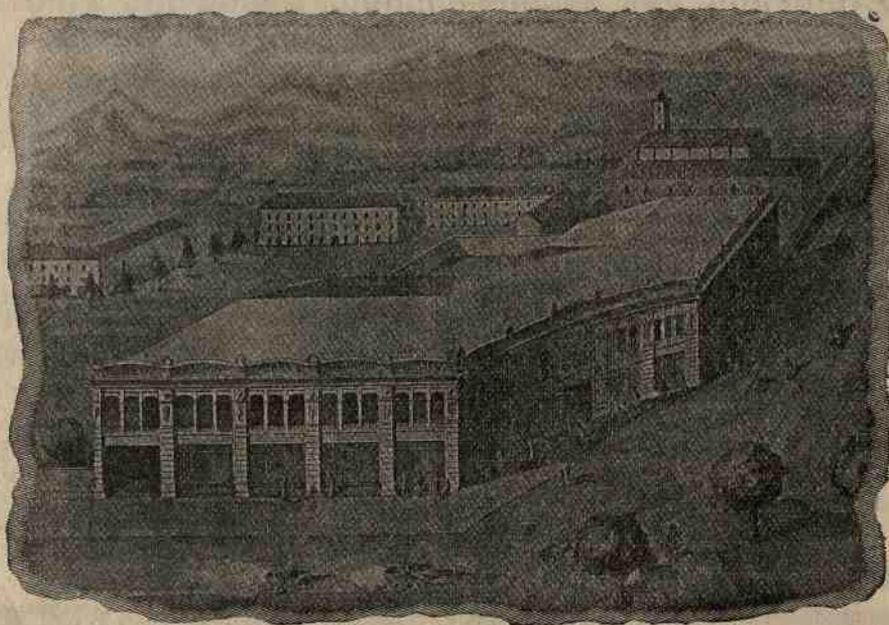
Agenti per l'Italia:

**AUTOMOBILI:**

Diatto-A. Clément

"Bayard", - A. Clément

"Alcyon",



TORINO - Corso Re Umberto, angolo Corso Peschiera

Prossima apertura  
col 1907  
dei nuovi Magazzini  
ed Auto-Garage in  
**TORINO**  
Corso Re Umberto  
angolo  
Corso Peschiera

Agenti per l'Italia:

**AUTOMOBILI:**

"Fides", (Brasier),  
(già Richard-Brasier)  
ed

Isotta-Fraschini - Milano

# LA SETTIMANA SPORTIVA

(20-27 gennaio).

Siamo in un periodo di piena organizzazione. In questa l'epoca in cui si lanciano i grandi programmi, in cui si espongono i progetti nuovi, in cui si approvano i calendari cosiddetti sportivi. Dallo sport nelle sue innumerevoli forme, con le esposizioni, con le prove turistiche, con le corse, oggi traggono motivo in ogni paese civile le grandiose manifestazioni pubbliche che si svolgono all'aria aperta, ed il calendario che ci raggruppa tutti questi programmi riesce veramente ricco ed importante. Non solo i premi elevati fanno assumere importanza all'avvenimento; ma i suoi personaggi, coloro che ne sono gli iniziatori, coloro che si chiamano gli attori di queste moderne feste d'ingegno e della forza danno all'avvenimento stesse volte importanza maggiore di quanto può assumere un convegno dell'arte, od una riunione politica. Il giovane, l'anziano, lo studioso, l'uomo forte, il debole, tutti concorrono, tutti accorrono alla festa moderna, la festa dello sport. Ed il 1907 sarà ricco di avvenimenti.

Mentre all'ippica si dà un maggior impulso, cosa che deduciamo dai miglioramenti introdotti in ciascun programma emesso dalle nostre Società, all'automobilismo, il nostro sportsman, il nostro industriale rivolgono pure sempre le loro assidue cure.

Infatti in questa settimana, come il lettore potrà vedere in altra parte del giornale, il telegrafo ci ha annunziato una iniziativa nuova degli sportsmen della capitale, il Salon automobilistico di Roma.

Senza discutere oggi la necessità vera di un terzo Salon italiano dopo quello di Torino e Milano, noi plaudiamo all'iniziativa degli amici romani, poichè fummo sempre fautori del risveglio sportivo della capitale.

Le grandi corse di automobili sono ormai ufficialmente lanciate, i circuiti per il Gran Prix di Francia, per la Coppa Florio, per la Coppa dell'Imperatore e per la Targa Florio sono stati definitivamente fissati, e l'opera di adattamento del terreno sta per iniziarsi. Gli automobilisti milanesi, d'accordo con i bresciani, hanno col solito loro coraggio, che tanto li distingue, affrontato e vinto ogni difficoltà, e là nel Bresciano, là in quella regione dove si disputò la prima grande corsa automobilistica italiana, si svolgerà la nuova prova dello sport che non mancherà certo di assicurare a grande avvenimento internazionale.

A Torino un concorso di turismo, a Brescia una corsa di velocità ed in Sicilia una prova di turismo richiameranno in Italia l'industriale e lo sportsman d'ogni parte del mondo.

Le iserzioni per la Targa Florio non sono ancora chiuse e già la prima lista comprende i più bei nomi dello sport del teuff teuff.

L'avvenimento siciliano, a cui sarà corollario la prova motonautica per la Perla del Mediterraneo, riuscirà quest'anno di un'importanza eccezionale.

Gli sports che attualmente ci offrono manifestazioni sono la lotta, la boxe, il foot-ball, tre forme di atletismo che vanno conquistando, specialmente l'ultima, grandi simpatie nel nostro pubblico. Così mentre si applaude una prova sana di atletismo compiuta da dilettanti, si disapprova la forma brutale di un assalto di lotta o di boxe riservato ai professionisti, come quello di Palermo e Parigi. La gara del foot-ball richiama anche in questa rigida stagione il nostro pubblico sportivo su quegli stessi campi dove è solito portarsi nella stagione estiva. Sulla pelouse del motorodromo Umberto I, su quella di Ponte Carrega a Genova e su quella del Foot-ball Club di Milano si vanno svolgendo di questi giorni, fra il generale entusiasmo, le gare restii per il campionato italiano.

Il foot-ball ha finalmente convinto anche i più restii, ed era ora!

GUSTAVO VERONA.

## Cross-country, di Gallarate e di Mantova

Il 13 gennaio, nelle brughiere di Gallarate ebbe luogo, per iniziativa della Gazzetta dello Sport, il secondo gran Cross-country italiano. La città, sin dalle prime ore del mattino, presentava un'animazione insolita. Centinaia di ciclisti, di podisti e di sportsmen riversarono a Gallarate i primi treni provenienti da Milano, Varese, Arona e Luino.

Il percorso della gara ciclo-podistica, estratto a sorte dal signor Riccardo Lacroix, console del Touring Club, era il seguente: Ciglione della brughiera a Malpensa - Tornavento - Estremo Nord (alle cosiddette Piramidi) - Ciglione della Malpensa; in tutto 17 km.,



Bertoni Dante, di Gallarate. (Società Sempre Avanti) 1° arrivato categoria podisti. (Fot. Mainini - Gallarate).

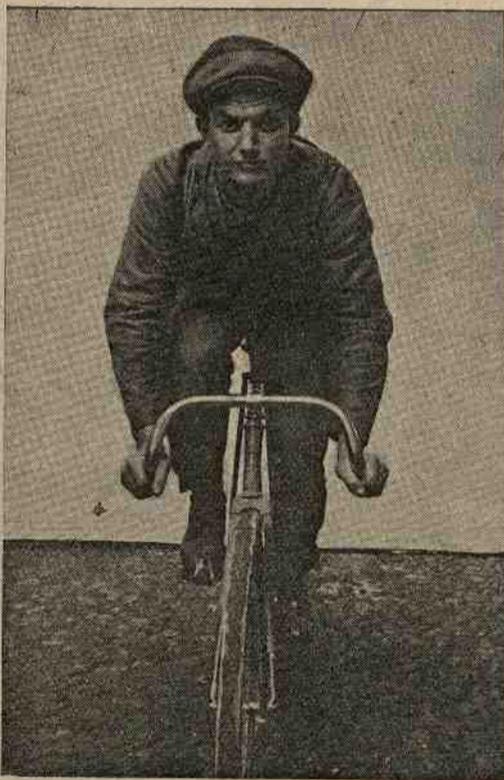
con ore 1,20 di tempo massimo per i ciclisti ed 1,45 per i podisti.

I primi si riunirono alle 10,30 nelle vicinanze del Ristorante Sempione, sul ponte di Somma Lombarda, gli altri al Caffè Bossi, in piazza Vittorio Emanuele, e tutti poi si diressero alla Malpensa, distante circa 4 km. dalla città, ove giunsero alle 11,30.

Due controlli erano stati posti lungo il percorso della gara: uno a Tornavento, diretto dai signori Barattelli Giuseppe e Fontana Federico, e l'altro all'Estremo Nord, ove era stata eretta anche un'altra piramide, diretto dai signori Panotti Innocente, e Pedraglio Enea.

Al Ciglione della Malpensa, per le possibili occorrenze, si trovavano una rappresentanza della Croce Verde con 22 membri, al comando del signor Rossi Alberto, ed una rappresentanza dell'Assistenza Pubblica, con 26 membri, al comando del signor Giovanni Camera, tenente della Croce Rossa e col materiale della stessa istituzione; dei reparti erano stati scaglionati lungo il percorso con posto di soccorso alla Vizzola, alle Case nuove, a Tornavento, alle Piramidi, ecc.

La partenza venne data a mezzogiorno preciso. A questa assistevano i componenti la Giuria, signori Olinto Pasta, sindaco di Gallarate, Riccardo Lacroix, console del Touring Club, Rodolfo Saccagnoli e rag. Armando Cougnet, oltre ai rappresentanti della Gazzetta dello Sport Rossini, Fogliarino e Cantù.



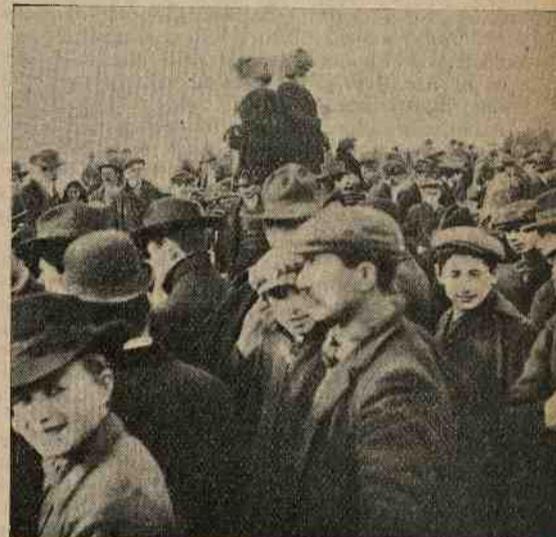
Giudici Carlo, di Gallarate, vincitore del 2° Cross Country italiano nelle brughiere di Gallarate (categ. ciclisti). (Fot. Mainini - Gallarate).

I concorrenti furono 218, dei quali 106 ciclisti e 112 podisti; le società sportive erano rappresentate con squadre ciclistiche e cioè lo Sport Club di Milano con due e la sezione Aulax di Milano, l'Unione Ciclistica Milanese, il Club Ciclistico Parabiachese, la Polisportiva di Musocco e l'Unione Sportiva Varese con una; e sette società erano rappresentate con squadre podistiche: lo Sport Club Milano, la Voluntas e la Post Resurgo Libertas di Milano, la Velites di Monza, Sempre Avanti! di Cavaria, Sport Pedestre di Milano e Bustes Sportiva.

La corsa attraverso la vasta brughiera, sconosciuta alla maggior parte dei concorrenti, riuscì assai difficile ed anche pericolosa. Quasi tutti sbagliarono la strada allungandola di parecchi chilometri. Si ebbero pure molte cadute. Alcuni dei partecipanti alla gara se la cavarono solo con delle ammaccature, altri invece si ferirono.

Certo Colombo, di Busto Arsizio, cadde all'indietro, riportando una lussazione alla spalla e fu medicato, assieme ad un altro, ferito ad una gamba, dall'Assistenza pubblica e condotto poi in carrozza alla sua abitazione. Il ciclista Possenti Abbondio, della Polisportiva di Musocco, riportò una contusione al ginocchio; uno dei membri dell'Unione Sportiva Varese, Talamona Francesco, ebbe una ferita alla mano destra; Cauzzi Sante dello Sport Club Milano si produsse una lussazione al braccio destro, ecc.

Arrivarono in limite di tempo massimo il ciclista Giudici Carlo di Gallarate ed il podista Bertoni Dante della Sempre Avanti! di Cavaria (Gallarate). Seguirono ad un quarto d'ora di distanza, in mezzo ad una grande confusione, i ciclisti Farina Gualtiero dello Sport Club Milano; Pisch Achille dell'Unione Ciclistica Milanese. Marani ed altri, e per i podisti, pure circa un quarto d'ora dopo il primo, Masina G.



Un gruppo di spettatori in attesa dell'arrivo. (Fot. Mainini - Gallarate).

della Sempre Avanti! di Cavaria, Zante Fortunato della P. R. L. di Milano, Curioni Pietro della Sempre Avanti! di Cavaria, Cadari Marco di Intra, Zanchini, Semiani, Guarnieri, Chiappa, Protasoni, ecc. Oltre metà dei concorrenti rimase sulla strada, non arrivando neppure fuori tempo massimo.

La classifica ufficiale dei primi concorrenti arrivati è la seguente:

Categoria ciclisti: 1. Giudici Carlo di Gallarate, in ore 1.22'34", medaglia d'oro; 2. Fariner Gualtiero dello Sport Club Milano, medaglia d'oro; 3. Brambilla Giuseppe dell'Unione Ciclistica Milanese, medaglia d'oro; 4. Astori Adolfo, id., medaglia vermeil; 5. Belloni Amleto dello Sport Club Milano; 6. Auzani Giuseppe della Polisportiva di Musocco; 7. Bordoni Carlo dell'Unione Ciclistica Milanese; 8. Lonati Giuseppe della Polisportiva di Musocco, tutti premiati con medaglia vermeil.

Categoria podisti: 1. Bertoni Dante della Sempre Avanti! di Cavaria, in ore 1.53'30", medaglia d'oro; 2. Masina Carlo, id., medaglia d'oro; 3. Fanti Fortunato del Post Resurgo Libertas di Milano, medaglia d'oro; 4. Curioni Pietro della Sempre Avanti! di Cavaria; 5. Codari Mario di Intra; 6. Battè Carlo del Post Resurgo Libertas di Milano; 7. Trivellini Francesco di Cottolengo; 8. Colombo Giuseppe della Post Resurgo Libertas di Milano, premiati con medaglia vermeil.

Il 20 di questo mese, con un bellissimo tempo, si è effettuato il Cross country di Mantova, indetto dalla società Forza e Concordia di Mantova. Fra i numerosi inseriti figuravano alcuni dei più forti campioni dello sport ciclistico mantovano.

Il percorso era di 15 chilometri, da compiersi nel tempo massimo di 60 minuti, montando o portando la macchina.

Otto arrivarono in tempo utile. I primi sono stati: 1. Ferrari Ernesto, in 42'; 2. Ghirardini Guido, in 43'3"; 3. Bardioli Teodoro, in 48'.

L'abbonamento annuo alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5

Ciclisti!

Se volete viaggiare sicuri non esitate la scelta!

# Freno BOWDEN

Adottate sulle vostre macchine il

Medaglia d'Oro all'Esposizione di Milano 1906

In vendita presso il  
Comptoir Général des Freins  
da Cycle, L.td

Milano - Via Sirtori, 16 bis - Milano

## MOTONAUTICA

## La performance del canotto CATONA

Non ho saputo resistere alla tentazione di vedere da vicino la misteriosa barca automobile che da qualche settimana corre come una freccia il nostro golfo in tutti i sensi. A bordo la chiamavamo il diavolo, tanto erano improvvise le sue apparizioni, vertiginose le sue fughe fra le navi ancorate in rada.

Mi sono dunque fatto presentare al sig. Oneglia, un giovane e valoroso elettrotecnico torinese, proprietario della barca.

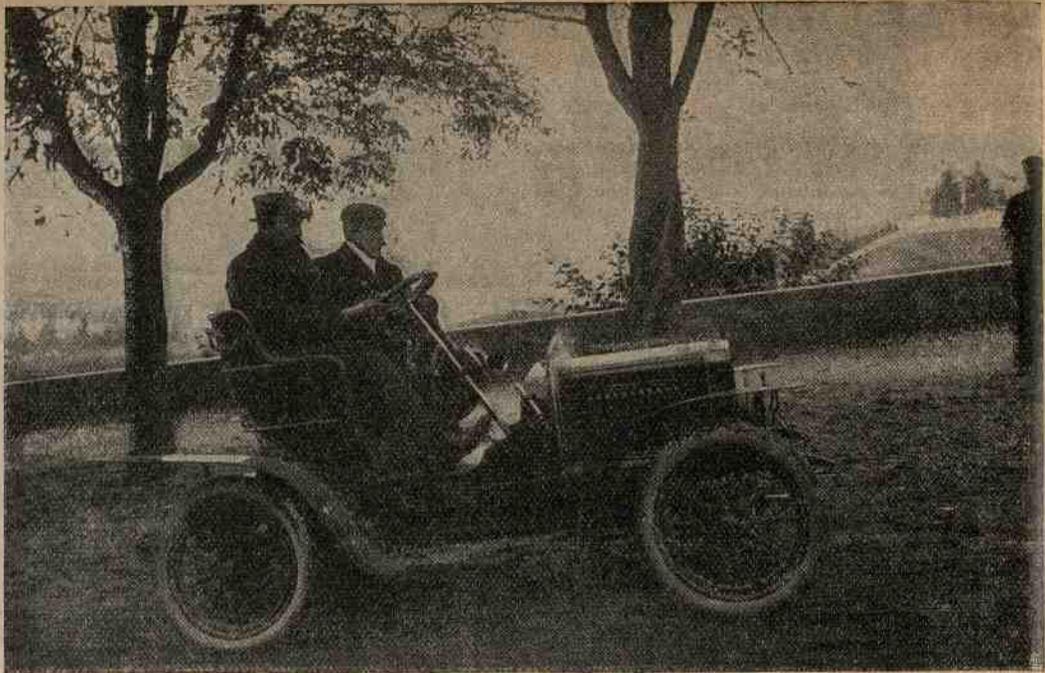
*Catona I* è un canotto di 8 metri appena, è costruito in cedro, a doppio fasciame, con un sistema di struttura originale, che, mentre assicura allo scafo la più grande leggerezza, garantisce la necessaria robustezza. Il motore è tipo *Itala*, di 100 HP, a quattro cilindri.

Gentilmente invitato dal sig. Oneglia prendo posto sul quadratino di poppa della barca. Siamo a bordo in quattro persone: il sig. Oneglia, che sta al timone, il meccanico, lo *chauffeur* ed io. Due giri di manovella: *tun... tun...* il motore è in moto. Siamo pronti a muovere. Un colpo di leva della messa in moto e partiamo come una freccia. Usciamo dal porticciolo, in un attimo appaiono e scompaiono le grandi navi ancorate; non si corre più, si ha l'impressione di dominare ferocemente l'elemento fluido. La barca sembra un mostro sovrumano lanciato in una corsa sfrenata. Siamo alla imboccatura orientale della diga e ci dirigiamo verso Portovenere. Punto il mio cronografo. *Stop...* Lo scirocco abbonacciato ci fa saltellare sulle onde e ci spruzza il viso di una finissima pioggia di acqua vaporizzata.

A poppa una larga striscia bianca segna il nostro cammino. Siamo all'imboccatura orientale della diga. Abbiamo percorso i 2176 metri in 2' 25", con una velocità corrispondente di 54 km.; la massima ottenuta sin qui con piccoli scafi, tanto in Italia che all'estero.

Dirigiamo la prora a Spezia; spariscono successivamente con rapidità, il seno delle Grazie Cadimare, Fezzano... Dalla *Lepanto* ci puntano col cannocchiale, siamo davanti all'Arsenale, passiamo rasente la banchina dei giardini pubblici, accostiamo al porto mercantile, corriamo a San Bartolomeo, poi ancora fra le navi in rada... poi a Spezia, dove scendiamo tutti a terra.

Non ho potuto fare a meno di rallegrarmi col signor Oneglia per lo splendido risultato da lui conseguito, e di augurargli quella fortuna che merita il suo grande entusiasmo e la sua attività non comune. E' noto infatti come egli stia formando una società con forti capitali per dare impulso alla piccola costruzione navale, da noi tanto negletta. Rimorchiatori marittimi e fluviali, pontoni, barche a motore, scafi da diporto, barconi da trasporto, torpediniere... costituirebbero



Vetturetta Republic, modello A, 6-7 HP. a 2 posti, sull'erta strada Vicenza-Monteberico, pendenza 14%.

il campo d'azione della costituenda società, ed è da augurarsi che questa nostra Spezia, dove palpita l'anima delle più grandi aspirazioni marinare, sappia porgere il suo concorso a questa nobile iniziativa torinese.

Spezia, 16 gennaio 1907.

Un Ufficiale di Marina.

## La settimana automobilistica

Nella rivista *Automobilzeitung* di Vienna, abbiamo spesso letto degli interessantissimi articoli sulla nota fabbrica boema di motociclette ed automobili *Laurin e Klement* di Jungbunzlau, la quale ultima trae partito della grande sua competenza ed esperienza nel campo motociclistico, in cui conquistò numerosi allori, per emergere anche in quello automobilistico, specie ora che la ditta auspice uno dei più potenti Istituti bancari dell'Austria, si è convertita in società per azioni, triplicando i propri già vastissimi stabilimenti.

Ed infatti alle vittorie riportate nelle corse motociclistiche, come la coppa Gordon-Bennett nel 1905 a Dourdan in Francia, ecc., ecc., essa ha di già aggiunte nel campo automobilistico due rilevanti vittorie nel 1906 e precisamente il primo e secondo premio nella corsa su strade di montagna, e cioè sul Semmering, ed il primo premio nella corsa di resistenza: Berlino-Breslavia-Berlino (km. 900).

La meta prefissasi dalla fabbrica boema è questa:

produrre vetture che, pur essendo piccole, rappresentino in ogni loro dettaglio la perfezione della grande e costosa vettura grande, e possano superare qualunque voglia salita, come del resto lo richiede l'aspra regione stessa in cui si trovano gli stabilimenti *Laurin e Klement*, proprio nel cuore della montagna ed indiosissima Boemia. E così le vetturette *Republic* sono munite di due cilindri, di accensione a magnete di raffreddamento ad acqua e ad aria, di tre velocità e marcia indietro, di due freni potentissimi. La trasmissione è a cardano, tutti i movimenti sono a sfregamento, il consumo di benzina è veramente minimo e la velocità che si può ottenere va dai 5 ai 45 km. e più.

E tali particolarità sono proprie del modello 6-7 HP mentre quelli 8-9 e 12 HP, avendone gli stessi pregi, raggiungono naturalmente velocità ben maggiori. Presentiamo ai nostri lettori, tolto da una fotografia dello stabilimento Agostini di Padova, il disegno di una vettura *Republic* 6-7 HP di forza menestarda arrampicandosi su per l'erta e nota strada Vicenza-Monteberico che ha la pendenza del 14%.

Il rappresentante della Ditta per l'Italia è il signor I. Wollmann di Padova.

## DA UN'ESPOSIZIONE ALL'ALTRA

\*\* I giornali specialisti annunziano che il Lolla Falster Motor Club, d'accordo con i sindacati industriali danesi, organizzerà per marzo prossimo una grande Esposizione internazionale di motori e di ciclomotori.

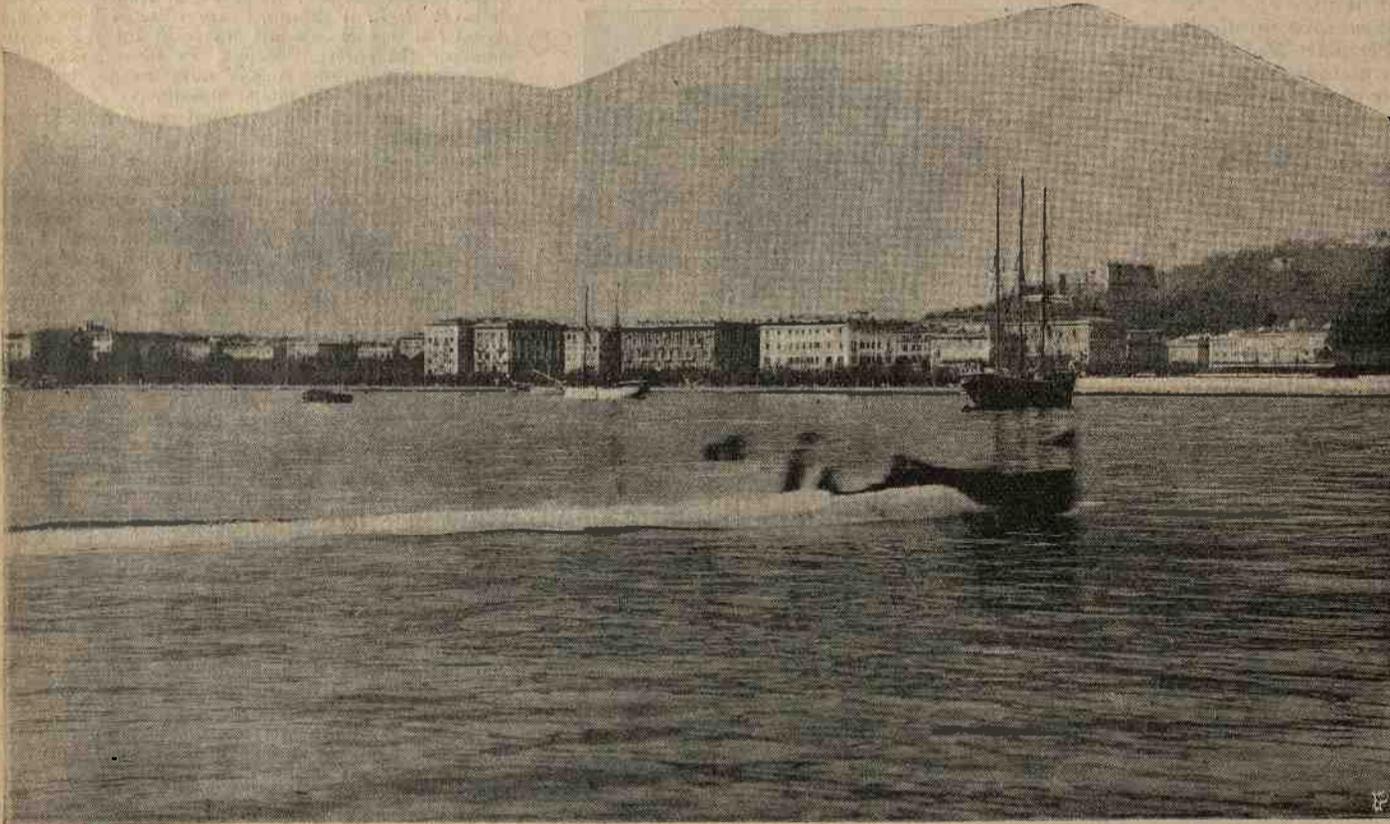
L'Esposizione sarà inaugurata il 2 marzo e chiuderà il 15. Essa avrà le seguenti sezioni: Automobili, motociclette, accessori, d'ogni genere, ecc.

\*\* Il Salon di Zurigo sarà definitivamente aperto il 15 al 26 maggio prossimo e sarà la terza Esposizione nazionale svizzera dell'automobile e del Ciclo.

Essa si terrà nella sala Tonhalle e comprenderà le seguenti categorie: automobili, motociclette e ciclomotori, pezzi staccati, pneumatici, canotti automobili, ecc.

\*\* Il 12 corrente verrà inaugurato a New York il Salone di Madison Square Garden. Una folla immensa visiterà l'Esposizione, oltre ad essere splendidamente decorata, contiene 265 stands e presenta un interesse eccezionale. Nel Salone sono esposte tutte le grandi marche americane ed inglesi. La Francia occupa uno dei primi posti.

\*\* Sabato, 12, alla presenza di tutte le notabilità sportive del Belgio, compaiono molti personaggi noti nell'industria e dello sport automobilistici venuti da Francia, Italia, Inghilterra, ecc., si sono aperte le porte del palazzo del Cinquantario per l'annuale Salone di Bruxelles con lussuoso decoro ogni anno preferito. Gli stands bellissimi e interessanti hanno richiamato



Il canotto Catona lascia a tutta velocità il porto di Spezia.

(Fot. Tempestini - Spezia).

## La SERPOLLET ITALIANA

Automobili a Vapore: Vetture - Omnibus - Camions - Vagoni - Vetturetta popolare e benzina - Chassis 8 HP: L. 4250

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

olta folla durante le giornate già trascorse. Il Salon, usciti, mostra un gran successo avanti nell'industria automobilistica del Belgio, quale è molto ben rappresentata.

\* L'Automobile Club Austria sta preparando per il 24 febbraio prossimo, la sua settima Esposizione internazionale d'automobili, quale quest'anno non avrà probabilmente luogo, come precedenti, nei locali della *Artenbangesellschaft*. E la ragione di questo cambiamento di locale è che il numero delle domande degli espositori è stato quest'anno così considerevole, che impossibile sarebbe stato di tenere posto a tutte le vetture. Il Comitato organizzatore, di fronte a ciò, prese quindi la decisione di far costruire un apposito locale sopra una superficie di 4000 metri quadrati.

\* L'inaugurazione del Salon di Spagna, organizzato dall'Automobile Club Reale, avrà luogo a Madrid il 4 maggio prossimo. Questa è la data che si ritiene ufficiale, comunicata al presidente dell'Automobile Club francese.

Il Comitato dell'Esposizione degli automobili di Milano ha ricevuto delle lusinghiere lettere dai ministri di agricoltura, delle poste, della guerra e della marina, accettanti la presidenza onoraria e bene auguranti all'esito della Mostra. In tale senso scrissero anche il comm. Lattes, rappresentante romano, e Berteaux, membro dell'Automobile Club di Parigi.

Posso inoltre assicurarvi che in occasione dell'Esposizione dell'Automobile Club di Milano si organizzerà una corsa ed una grande *gymkana*. La corsa si svolgerà sul tratto Milano-Como-Lecco.

\* Il comm. Carliato scrive una lettera alla *Tribuna*, nella quale, dopo avere sciolto un inno alla città eterna, che chiama la madre di ogni cultura, dimostra che per il momento la capitale non può lasciare al mondo l'invito per una Esposizione universale, ma invece può e deve lanciarlo con maggiore diritto di qualunque altra metropoli per il solo ramo della giovane industria delle automobili, perchè in Roma nella stagione invernale si concentra quanto di più eletto e di più agiato al mondo a causa delle antichità, del mite clima, della politica e della religione.

Il comm. Carliato onde facilitare la pratica attuazione di un Salon a Roma, propone di convertire il Comitato della Coppa Regina madre in un Comitato per il Salon di Roma.

La *Tribuna* fa seguire la lettera in parola da alcuni commenti appoggianti la proposta del comm. Carliato. Se tutto procederà bene, anche Roma avrà quindi la sua Esposizione d'automobili.



Il canotto Catona, guidato dal signor Oneglia, pronto per la partenza.

(Fot. Tempestini - Spezia).

## Una nuova stazione per gli sports invernali

L'avv. Giulio Moroni, a nome anche di un gruppo di alpinisti-pattinatori, che si trovò raccolto il 1° gennaio sulle rive del lago Delio, a 800 metri sul villaggio di Maccagno, così scrive sul *Corriere della Sera*:

« La mattina del primo gennaio, mentre i pattino-alpinisti prendevano il caffè nel ristorante Monte Borgna, ammirando lo splendore della mattina invernale nel quadro del paesaggio pittoresco, si parlò di una stazione ideale per gli sports invernali. E si disse che ogni anno, in questa stagione, centinaia di *sportsmen* di ogni paese — e anche italiani — vanno a cercare negli angoli più riposti della Svizzera i campi meglio disposti per gli sports invernali, per il pattinaggio, per lo sky, per il *toboggan*. E si narrò come in questi giorni rigurgitino di forestieri gli edifici di legno che l'avvedutezza degli albergatori svizzeri ha fatto sorgere come per incanto a Château d'Oex, a Les Avants, in tutto quell'Oberland bernese al quale

questi luoghi nostri nulla hanno da invidiare; si disse come le sontuose stazioni invernali dell'Engadina vedano ogni anno aumentare il contingente dei frequentatori. Qualcuno aggiunse anche come Torino sia riuscita a scovare in Oulx una località non lontana, dove possono trovare sviluppo le audacie sportive invernali dei suoi cittadini.

« Perchè Milano, dalla quale ogni inverno partono comitive di alpinisti per le stazioni invernali della Svizzera, dalla quale gli *sportsmen* si spingono fino alla remota valle di Susa, non potrebbe crearsi una stazione meravigliosa ed esclusivamente italiana e lombarda nella magnifica valle che s'apre dietro a Maccagno, nella valle Veddasca, ricca di tutte le seduzioni invernali atte a richiamare gli appassionati dello sport? Il lago Delio, gelato di solito — e solidamente gelato — fin dal principio di dicembre, offre un campo vastissimo e di una purezza più unica che rara all'acciaio dei pattini. Al di là del lago Delio, alle « Alpi di Bassano », vi sono delle immense praterie in lievissimo declivio, che offrono agli skiatori la possibilità di corse lunghe ed emozionanti e che si prestano egregiamente ai più complicati impianti di *toboggan*. E tutto ciò è dominato da vette superbe, il Borgna, la Forcola, il Tamaro, il Lema, dove gli alpinisti potrebbero spingersi a godere dei panorami incantevoli, dopo salite non eccessivamente difficili ».

## Il programma del Concorso Naz. ginnastico di Venezia

Il Comitato ordinatore del Concorso nazionale di ginnastica, che avrà luogo a Venezia dall'8 al 12 maggio prossimo, ha pubblicato il programma dettagliato, dal quale stralciamo l'elenco delle gare:

*Gare di squadre maschili.* — Gara A: ginnastica agli attrezzi — Gara B: ginnastica naturale — Esercizi collettivi — Produzioni libere di squadre.

*Gare individuali.* — Gara artistica seniori — Gara artistica juniori — Gara per ginnasti anziani — Gara atletica seniori — Gara atletica juniori.

*Campionati nazionali individuali.* — Gara del Pentathlon (campionato di S. M. il Re) — Sollevamento pesi — Salto — Salto in alto (minimo m. 1,50) — Salto in lungo (minimo m. 5,40) — Salto con l'asta (minimo m. 2,60) — Campionati podistici — Lotta — Salita alla fune — Getto della pietra da fermo — Getto della pietra con rincorsa — Lancio del disco — Lancio della palla da sfratto — Tiro del giavellotto.

*Giuochi.* — Campionato nazionale di palla vibrata — Campionato nazionale del calcio — Campionato nazionale di tamburello.



I concorrenti al cimento invernale di Firenze. (Cliché Tribuna Sport).

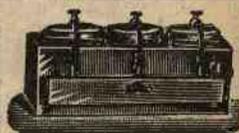
**BEJNA-ZANARDINI - Milano**

Bastioni Magenta, 39  
Via Lazzaretto, 15

**FARI e FANALI per Automobili**

**FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie**

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906





Team del Napoli F. B. C.  
(Cliché Rassegna Sportiva - Fot. G. Fiorentino).

## Foot-ball

### LE ELIMINATORIE DEI CAMPIONATI

E' con legittimo compiacimento che registriamo le vittorie dei Clubs da noi pronosticati vincenti, nel numero scorso.

— *E' matematico!*... — avrebbe esclamato quel bel tipo di Sichel in una delle sue più allegre *pochades*.

E matematicamente corrisposero infatti i risultati ai nostri pronostici.

A Torino avevamo preannunziata la vittoria della *Juventus* con la superiorità d'un paio di *goals*; ne mancò invece uno solo ma nessuno ci vorrà contestare che invero con due *goals* avrebbe chiusa la giornata se non avesse mancato quel *calcio di rigore* concesso in principio di partita.

A Genova la *Virtus Juventusque* di Livorno battè il *Genoa Cricket*.

A Milano — e qui più precisi non potevamo essere — la partita fra l'*U. S. M.* ed il *Milan Cricket* si chiuse con un *match* nullo.

E vi fu chi disse errate le nostre previsioni, e persino dei giornali seri che pronosticarono vincitrici in tutti tre i *matches* precisamente quelle squadre... che, come avevamo preveduto, rimasero sconfitte!

Si è che prima di trinciar previsioni sarebbe bene assicurarsi *de visu* dell'abilità delle singole squadre, come ci siamo dati la pena di fare noi prima che s'iniziasse queste eliminatorie di Campionato.

Ed eccoci ad un'altra giornata di sommo interesse per gli appassionati del giuoco del calcio: Domenica 27.

Oggi ripeteranno i loro incontri le medesime squadre di due domeniche or sono. Funzioneranno da giudici di campo: a Torino il noto signor Hudson, a Milano il sig. Bertinetti di Vercelli, ed a Genova l'ing. Camperio di Milano.

Stare a ripetere che tutte e tre le partite riusciranno interessantissime e accanitamente disputate, ci par cosa superflua. Non sarà che il *bis* di quindici giorni or sono.

Ed anche per l'esito riteniamo il *bis*: a Genova solo siamo certi nella vittoria del *Cricket* che, se *au grand complet*, presenterà tuttavia la sua squadra in condizioni migliori del primo *match* giuocato.

A Milano, il *Cricket* avrà ragione dell'*U. S. M.*, ma non però con una vittoria così schiacciante come nel primo incontro. I *bianchi e neri* non verranno totalmente meno al loro passato glorioso di alcune belle vittorie, anche se presentemente non si troveranno al completo in isquadra.

A Torino, il *Foot-ball Club* che porta questo nome vincerà. Non strepitosamente certo, ma vincerà.

Con ciò non vogliamo per nulla abbassare la



Match Napoli F. B. C.-Cedric. (Cliché Rassegna Sportiva - Fot. G. Fiorentino).

fama della prima *équipe* juventina, ma pel nostro pronostico ci basiamo sul giuoco di domenica 17.



La 2<sup>a</sup> squadra del Milan Foot-Ball and Cricket Club.

(Fot. A. Foli - Milano).

In tal giorno i *bianchi e neri* giuocarono stupendamente, le *camicie granata* si mostrarono un po' disorganizzate e di giuoco non sempre precise avendo vista la prima riga del *F. C. Torino* altre volte giuocare assai meglio.

Tattavia vinsero. Dunque...

\*\*

Ed ora qualche particolare sui *matches* eliminatori di domenica scorsa.

### A Torino.

Le due squadre risultavano così composte: *F. C. Torino*: Bertasso, Varetto, Albenga, Rocca, Ghiglione, Ajmar, Dick, Zuffi, Plecher, Morelli, Casalegno.

*F. C. Juventus*: Colombo, Michela, Santi, Mastrella, Ajmone A., Ferraris, Ajmone, Collino, Armano A., Mazzonis, Malvano.

Una ventina di esilaranti capitomboli, con relative contusioni, una dozzina di *goals* mancati, un discreto insieme nella compagine di ambedue le squadre, molta vivacità nel giuoco, molto entusiasmo da parte del pubblico.... ecco il bilancio della partita di domenica.

Queste due seconde *équipes*, emule delle sorelle maggiori, hanno voluto mostrare che, in quanto a vivacità di giuoco, non sono per nulla inferiori alle rispettive prime squadre.

Solo, come variante, il *match* ha avuto l'esito opposto di quello di domenica scorsa: vinse, cioè la *Juventus* con un *goal*, segnato nella prima ripresa, a zero, punto marcato poco tempo dopo che non aveva saputo approfittare di un *calcio di rigore* concesso in seguito al fallo d'un terzino avversario.

In complesso la partita fu disputatissima, molto ammirato fu il giuoco coraggioso della difesa

di ambedue le squadre; ai terzini si deve infatti se non venne segnato un maggior numero di punti essi si rivelarono veramente provetti giocatori degni di figurare in una prima squadra.

Il Michela ed il Santi pella *Juventus*, e l'Albenga del *F. C. Torino* meritano di venir onestamente menzionati.

La *Juventus* mostrò nella prima ripresa una certa superiorità nella linea d'attacco, nella quale debuttò l'ormai... incallito giocatore Malvano, a sinistra, costretto — dopo la gloriosa campagna del Campionato del 1906 — a ritirarsi dalle *pelouse* perchè colpito... da non incurabile morbo!

Il Malvano, benchè risentisse del lungo riposo giuocò con bella precisione, portando sovente al centro dei buoni palloni; il *goal* infatti fu segnato su di un suo passaggio, con un bellissimo *shot* del Collino.

Sul finire della partita, mentre la *Torino* minacciava seriamente la porta avversaria, gli *avanti* bianchi e neri mostrarono invece una indecisione da novellini, specie il centro, che pur... è un veterano del giuoco; fu così che furono mancati diverse occasioni di marcare altri *goals*.

### A Milano.

Sui *matches* di Milano e Genova, non essendo giunto il solito dettagliato resoconto dei nostri corrispondenti, non possiamo dare che l'esito materiale delle partite.

Nella capitale lombarda, sulla *pelouse* di Porta Monforte, sotto la direzione di un *referee*, a detta dei competenti, non all'altezza della situazione nel primo tempo della partita, il *Milan Cricket* segnò tre *goals*.

Nella seconda ripresa l'*U. S. M.* si prese la *par* *vanche*, marcando tre punti a sua volta.

E' lusinghiero questo risultato per la giovane squadra dell'*U. S. M.*, dappoichè essa non si pre-

# FORD

**Vettura Automobile a L. 4500 completa in ordine di marcia**

**Modello N. — - Carrozzeria a 2 posti - 4 cilindri - 10-12 HP**

Chiedere listino a: American Automobiles Agency FERRARI & C. - Via Ponte Seveso, 6 - MILANO

Varietà sportive

Come si strappa un mazzo di carte

C'è un esercizio che richiede uno sforzo particolare dei muscoli della mano: quello di strappare in due un mazzo di carte.

E trattandosi di carte, si può affermare che il modo di strappare vale assai più di ciò che si strappa.

E' su questo principio di alta morale, di cui i lettori non sapranno abbastanza lodarmi, che io comincerò queste noterelle.

Non credete che siano eccessivamente forti quegli individui che più volte avete veduto, sui palcoscenici dei teatri o dei caffè-concerti, strappare grossi mazzi di carte. No. Non c'è esercizio in cui il risultato sia ottenuto con tanta facilità. Di solito per questo gioco di destrezza si usano i mazzi di carte americane, molto più lunghe e larghe delle nostre, e per conseguenza tali da offrire maggior presa e consentire più facilmente lo sforzo delle mani.

Le carte sono state immerse con ogni cura nell'acqua bollente per ammorbidirle e cosparse di resina perchè non scivolino di mano.



La seconda squadra dell'Unione Sportiva Milanese. (Fot. A. Foli - Milano).

ento completa, lasciando così in parte giustificare la sicurezza di vittoria che, sin dall'inizio della partita, aveva manifestato il Cricket.

Al Genova, dopo un match accanito, giocato a porte Carrega, la squadra del livornese F. C. Juventusque battè il Genoa Cricket con 2 goals a zero.

**Gli ultimi « matches ».**

Altre tre partite d'allenamento, d'una qualche importanza, si ebbero a Milano, ed una a Mantova il 18.

Sul terreno di via Comasina, ove ha la sua sede l'U. S. M., s'incontrarono la terza squadra dell'U. S. M. e la prima del Libertas F. C., che vinse con un punto a 2 zero.

Dopo questo match, sul medesimo terreno, giuocarono le prime squadre dell'U. S. M. e del F. C. Lucania. La partita fu assai interessante e si chiuse con la vittoria dell'U. S. M. con tre goals a zero.

Due altre giovani e da poco costituite società di foot-ball vollero cimentarsi in una partita amichevole. Esse furono l'Unitas F. C. ed il Minerva F. C., che vinse con due punti, segnati nella seconda ripresa, a zero.

Un interessante match di foot-ball ebbe luogo tra due squadre della Società Foot-Ball di Mantova, una verde e l'altra rossa. La lotta fu accanita. La vittoria arrivò alla squadra rossa, la quale segnò tre goals a zero.

**Il Naples F. C.**

Il Naples Foot-ball Club del quale, all'inizio della stagione, avevamo preveduto la sperata iscrizione ai Campionati, non si è invece confortate le nostre speranze. E giustifica la mancata iscrizione, in un suo trafiletto, il competente redattore di

foot-ball della Rassegna Sportiva.

Egli scrive:

« La nostra Società è stata costretta ad abbandonare l'idea d'iscriversi per la grande spesa e perdita di tempo a cui avrebbero dovuto andare incontro i suoi giocatori per via della sua ubicazione rispetto alle altre Società federate. Giacchè la nostra Società, essendo l'unica iscritta fra quelle del Meridionale alla F. I. F.-B., avrebbe dovuto recarsi in Alta Italia onde contendersi la vittoria con quelle Società, che sono invero numerose, onde per compiere il girone, riuscendo vittoriosa, avrebbe dovuto stabilirsi addirittura in Alta Italia, il che certo non era di gran vantaggio ai nostri foot-ballers, i quali hanno ciascuno le proprie occupazioni e fanno quindi del foot-ball uno sport e non una professione ».

Ed aggiunge molto assennatamente:

« Però speriamo che a questo inconveniente voglia porvi riparo la nostra operosa F. I. F.-B., facendo come si fa in tutte le altre Federazioni d'Europa, cioè indicendo i Campionati regionali, ossia dell'Alta, Media e Bassa Italia, e quindi un Campionato italiano fra le singole squadre campionesi ».

« Forse a questo ha posto ostacolo finora l'esiguo numero delle Società di foot-ball che si trovavano nell'Italia Centrale e Meridionale, ma ora che sono numerose, la nostra Federazione

deve far pratiche onde affigliarsele, giacchè il vantaggio sarebbe reciproco, sia per essa stessa che assumerebbe maggior importanza, sia per la Società federata che vedrebbe in certo qual modo tutelati i propri interessi da un ente maggiore ».

Noi sottoscriviamo pienamente alla raccomandazione del collega di Napoli, e nell'occasione presentiamo ai nostri lettori il primo team del Naples F. C. ed il campo di questa Società, durante una partita di allenamento fra la sua prima squadra ed una composta di marinai del vapore inglese Cedric. G. C. C.

L'abbonamento alla Stampa Sportiva (edizione comune) costa L. 5 all'anno.



L'ultimo movimento.

Quanto poi all'individuo che fallisce di rompere il mazzo in due, si sa che deve spalmarsi le mani con della resina in polvere; così l'aderenza è tale che anche un pigmeo potrebbe

riuscire nel tentativo o quasi.

I veri « strappatori » di carte non sono legione e s'incontrano invece raramente nei pubblici spettacoli di varietà. Un uomo il cui valore in questo sport è realmente indiscutibile, è il dottor Phelan, di cui i giornali si sono particolarmente occupati l'anno scorso. Egli strappa un mazzo di 32 carte in otto pezzi; ed è riuscito anche a romperne in due centosette con un colpo solo. Fra i due esercizi, il primo è certo più difficile.

Jacque Mortane è riuscito a sua volta a strappare un mazzo di quaranta carte francesi in otto e uno di trentadue in sedici pezzi.

Egli ha confessato che non si può immaginare lo sforzo terribile che bisogna fare per questo gioco.

Una sera in un Circolo il Mortane potè rompere un mazzo di novanta carte in due e senza usare di qualsiasi trucco. « Bisogna — egli dice — tenere ben fermo il braccio sinistro e stringere con la maggior forza possibile il mazzo afferrato per metà; con la destra poi si torce il mazzo violentemente fino a che si riesce a romperlo ».

Se qualcuno vuol tentare...

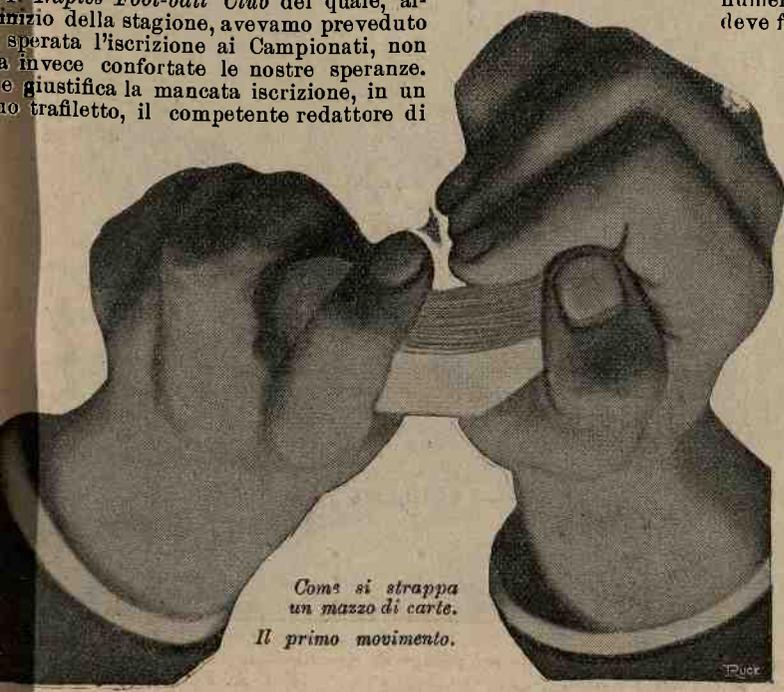
S. S.

**VEETTURE ELETTRICHE**

Una landaulet a 4 posti e una vittoria a 2 posti, nuove, di primissima marca e subito disponibili. — Una landaulet a 2 posti in buonissimo stato.

**Prezzi convenientissimi.**

Tutte vetture di primaria Casa di Parigi. Rivolgersi GARASSINO, Via Artisti, 34, Torino

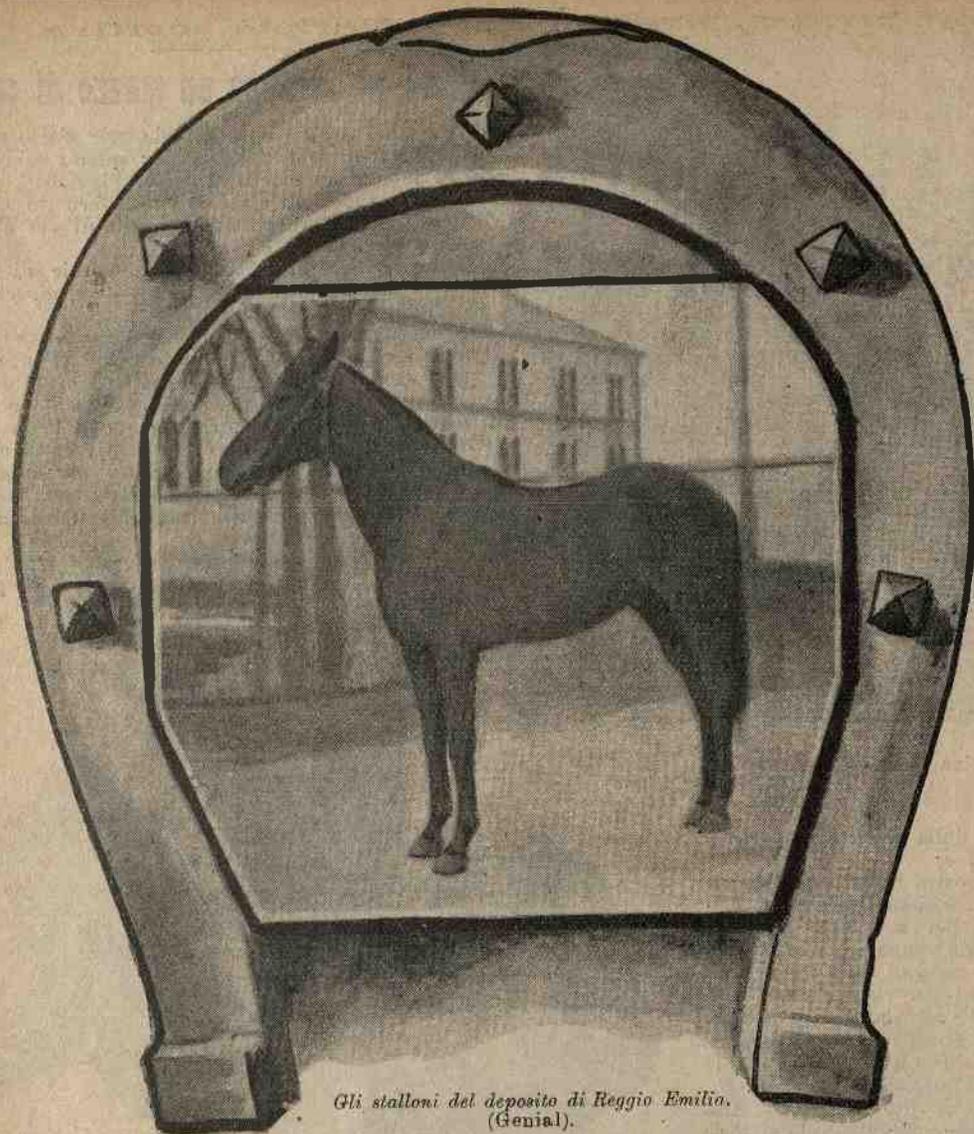


Come si strappa un mazzo di carte. Il primo movimento.

**IMPERMEABILI GOMMATI  
LODEN TIROLES  
SOPRASCARPE**  
Chiedere Listino gratis a  
Società Anonima FRERA - Milano

**BICICLETTE  
MOTOCICLETTE  
VETTURETTE**  
**S.A.F.**  
Marca Depositata  
Società Anonima FRERA - Milano

**OMNIBUS  
CAMIONS** della Casa  
Gebrüder Stoewer di Stettino  
**Ogni forza o tipo**  
Depositaria esclusiva:  
Società Anonima FRERA - Milano



## IPPICA

### I nuovi stalloni acquistati dal Governo italiano

In questi giorni è arrivato al Deposito di Reggio Emilia lo stallone *Signorino*, acquistato all'asta di Newmarket dal conte Scheibler e dal conte Canavaro per conto del Governo italiano.

L'importazione di questo cavallo, che occuperà indubbiamente il posto onorevole di riproduttore di testa per il nostro allevamento di puro sangue, attira, dopo un silenzio prolungatosi per molti anni, l'attenzione sul suo proprietario, il senatore Edoardo Ginistrelli, che fino dal 1880 vive sportivamente in Inghilterra.

Il nome di questo *sportsman*, che per i giovani frequentatori del *turf* può essere anche ignoto, ha figurato all'inizio delle corse al galoppo in Italia, quando i colori del Re Vittorio Emanuele, del conte Larderel e del conte Denis Talon si dividevano gli onori del *turf*, in una forma tanto ottima e brillante, da sembrarci doveroso il rievocarne oggi la memoria.

Profondamente appassionato d'ippica, intenditore squisito del cavallo in genere, il Ginistrelli, ricchissimo, uno dei primi fra i nostri allevatori che importarono dall'Inghilterra soggetti di classe, si era dedicato con vera passione all'allevamento del puro sangue, creandosi, nelle vicinanze di Portici, una razza che in quei tempi si doveva ritenere importante.

Questo accadeva prima del 1870.

Fu appunto durante la terribile eruzione del Vesuvio nel '71 che in una notte in cui il pericolo parve imminente, tutto il materiale esistente a Portici venne in fretta trasportato provvisoriamente al Campo di Marte nei boxes del cav. Casitto, per essere poi definitivamente inviato a Lavello di Puglia. In quella notte di terrore *Star of Portici*, una cavalla che era stata per qualche tempo la regina del *turf*, dalla quale nacque poi la celebre *Signorina*, madre del nostro stallone, fu miracolosamente salvata da Francesco Mauro, il noto *driver* del trotto, che seguì poi il Ginistrelli a Newmarket, allorché questi improvvisamente, fra lo stupore di tutti, decise di trasportare in Inghilterra il suo allevamento.

La partenza, in una forma un po' strana e sde-

gnosa, di questo *sportsman*, destò grande curiosità e infinita sorpresa. Nessuno seppe allora indovinarne la causa e forse neppure oggi il mistero, se così può chiamarsi, è svelato. Alcuni asserirono che il Ginistrelli, smanioso di estendere il suo allevamento, avesse voluto passare la Manica per conoscere più da vicino i sistemi ognora progressivi dei grandi allevatori inglesi; altri invece supposero che egli, disgustato da vivaci polemiche sostenute con alcuni *sportsmen* napoletani nella *Gazzetta Ippica* di Napoli, della quale egli era assiduo e brillante collaboratore, abbia deciso, in un momento di cattivo umore, di allontanarsi dal nostro ambiente sportivo. Noi del resto non cer-

cheremo d'indagare il vero motivo di questo esodo che ormai, dopo tanti anni, non interessa e non giova: fatto sì è che un bel giorno si sparse notizia che tutto il materiale da razza e da corse del Ginistrelli, accompagnato dal *trainer* Crakfo e dal *jockey* Miliani, aveva lasciato Lavello, diretto in Inghilterra.

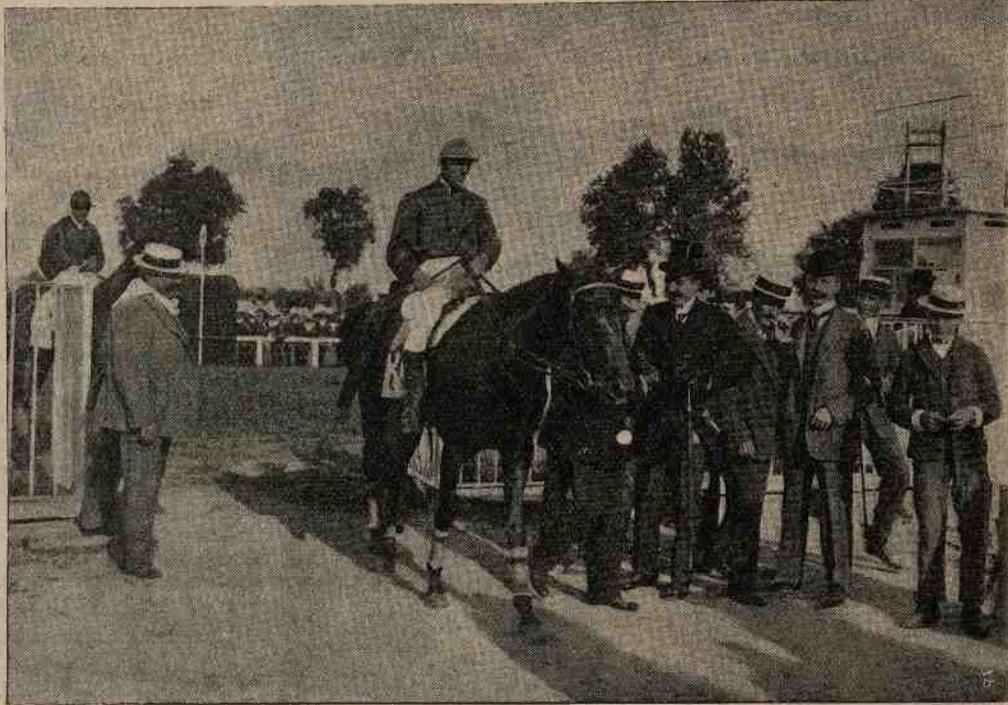
Nel lotto si trovavano, per non nominare che i *cracks* della scuderia, *Etalvo*, *Verbena*, *Star Portici*, *Lord Lavello*, *Blacksnüt* e *Dirty Stockin*.

Per un nostro allevatore, il passar la Manica, con intendimenti sportivi, rappresentava allora un ardimento non comune, quasi come il varco del Rubicone. Nel paese dei duchi di Portland di Westminister, di Devonshire, di lord Derby e di lord Falmant, lo *sportsman* italiano, benché fornito di coraggio e d'intelligenza, non poteva certo presentarsi con pretese d'immediato successo.

E infatti passarono degli anni prima che la fortuna arridesse ai colori del Ginistrelli, che non si peritò, perseverando, durante la lunga attesa, fiducioso di potersi un giorno seriamente affermare.

Intanto la buona *Stella di Portici*, che doveva essere, in omaggio al suo nome, il *porte-honneur* della scuderia, passava in razza per essere presentata al grande stallone *Saint-Simon*. Da questa unione, feconda e proficua, nacque finalmente *gnorina*, la velocissima puledra alla quale doveva poi spettare il compito severo di portare vittoriosamente i colori italiani sul *turf* inglese. Nel 1887, *Signorina* vinse a due anni tutte le corse disputate per una somma di lire 293,25 a tre, mancando di preparazione per un incidente avvenuto in lavoro, non poté che occupare, per un'incollatura, il secondo posto nelle Oaks, dietro alla vincitrice *Memoir*; performance ad ogni modo notevolissima; a quattro anni riportò, contro otto concorrenti, i migliori cavalli inglesi, tra i quali figurava *Orme* (padre di *Fling Fox*), due volte vincitore dell'Eclipse Stakes di 10,000 sterline maggior premio d'Inghilterra, il Lancashire Plate di 11,000 sterline. *Signorina*, che guadagnava oltre 600.000 lire, procurava al suo proprietario l'onore di figurare fra i vincitori delle classiche corse inglesi. Quello, del resto, fu il periodo d'oro del fulgido della scuderia italiana.

In seguito il Ginistrelli, pur mantenendosi fedele alla sua incrollabile tendenza di allevatore, non figurò sul *turf* tanto attivamente come nell'epoca che aveva preceduto il successo. Egli attendeva il *crack* dalla figlia di *Saint-Simon*; ma *Signorina* ottima come cavalla da corsa, non dimostrò buone attitudini alla maternità.



Longjumeau, della scuderia Della Torre, rientrando nel pesage di San Siro dopo la vittoria nella Gran corsa Siepi. Jockey Michelotti Palmiro. (Fot. A. Foli - Milano).

## Nuovo Accumulatore Elettrico " Brevetto GARASSINO 1906 "

Solidità, durata, gran capacità, leggerezza, alto rendimento (94 %). Proprietà tutte, incluse in spazio ridottissimo.

Domandare Relazione di Prove eseguite al Regio Politecnico di Torino, Novembre 1906. Leggere annessa descrizione e caratteristiche.

Per schiarimenti, preventivi, ecc. ecc. rivolgersi a GARASSINO GIOVANNI, Industriale elettrotecnico, Via Artisti, 34, TORINO.

NB. — Stante la formazione di potenti Società di Vetture Elettriche, sia a Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, ecc., il titolare del Brevetto desidererebbe entrare in trattative con capitalisti per la costituzione di Società, per dare maggiore impulso alla fabbricazione.

Rimasta vuota per dieci anni, presentata, come primo exploit, a Bestman, un figlio di Melton, calava al suo proprietario un maschio baio, al quale veniva posto il nome di *Signorino*.  
Le performances di questo cavallo sono ormai note; per quanto non abbia riportato delle prove classiche, *Signorino*, terzo per una testa nel Derby, dietro a *Cicero* e *Jardy*, secondo nelle mille ghinee, figurò sempre onorevolmente stando con concorrenti di valore.

Quale riproduttore, dato anche il limite fissato della spesa, non potremmo desiderare di meglio; nel figlio di *Signorino* noi ritroviamo le due grandi correnti di sangue di *Melton* e di *Saint-Simon*: pedigree squisito e molto indicato per un cavallo da Derby.

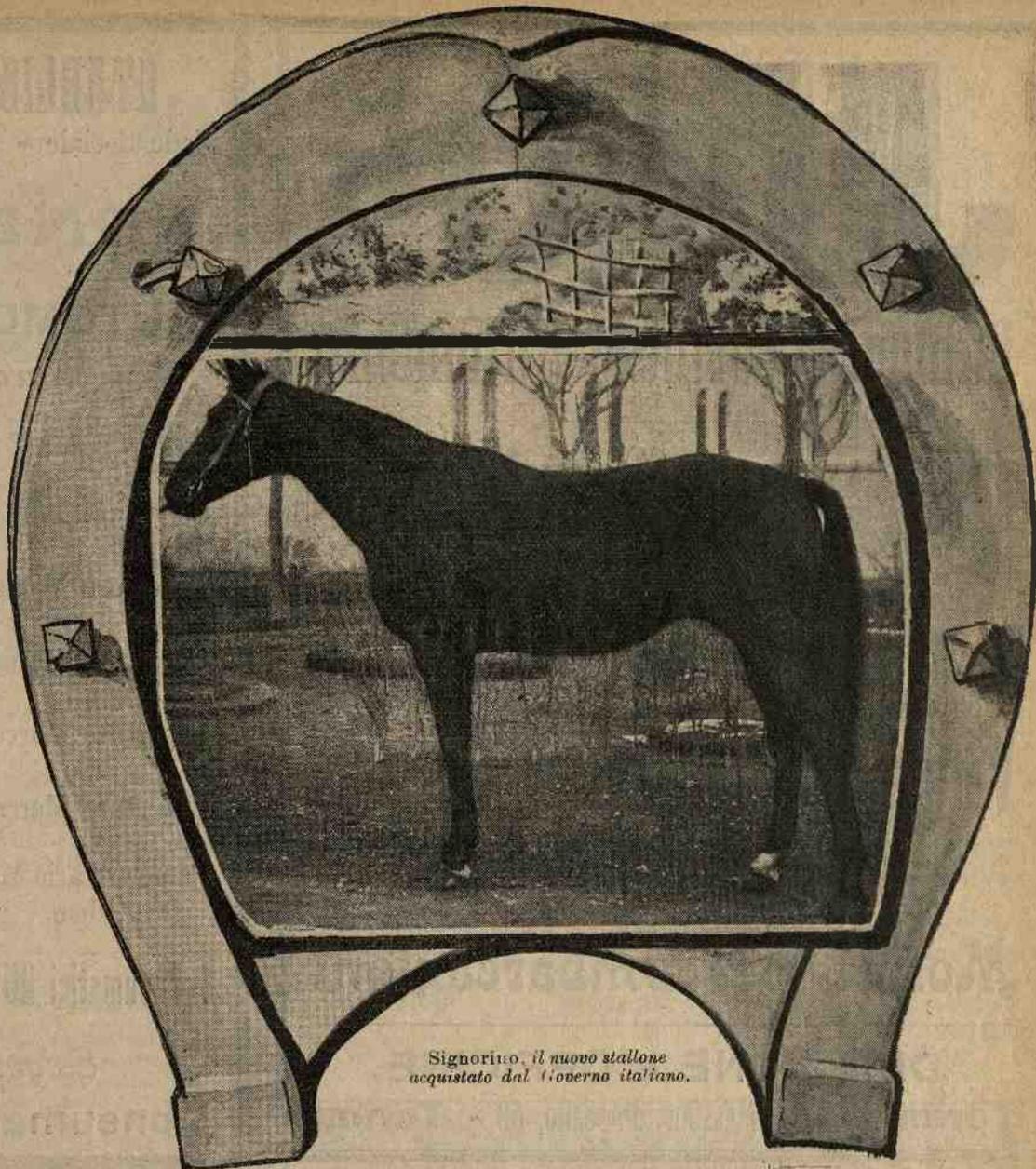
**Edoardo Bietti**  
Nicolino, 2 - MILANO - Tel. 2471  
**BENZINE**  
Esposizione Internazionale  
MILANO 1906  
Medaglia d'Argento  
Massima onorificenza

L'acquisto concluso da due sportsmen, ai quali tutti riconoscono una profonda competenza in materia, ha avuto la generale approvazione. Il senatore Giustrelli, più d'ogni altro, deve sentirsi intimamente soddisfatto della scelta fatta dagli incaricati del Go-

verno italiano; egli rientra sul turf in una forma che completa il suo successo di sportsman, e gli permette di chiudere con un *finish* brillante la sua lunga carriera sportiva.

Bologna, gennaio 1907.

Hector.



Signorino, il nuovo stallone acquistato dal Governo italiano.

## La destinazione degli stalloni

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha infine resa pubblica la destinazione degli stalloni per la prossima stagione di monta. Parecchi stalloni sono affidati ad allevamenti privati, mentre altri funzioneranno nei depositi governativi.

Diamo l'elenco dei principali che direttamente interessano i nostri allevatori di puro sangue, avvertendo che le iscrizioni delle cavalle devono essere indirizzate sempre ai depositi governativi anche per quegli stalloni che funzionano in allevamenti privati.

*Melanion*, Castellazzo di Rho, L. 300; *Clairon*, Pisa, L. 200; *Cauveyran*, Pisa, L. 100; *Arconte*, Ombriano, L. 100; *Saint-Caprais*, Gastra Gibesi, L. 100; *Kadikoi*, Ozieri, L. 100; *War Wolf* Reggio Emilia, L. 80; *Genial*, Pisa, L. 500; *Signorino*, Besenate, L. 500.

La Direzione del Deposito di Reggio Emilia fa noto agli interessati, che non si possono assolutamente accettare altre iscrizioni alla monta dello stallone p. s. *Genial*, per l'anno in corso, essendosi già raggiunto il numero stabilito.

## I nostri allevamenti

La *Stampa Sportiva* ha iniziato, con l'ultimo numero del 1906, la pubblicazione di una ricca serie di fotografie illustranti le principali scuderie italiane. Così oggi presentiamo al lettore il materiale da corsa di cui è composta la scuderia Della Torre. *Trainer-jockey* è il giovane Michelotti Palmiro, residente a Barbaricina.

Nel 1906 la scuderia Della Torre vinse 22450 lire di premi, con i seguenti cavalli:

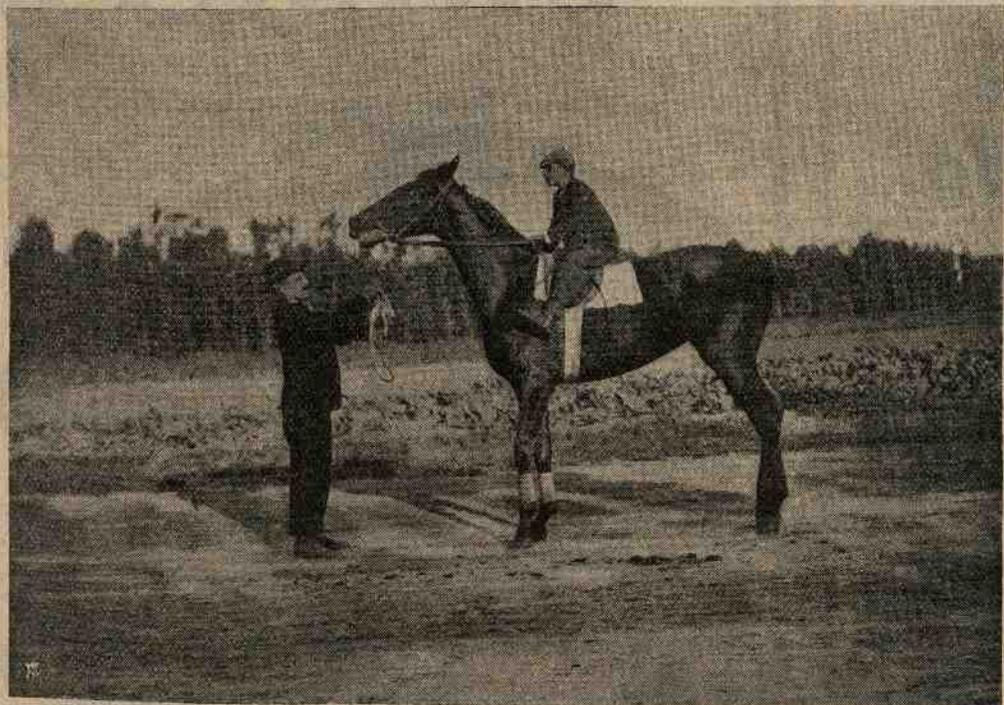
4. *Longjumeau*, (The Bard o Caballero e La Napoule); 5. *Verrocchia*, (Workington e Velika); 4. *Labicana*, (Garrick e Miss Snap); *Frileux*, Bégonia e Froidure); *Suroit*, (Gouvernail e Sativa).

L'allevamento della razza Alchina è ad Ombriano (Crema) e comprende 10 fattrici, tra le quali ricorderemo *Punchinette*, la madre di Caronte II; *Arrovo*, madre di Arrotino; *Huntress*, che ha dato tra gli altri San Siro e Valsalice; *Passerelle*, *Tiberina* ed *Appia*. I cavalli in allenamento presso I. Corbin sono 16, divisi in 6 tre anni e 10 due anni. R. Bizzarri è l'allievo fantino della scuderia.

A Quarantola è poi l'allevamento del colonnello Meschieri. Le fattrici sono 9 e i cavalli in allenamento tre, tutti due anni, fittati a Sir Rholand. Il conte Riccardo Bastogi ha il suo allevamento a Barbaricina. Esso comprende, con quelle in proprietà col signor Rodocanacchi, 4 fattrici. In allenamento presso Palmiro Cassola sono 12 cavalli, dei quali 4 due anni. Fantini: Clout e H. Rhymes.

A. Schivenoglia sono gli allevamenti dei signori Antonio Dall'Acqua; Bruno Lido Guastalla e conte Emilio Turati. L'allevamento del Dall'Acqua comprende 6 fattrici, tra le quali *Pianosa*, *Fiordiligi* e *Juanna*; quello del Guastalla due; e due quello del conte Turati, che ha in *Foscarina* un'ottima fattrice. A Barbaricina è l'allevamento della signora Maria Smith. Vi sono tre fattrici. In allenamento a Barbaricina presso William Smith sono 21 cavalli, così divisi: 6 della Petite Ecurie (conte Turati); 6 del signor Guastalla; 3 del principe di Deliella; 3 di Marino Caracciolo; 1 del signor Dall'Acqua; 1 di Marcello Orilia e 1 del conte di Sorrivoli. Fantini: Whicher per gli ostacoli e P. Smith, A. Rhymes, A. Bizzarri e C. Lissmore per le corse piane.

Un importante allevamento è a Roma: quello della razza Casilina, che comprende lo stallone *The Oak* e 6 fattrici, tra le quali *Oak Leaf*, la madre di *Oak Apple*, *Irish Oak* e *The Oak*. A Barbaricina si trova l'allevamento di Thomas Rook con 6 fattrici; quello della Scuderia torinese



Labicana, della scuderia Della Torre.

(Fot. A. Foli - Milano).

La novità del 1907 **“The Pearl”** **“LA PERLA”** delle serie per costruzione di **BICICLETTE**  
Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

# JUNIOR

Fabbrica-Torinese-Automobili

Chassis 18-24 HP  
„ 28-40 1907

Vetture da turismo e da città

YETTURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino

*Al Salon  
di Bruxelles*

come al

*Salon di Parigi*

il PNEUS

# MICHELIN

è sempre

## in maggioranza

Agenzia Italiana dei Pneumatici MICHELIN  
MILANO - Via Foro, 14 - MILANO

## ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON

Sede Sociale - **PARIS** - 60, Rue St-Lazare.

### PNEUMATICI

per

AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

*Marca di fama mondiale*

GRAND PRIX - Esposizione di Milano - GRAND PRIX  
1906

Coperture Marca **HUTCHINSON**  
*“nulli secundus”*, garantita.

Coperture Marca **AIGLE**  
finissima, indistruttibile, garantita.

Coperture Marca **IBIS**  
solida, fina, garantita.

Coperture Marca **LE COQ**  
tipo popolare.

Coperture Marca **LE HIBOU**  
tipo popolare comune.

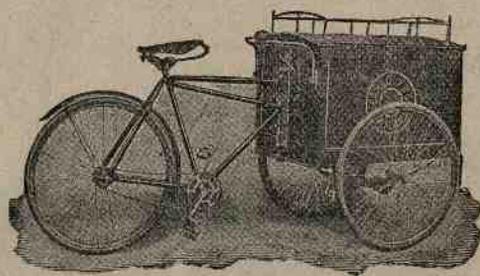
Camere d'aria Marca **AQUILA**, insuperabili, garantite.  
Idem **N. 2**, tipo comune ottimo.

I Pneumatici **HUTCHINSON** saranno i preferiti nel 1907

*Esigete dai vostri fornitori*

i pneumatici **HUTCHINSON**

# “FRERA”

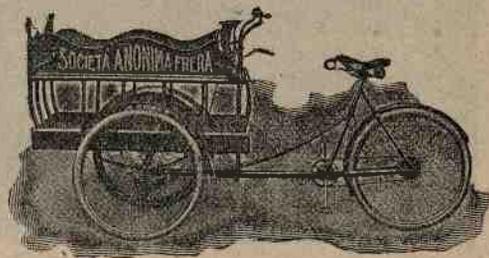


*Tempo  
è denaro*

Migliaia in uso  
ovunque

## Furgoncini per trasporto

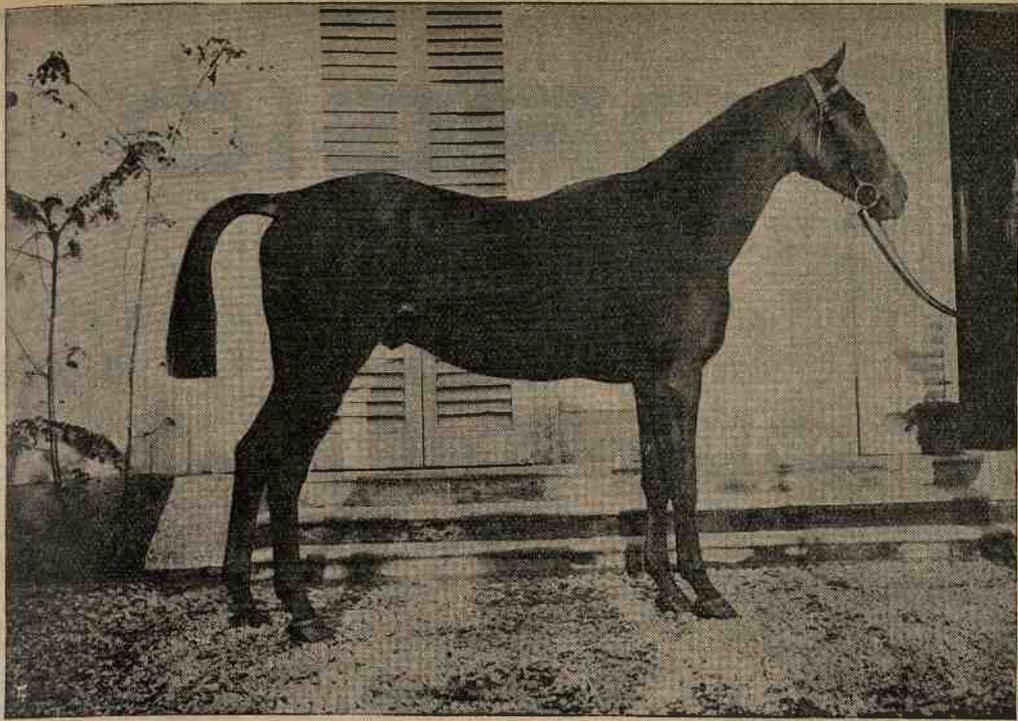
*tanto con cassa  
chiusa in legno,  
che a galleria,  
completamente  
in ferro.*



Chiedere offerte alla

Società Anonima **FRERA** - MILANO

Filiali: Torino - Padova - Parma - Firenze - Bologna - Mantova  
Officine Meccaniche in Tradate (Como)



Suroit, della scuderia Della Torre.

(Fot. A. Foli - Milano).

on 4 e quello del duca I. Cito con tna. In alle-  
amento, anche a Barbaricina, presso Thomas  
Rook sono 7 cavalli della razza Casilina; 6 della  
scuderia torinese, 4 del signor T. Rook, 3 del  
signor Coccia, uno del cav. Donati e uno del conte  
Fidocanacchi-Ralli: in tutto 22 cavalli. Fantini:  
Mery, Parola, Amodio e Arnotti.

## La settimana ippica

Nella scorsa settimana si ebbero altre impor-  
tanti corse di cavalli a Nizza.

La quinta giornata di corse ad ostacoli, riuscita  
molto brillante, ha dato il seguente risultato:

**Prix de Menton** (m. 3900; L. 3000): 1. *Volubilis*,  
di Liénart; 2. *Montchêne*, di Vagliano.

**Prix des Palmiers** (m. 3500; L. 4000): 1. *Braila*,  
di De Gaullier; 2. *Playful Johnny*, di De Gur-  
tner.

**Prix de S. A. le Prince de Monaco** (m. 2800;  
L. 10.000): 1. *Magon*, di Liénart; 2. *L'Epave*, di  
Léonnetzof; 3. *Orangerie*, di Vagliano.

**Prix d'Antibes** (m. 3500; L. 3000): 1. *Portman*,  
di Liénart; 2. *Grace Darling*, di Thiébaux; 3. *La-*  
*eland*, di Gaston Dreyfus.

La seconda domenica del *meeting* di Nizza  
ha ottenuto un brillante successo, un po' meno  
completo, tuttavia, di quello del *Grand Steeple-*  
*chase*, che è l'avvenimento sensazionale della  
stagione. Il tempo bellissimo ha contribuito alla  
uscita della riunione.

La corsa per il premio di Montecarlo (grande  
corsa ad ostacoli, L. 40.000, m. 3000) sembrava  
avesse ridursi ad un *match* tra *Valse-Bleue* e  
*Magon*. Gli altri competitori iscritti non avevano  
annunciato alla speranza di vincere, e nove cavalli  
sono allineati al momento della partenza. Quando  
lo *starter* ha abbassato la banderuola, sia che *Valse-*  
*Bleue* abbia ritardato un po' a mettersi in marcia,  
sia che un incidente abbia nociuto alla partenza,  
essa ha perduto in seguito un terreno notevole,  
mentre che *Re del Mondo*, *Lauzuna* e *Magon* cor-  
sero rapidamente. I *leaders* rimanevano i me-  
desimi per tutto il primo giro. Poi *Re del Mondo*  
indebolisce, *Lauzuna* e *Magon* prendono il co-  
mando e *Valse-Bleue* avanza e può raggiungere  
i cavalli di testa con un brusco sforzo. Essa  
però non può sostenere alungo questo sforzo e  
cede di nuovo terreno, mentre *Magon* aumenta  
la velocità.

Il cavallo di Liénart si stacca bentosto e vince  
nettamente.

Promosso dall'Associazione della stampa, nel  
prossimo mese di marzo avrà luogo a Roma un  
concorso ippico nazionale a beneficio dell'Associa-  
zione stessa, della Cassa pia di previdenza e  
del Sindacato corrispondenti dei giornali.

L'Associazione della stampa romana ha dato  
incarico all'onorevole principe di Scalea di costi-  
tuirne il Comitato ordinatore del Concorso.

Il principe di Scalea, che ha assunto la presidenza  
del Comitato, si è posto subito all'opera perchè  
questo concorso riesca, come è intendimento del  
Comitato, il più importante di  
tutti quelli del genere tenuti sinora in Italia.

Fra le numerose e classiche corse che si  
disputeranno nell'annata in Inghilterra, la Coppa  
d'oro di Ascot avrà su tutte un interesse sportivo  
veramente eccezionale. A questa parteciperanno  
infatti i migliori *performers* inglesi e francesi. Vi  
si trovano già iscritti cinque vincitori di *Derbys*:  
*Hammurrah*, russo, *Norpeth*, ungherese, entrambi già  
in Inghilterra per l'allenamento, *Maintenon*, fran-  
cese, *Spearmint*, inglese, e *Noetniform*, austriaco.

## Ai cacciatori ed agli ornitologi

La Società ornitologica tedesca ha fondato un  
Osservatorio ornitologico a Rossitten, sulla costa  
della Curlandia. Da questo  
osservatorio, specialmente  
verso l'autunno, vengono las-  
ciati liberi uccelli di varie  
specie (gabbiani, cicogne,  
corvi e tordi), forniti di un  
anello di alluminio fissato al  
tarso, sul quale sono incise  
le parole *Vogelwarte Kos-*  
*sitten* ed un numero d'ordine.

Venendo presi tali uccelli in  
luoghi meridionali si potrà  
constatare non solo il luogo  
ove avviene la cattura, ma  
anche la data e con una  
certa approssimazione anche  
la direzione seguita dagli uc-  
celli ed altri fatti relativi  
alla migrazione.

Finora si sa di due catture  
di tali uccelli avvenute in  
Italia: un gabbiano comune  
(*Larus vidibundus*) che aveva  
sull'anello il n. 111 e che  
era stato lasciato libero il  
giorno 20 luglio 1905, fu uc-  
ciso il 29 marzo 1906 nelle  
vicinanze di Valle Mezzana  
presso Comacchio dal signor  
Cesare Passari di Migliarino  
nel Ferrarese (*Deutschen*  
*Jäger Zeitung*, Band 48, N. 22  
e 23, p. 2).

L'altra cattura si riferisce  
ad un gabbiano zafferano  
(*Larus fusius*), ucciso dal si-  
gnor Sciechitano presso Co-  
trone il 9 dicembre 1906, e  
che aveva al piede il solito  
anello di alluminio, sul quale  
oltre alle parole menzionate  
era segnato il n. 879 (*Avi-*  
*cula* x, p. 128); esso proveniva  
pure da Rossitten, ove era  
stato liberato il giorno 28 set-  
tembre 1906. Questa notizia  
io ho ricevuto dal dottor  
Thienemann, direttore del-  
l'Osservatorio ornitologico di  
Rossitten.

Affinchè si possano racco-

gliere le osservazioni utili per le conclusioni da  
trarre da tali fatti, gli uccisori od acquirenti degli  
uccelli contrassegnati nel modo indicato sono  
pregati d'inviare a Rossitten gli anelli, od almeno  
di dare notizia della cattura ai giornali di caccia  
o di ornitologia.

Torino, Museo Zoologico, 19 gennaio 1907.  
Prof. T. Salvadori.

## LA COPPA DI BRESCIA

La Coppa di Brescia avrà luogo ai primi di set-  
tembre. Come tutti sanno, il Circuito di Brescia, sul  
quale si doveva correre l'anno scorso la Coppa Florio,  
e precisamente il tratto Brescia-Montichiari-Casti-  
glione-Lonato-Ponte San Marco, presentava un serio  
inconveniente, perchè si doveva attraversare la fer-  
rovia Milano-Venezia, subito fuori di Brescia.

La Commissione dell'Automobile Club di Milano,  
dopo aver studiato diversi circuiti, facendo anche un  
sopralluogo, scartò l'idea della costruzione di un sot-  
topassaggio, la quale importava una spesa assai forte,  
e prese la decisione di costruire invece sulla ferrovia  
una passerella provvisoria in legno.

Inoltre stabilì che il circuito per la gara di que-  
st'anno, di circa 80 chilometri, sia il seguente: Brescia-  
Montichiari-Castiglione-Medole-Crocevia Solferino-  
Castiglione (Castello)-Strada della Fame-Lonato-  
Brescia. S. M. il Re ha concesso per la corsa di  
Brescia una splendida coppa d'argento.

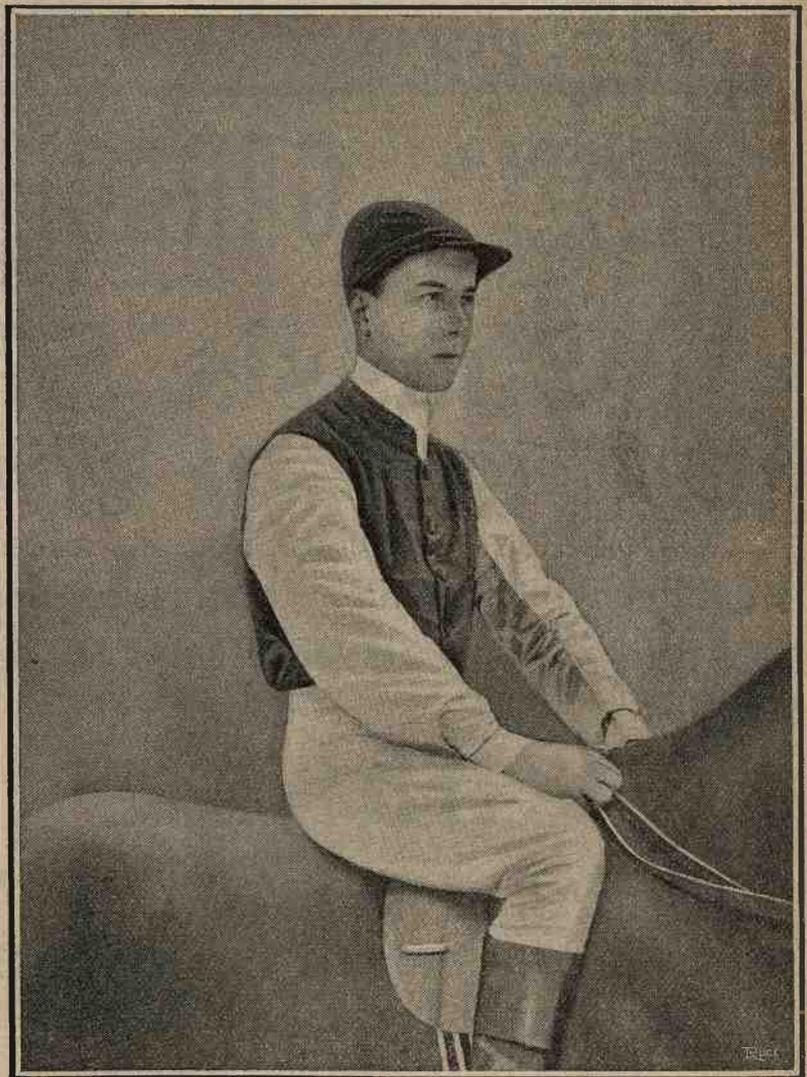
## Servizio pubblico con automobili

fra Ivrea - Cremona - Livorno - Crescentino

In seguito al sussidio concesso dal Governo e dai  
Comuni, un Comitato di note persone moralmente  
interessate per l'esecuzione dell'impianto del servizio  
pubblico con automobili fra Ivrea-Crescentino, lavo-  
ra per la costituzione di una società fra i maggio-  
renti di quei paesi, già disposti a intervenire sia  
moralmente che materialmente, perchè persuasi che  
oltre il buon impiego del loro danaro, vedano chia-  
ramente tutti i vantaggi che avranno i Comuni toc-  
cati dal servizio, che speriamo di vederlo iniziato  
nella primavera prossima.

## LO SPORTSMAN

giornale di sports  
(IPPICA - AUTOMOBILISMO)  
si pubblica in Milano e fa l'abbonamento  
cumulativo con la Stampa Sportiva.



Alec Carter, diciannovenne, il re dei jockey d'ostacoli.

## VETTURETTE e MOTOCICLETTE "REPUBLIC"

617 - 819 - 1012 HP della Fabbrica Laurin e Klement - Jungbunzlau.

Superano qualsiasi salita carrozzabile, Veloci, Sicure, Economiche — Vincitrice nella Corsa Internazionale di Motociclette in Francia 1905, della Coppa Gordon Bennett.

Per Cataloghi, Certificati e schiarimenti, rivolgersi alla Ditta I. WOLLMANN - Padova — Rappresentanza Generale per l'Italia.

# SAN GIORGIO

AUTOMOBILI

Motori

GENOVA

a 6 cilindri

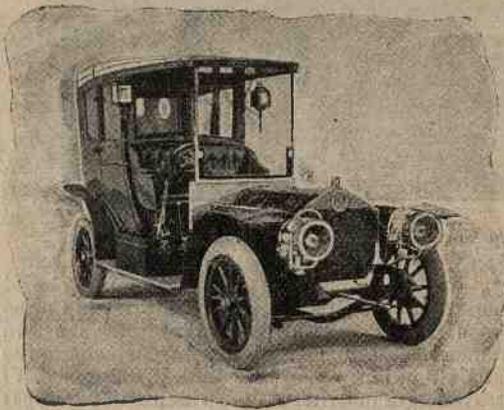
VEETURE

CARRI, FURGONI

IMBARCAZIONI

YACHTS

SOTTOMARINI



Il Motore NAPIER, riprodotto in Italia dalla Società **SAN GIORGIO**, è stato il primo motore costruito con 6 cilindri.

Già nel 1902 guadagnò la Coppa GORDON BENNETT.

Da allora è stato di anno in anno migliorato ed innumerevoli sono le vittorie che ha conquistato sui più celebri circuiti di corsa.

Il Motore NAPIER, riprodotto dalla Società **SAN GIORGIO**, è l'unico che conti quattro anni di perfezionamento.

Tanto valsero i brillanti risultati dati da questo motore che, unico di tal tipo, si è imposto su quelli delle principali fabbriche che oggi iniziano la costruzione dei motori a 6 cilindri.

Stabilimenti:

Sestri Ponente (Châssis e Carrozzeria).

Pistoia (Veicoli Commerciali).

Spezia (Cantiere Navale).

GENOVA

Piazza Marsala

- GARAGE SQUAGLIA -

GENOVA

Piazza Marsala

## Châssis SAN GIORGIO

*Motore a sei cilindri - Brevetti Napier*

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel. *Planche e Capot* in alluminio. Trasmissione alla cardano.

**Modello 1007: 40|48 HP - L. 25.000**

## Châssis LA BUIRE

*con la nuova trasmissione ad assi ruotanti*

**12|16 - 22|30 - 35|45 HP**

Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

Rappresentanza Generale d'Italia.

# Eterno femminino

Non sono il primo e non sarò certamente l'ultimo ad affermare che in quasi tutte le cose del sesso gentile, il punto... più difficile, è l'inizio appunto per questa difficoltà preferisco omettere questa parte così noiosa. Una delle nostre migliori scrittrici pubblicava, in uno degli ultimi libri, le sue idee sul femminismo; una donna letterata, una scrittrice celebre, non può fare a meno di essere femminista convinta, è vero?... Eppure no! Neera è antifemminista, e, a torto o a ragione, in sole quattro parole sintetizza il suo pensiero, e queste sono le sue parole: *uomini uomini; donne donne*. No; l'uomo non chiede alla donna un discorso sui fianchi della patria o sulle condizioni dell'esercito e della flotta, ma dalla donna, l'uomo vuole che ella gli può e gli deve dare: il sorriso e l'amore. *Uomini uomini, donne donne*, ha detto Neera, e mi permetto di estendere queste quattro parole anche allo sport. Nessuno ha mai negato alla donna il diritto alla salute e il diritto al piacere, nessuno le proibisce di fare dello sport, ma giacché la donna non vuol più ascoltare il codice dell'uomo, ascolti almeno il suo consiglio: *Uomini uomini, donne donne*, ma non tutti gli sports!... Oh! Sentite: C'era una volta un bel paese dove, strano, tutte le donne nascevano fanciulle, e si mantenevano in questo stato sinché non

di materiale lottante!

Purtroppo però quest'idea non la potremo mai effettuare e per diverse cause... principale poi questa, via, confessiamolo... da noi, la colpa è nota!

Difatti anche le Romanè dell'epoca della decadenza lottavano, ma ahimè, la colpa non era completamente ignota perchè lottavano... semivestite, forse per nascondere la colpa visibile, e infine oggi, oggi che la colpa non l'ignorano nemmeno i sassi, oggi una donna ha sfidato tutte le donne del mondo ad un assalto di lotta!... Via, oggi, per andar proporzionalmente, bisognerebbe lottare con un soprabito, almeno! Francamente, a me la figura di quelle vergini greche



Il pattinaggio a Milano. — Una giovane allieva. (Fot. A. Foli - Milano).

scesero tutte le donne che sono cacciatrici per istinto... Veramente, le donne discesero da Eva, la quale, poveretta, non cacciò niente, anzi fu... cacciata dal Paradiso terrestre. Ma ciò non importa, vuol dire che aveva il bernoccolo della caccia... passiva.

Negli altri sports moderni, come il pattinaggio, la slitta, il tennis, l'alpinismo, il golf, ecc., la donna è bella perchè lo sport è gentile. E la donna preferisce questi sports o per la sua natura romantica e sentimentale, o perchè essendo una delle cose piacevoli per la donna il flirt, ella preferisce quegli sports dove si raggiunge questo flirt innocentemente e senza fatica.

Ed ora finisco col presentare lo sport nel quale, secondo me, la donna è veramente regina: è un altro degli sports antichi: l'arte delle fiere e belle amazzoni.

L'equitazione, che nulla toglie alla bellezza muliebri, molto le accresce invece in grazia ed eleganza... e la donna lo sa perchè in generale è lo sport preferito...

E questo perchè? Dio mio! la risposta è un po' imbarazzante ed un buon papà risponderebbe al figlio curioso: perchè è così... e basta! Ma noi possiamo indagare il perchè la donna stia bene a cavallo... Dio me ne liberi! ripeto, non voglio dare una risposta categorica, ma faccio un'ipotesi, il perchè starebbe nel fatto che la donna è... domatrice!... Ridete?... Ma, sentite, non è la donna, sia essa madre, sorella, moglie, amante, che prima affronta le ire del padre, dell'amante, del marito e queste ire maschili non si spezzano per lo più impotenti dinanzi al sorriso femminile?... Dite, non è forse vero che una madre può con una



Società Milanese dei Pattinatori. — Patinoire di Porta Ticinese. (Fot. A. Foli - Milano).

avventavano donne. Ora avvenne che queste fanciulle, non sapendo cosa fare tutto il santo giorno, inventarono un giuoco. Ed ecco come: un po' fuori del paese c'era un posto con tanta, tanta sabbia, e quel posto era chiamato arena; e lì fecero questo giuoco: si spogliarono nude e poi si divertirono a sbattersi in terra, ossia cercarono di imitare le bestie il più che era a loro possibile; e ci riuscirono. E il nuovo giuoco lo chiamarono lotta. Presto intorno all'arena vennero molti uomini a veder le vergini ignude che senza vergogna e senza rossore seguitarono a lottare.

Popoli, ignorate la colpa, e sarete forti! Nel bel paese a noi così lontano lontano, è la Grecia, dove, cantò un poeta, le vergini ignude scendevano a lottare nell'arena, nè si contaminò di rossore la gota, perchè ignoravano la colpa. E forse fu per questo che i Greci divennero forti!...

Ad ogni modo, se anche da noi ci fosse un'arena simile per quelle lotte muliebri, sarebbe un grande esempio per la gioventù maschile, e poi si farebbe finalmente risolta l'eterna questione dell'educazione fisica. Allora si vedrebbero le tribune e le parterres, oggi vuote, riempirsi d'una folla avida d'emozioni, attenta, fremente, entusiasta, al cui confronto il pubblico inglese sarebbe di ghiaccio...

In questo modo, o la forza e la salute ritornerebbero nei figli dei nostri figli, e la nostra razza non sarà più un ricordo sbiadito della razza antica, oppure... si raggiungerà lo scopo inverso e si dovrà chiudere l'arena, per assoluta mancanza...

è sempre stata ridicola, ma mi han detto: «La Grecia non è mai stata ridicola... ridicolo sarai tu!...». E va benissimo! Siamo d'accordo, e basta!

Un altro sport antico, ma simpatico, è il nuoto; e la donna, da Venere a miss Kellermann, è sempre stata nuotatrice e buona nuotatrice. Chissà perchè?... Forse perchè stando nell'acqua si possono prendere dei... pesci più facilmente?... Ma?...

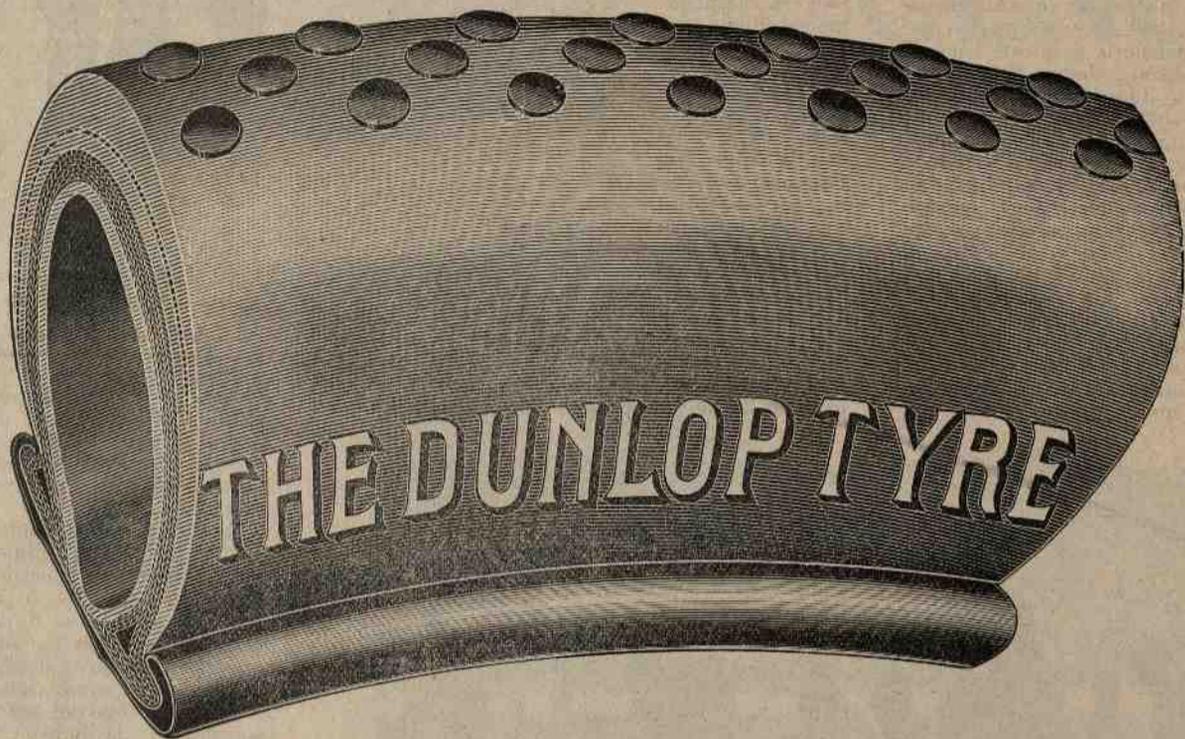
Un altro degli sports antichi e belli è la caccia, e benchè sia un esercizio virile, la donna può farlo con grazia ed eleganza. La prima cacciatrice fu Diana, e da lei di-



I primi esercizi del pattinaggio. (Fot. A. Foli - Milano).

**Impermeabili** Specialità per Automobilisti  
 Manifattura **F. N. ACCONCIAMESSA e C.** Confezioni Sportive  
 TORINO - Via Cavour, 12 - TORINO

# Sono usciti i nuovi TIPI



## ANTISDRUCCIOLEVOLI

*(Non skid) - A gomma nera* 

Pronti a richiesta

### **Deferenze di Mr. EDGE:**

..... " *J compratori di automobili potenti, e con carrozzeria pesantissima domandano incessantemente degli antidérapants sulle ruote posteriori, e siccome ho ottenuto dei risultati splendidissimi colle vostre gomme **Dunlop** scannellate, mi premeva di acquistare pure qualche vostro antidérapant ed i primi mi furono consegnati nell'agosto passato. Dopo che dette gomme avevano percorso 2347 miglia sulle ruote posteriori di una Napier 6 cilindri 40 HP senza minimamente consumarsi, le applicai su una 60 HP, e dopo aver percorso altre 1613 miglia (facendo in totale 3960 miglia) le ho fatte levare per esaminarle. Da quanto ho potuto vedere, l'interno è conservato inalterato, solo i bulloni erano un po' consumati.*

*Sono lieto di potervi attestare che potete essere soddisfatti di avere un antidérapant superiore a quelli che io conosca ,,*

*(omissis)*

The Dunlop Pneumatic Tyre C.o (Cont.) L.td - Via Sirtori, n. 1<sup>A</sup> - Milano

ola. con una parola sola, calmare la tempesta  
mente dei vent'anni e questa parola un padre  
l'avrebbe trovata?... Dite, non è forse vero  
che un'amica sincera può con una carezza e con  
un sorriso far svanire un cattivo pensiero che ci  
agustava?... E dite, infine, dite, non è vero che  
l'amante può con un bacio sulle labbra farci  
ordare che un'ora prima abbiamo bestemmiato  
la vita e maledetto l'amore?...  
Sorrideteci ancora?... Allora il mio ragionamento  
è giusto; infatti voi potete dire che va bene  
tutto, ma che l'uomo non è un cavallo. Ed io vi

risponderei che avete tutte le ragioni, ma che  
però il cavallo è una bestia e perciò...

No; vedo che la conclusione non vi piace af-  
fatto!... Ebbene non importa; se ricordate, la mia  
non era che un'ipotesi... e perciò possiamo scar-  
tarla, se volete; ma, e se ci chiedessero il perché...  
Oh! la risposta sarebbe facile. Si risponderebbe  
come un buon papà al figlio troppo curioso: Per-  
chè è così... e basta!

Monaco, gennaio 1907,

Nino Salvaneschi.

## Lo sport attraverso l'industria

### Da un'Esposizione all'altra

Le nostre automobili ritornano dal Salon di Parigi  
lentamente; si direbbe che il *grand frère*, come lo  
chiamano i nostri amici di oltre l'Alpe, si vendichi di  
queste rivali di lui meno poderose ma più rapide,  
che gli sono affidate, ed in un accordo spontaneo, in  
una *entente* veramente cordiale di propositi, i *chemins*  
*de fer* esteri e ferrovie paesane fanno indugiare per  
via le lucenti automobili che i fabbricanti di qui  
aspettano con impaziente trepidazione per presentarle  
all'Esposizione di Torino. E colle macchine tornano  
gli ornamenti che le coronavano: gli *stands* luminosi  
che verranno trasformati e quelli che non si ripre-  
senteranno più.

Il periodo attuale è dunque tutto di raccoglimento  
e di assidua preparazione; al Salon di Torino le fab-  
briche nostre si presentano con minore sfarzo, forse,  
con non minore serietà di propositi; era pertanto  
interessante di conoscere questi intendimenti ed è  
ciò che abbiamo fatto in questi giorni. In un nostro  
giro cercammo di raccogliere le impressioni ed i pro-  
nostici e parlammo coi gerenti  
delle fabbriche che già contano  
a centinaia le vetture ed a  
decine le Esposizioni, e per le  
quali quella di Torino non sarà  
che una nuova battaglia vinta,  
e coi gerenti delle nuove fab-  
briche per quali ogni Esposi-  
zione è una nuova affermazione.

Iniziamo la nostra visita  
dalla *Standard*, che a Parigi  
ebbe un successo così lusinghiero  
e che a Torino avrà il  
suo battesimo in patria. Ci ac-  
cese l'amministratore delegato  
che ci parlò con entusiasmo del  
Salon di Parigi, dell'accoglienza  
che questa fabbrica vi aveva  
ricevuta, delle commissioni che  
le erano state affidate, e del-  
l'acrità colla quale si lavo-  
rava nel nuovo stabilimento  
alla Barriera di Stupinigi.

Ci mostrò le vetture che erano  
ritornate allora da Parigi, ed  
alla nostra richiesta di schia-  
rimenti su ciò che forma la no-  
vità dello *châssis Standard*, ci  
fece vedere il quadro a colori,  
rappresentante uno *châssis*  
grande al vero, uno squisito lavoro interessante tanto  
l'artista che lo *chauffeur*, una vettura sezionata coi  
minimi dettagli in modo che la costruzione ed il fun-  
zionamento di ogni organo riesce evidente, dal car-  
buratore ai cilindri, dal cambio di velocità al diffe-  
renziale.

Di soffermammo ad esaminare quest'organo essen-  
ziale che forma il vero vanto della *Standard* e che è  
pur così semplice e geniale; esso permette di dare il  
cambio alle ruote posteriori, rende impossibile il *dér-  
ravage* e fa in modo che qualunque sia il peso sopportato  
dal ponte posteriore esso non subisca alcuna defor-  
mazione; ovvia in una parola a tutti gli inconvenienti  
del differenziale comune nei tipi di vettura a cardano.

Volevamo prendere degli appunti per dare ai nostri  
lettori una idea esatta di questa novità, ma la cor-  
tesia dei gerenti della *Standard* ci venne in aiuto con  
un *cliché* che possiamo qui riprodurre e che è la  
dimostrazione più chiara e più semplice del prin-  
cipo sul quale il nuovo differenziale è basato.

Accanto a noi stava la prova evidente della bontà  
del sistema: un ponte posteriore, che con uno sforzo  
insignificante si faceva girare in un raggio ristret-  
tissimo. Il direttore tecnico della *Standard* intervenne  
a spiegarci come a studiare il problema dei danni  
prodotti dall'essere gli ingranaggi conici serrati tra  
due ruote, era stato indotto da qualche tentativo di solu-  
zione data da costruttori esteri, soluzione riuscita  
imperfetta e non pratica e perciò abbandonata.

La soluzione invece trovata dalla *Standard* gli pa-  
reva la più logica, ed infatti essa è semplice e per-  
questo più sicura.

Ed all'Esposizione di Torino vedremo ancora  
questo quadro? — chiedemmo noi. — Come sarà lo  
*stand*?

Se sarà possibile esporremo il quadro, e circa  
lo *stand* esso  
sarà nel cen-  
tro del Sa-  
lone nuovo,  
al n. 47.

— E la  
decorazio-  
ne? — Il  
nostro inter-  
locutore  
accennò in  
lontananza  
e poi mo-  
strandoci un  
disegno ci  
fece promet-

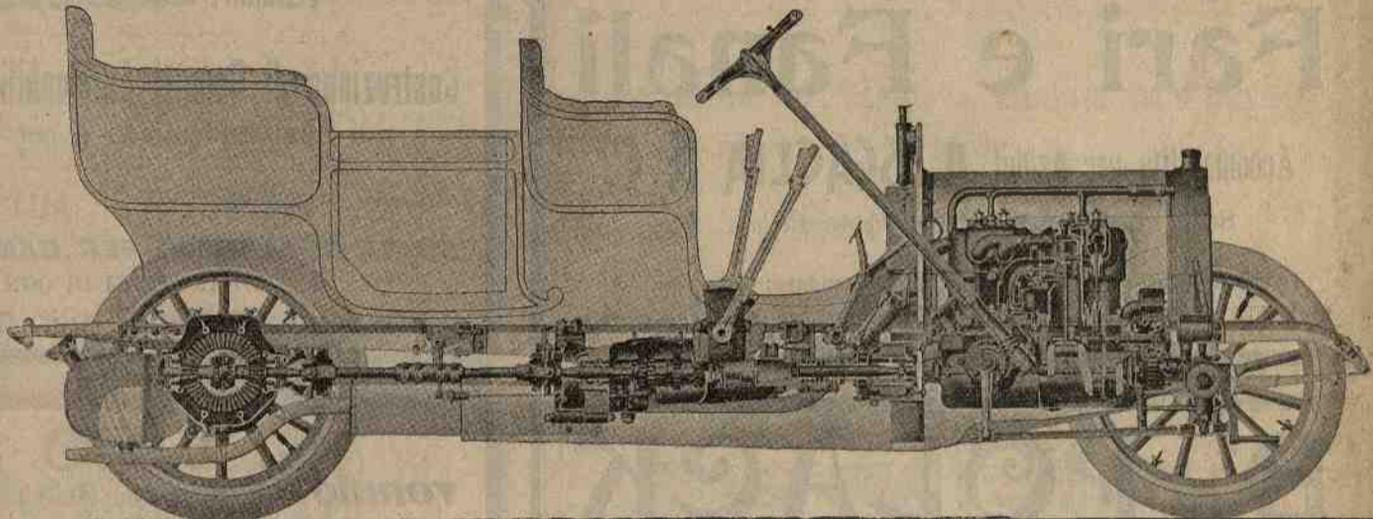
tere il segreto; una cosa veramente geniale: figu-  
ratevi che l'esecuzione è affidata ad un specialista  
appassionato, ed il motivo è..... per poco non tradi-  
vamo il segreto.

A questo punto ci congedammo ed uscimmo, por-  
tando con noi il *cliché* che riproduce il quadro, mentre,  
ripensando alla geniale innovazione del differenziale  
ed a tutto il lavoro che si era fatto ci domandavamo  
come era stato possibile ottenere in così breve tempo  
dei risultati così notevoli.

A. R.

### Nel mondo commerciale sportivo

\* \* \* A Torino, il Consiglio d'amministrazione della  
*Società Anonima per frigoriferi e motori « Moto Frigor »*  
(col capitale di L. 420.000, versato per 4/10 con deli-  
berazioni in data 22 settembre e 17 ottobre 1906), ha  
nominato a presidente il signor Claretta Amandri  
conte Luigi, a vice-presidente il sig. Bocca cav. Fran-  
cesco ed a segretario il sig. Arturo Cinzano; ed affidò



Come si costruiscono le vetture Standard.

la firma sociale, a termini dello statuto, congiunta-  
mente ai sigg. presidente e vice-presidente, ed in as-  
senza od impedimento di uno di essi al sig. Arturo  
Cinzano, segretario, che potrà firmare in unione al-  
l'altro.

\* \* \* A Brescia la Società Anonima *Brixia Züst*, per  
la fabbricazione di automobili, aumentò il proprio  
capitale da L. 1.000.000 a L. 1.200.000, mediante emi-  
sione di 8000 azioni da nominali L. 25, al prezzo di  
L. 65, già garantite da un gruppo di soci. Le nuove  
azioni vengono offerte in opzione agli azionisti.

\* \* \* A Milano si sono riuniti in assemblea ordinaria  
gli azionisti della *Società Anonima Frera*.  
Udite le relazioni del  
Consiglio d'Ammini-  
strazione e dei Sin-  
daci, approvarono il  
bilancio dell'esercizio  
1905-1906 chiuso al  
30 settembre 1906, che  
permetteva di distri-  
buire L. 10 per azione,  
pari al 10 0/0 del ca-  
pitale sociale, devol-  
vendo inoltre a fondo  
di riserva la cospicua  
somma di L. 52.717,85.

Si votò quindi un plauso sincero al Consiglio di  
Amministrazione ed al consigliere delegato che con  
la loro attività portarono a risultati tanto lusinghieri  
e senza dubbio promettenti un buon avvenire.

Il dividendo è pagabile dal 1° gennaio in avanti  
presso il Credito Italiano di Milano e la Banca di  
Lecco in Lecco.

\* \* \* A Trieste si è costituita la *Società Anonima Alba*  
per la fabbricazione di automobili sotto la presidenza  
del signor comm. Edm. de Ricchetti.

A formare il Consiglio d'Amministrazione furono  
chiamati i signori dott. Camillo Bozza, dott. A. Ca-  
vallari, Ettore Modiano, dott. Ettore Ricchetti, Nicolò  
Sevastopulo, conte G. B. Sordina; e revisori i signori  
Arm. Segrè, Giulio Brettana, dott. Umb. Sternberg  
ed Emilio Schwarz.

\* \* \* A Milano si è costituita la *Società Anonima  
Lombarda*, col capitale di L. 200.000, aumentabile a  
2.000.000 per deliberazione del Consiglio così composto:  
ing. Spera Salvatore, presidente; Colleoni nob. Giu-  
seppe, vice-presidente; Carini Enrico, Difetti Giu-  
seppe, Piantanida avv. Alberto, Pozzi Giuseppe, con-  
siglieri. Ne sono sindaci i signori rag. Luigi Menni,  
rag. Pietro Carlucci, cav. rag. Vittorio Scotti, e sup-  
plenti: rag. Pietro Casanova e Luigi Bianchi. La

Società si propone la costruzione, riparazione, no-  
leggio e commercio di automobili, accessori e articoli  
affini.

\* \* \* A Torino, il Consiglio di Amministrazione della  
*Società Anonima*, sotto la denominazione di *Società  
Ceirano Automobili Torino*, e col titolo commerciale  
*S. C. A. T.*, e col capitale versato di L. 480.000, deli-  
berò che i poteri dell'amministratore delegato signor  
Giovanni Ceirano, per la parte tecnica, siano illimi-  
tati, e per la parte amministrativa fissò i poteri com-  
pendiati nelle mansioni specificatamente indicate nel  
succitato verbale.

\* \* \* A Torino si è riunita l'assemblea generale straor-  
dinaria della *Società Fabbrica Italiana Recipienti In-  
splosibili (Firi)* per procedere alla nomina dei quattro  
consiglieri dimissionari in seguito all'ultima votazione,  
e vi fu animata discussione. Vennero sollevate proteste  
sulla nomina dei sindaci avvenuta nella precedente  
assemblea; venne fatta dal presidente signor Camillo  
Ottolenghi una comunicazione che toccò l'assemblea,  
i nuovi sindaci e il consigliere delegato. Infine l'as-  
semblea nominò a grande maggioranza consiglieri  
al posto dei quattro dimissionari: il signor Lupo  
cav. rag. Pasquale, Bersano Enrico, Onofri cav. Mario  
e Ninci Ettore. Furono sacrificati il presidente signor  
Camillo Ottolenghi ed il segretario signor avvocato  
A. Nicola.

Il Consiglio, col concorso dei nuovi eletti, tosto  
convocatosi, nominò all'unanimità presidente il si-  
gnor cav. rag. Lupo Pasquale ed a segretario il signor  
Albarello Alfredo; quindi trattò importanti affari fino  
a tarda ora coll'assistenza dei sindaci.

\* \* \* A Torino l'assemblea generale straordinaria  
degli azionisti della Società anonima *Carrozzeria Ita-  
liana J. Rothschild e fils*, col capitale versato di 1.500.000  
lire, approvò all'unanimità di voti la modificazione  
degli articoli 9, 27 e 28 dello statuto sociale, nel mo-  
do che risulta dal verbale 29 dicembre 1906, rogato Tor-  
retta avv. Ernesto.

\* \* \* A Torino venne risolta e consolidata in capo  
al solo ing. Francesco Darbesio la *Società* in nome  
collettivo *Taurinia*, fabbrica di automobili, costituita  
con scrittura privata 6 novembre 1902 tra i signori

Darbesio ing. Francesco, Alby avv. Giuseppe e Can-  
fari Eugenio. I signori avv. Alby Giuseppe e Canfari  
Eugenio ritirano dal fondo sociale la quota da loro  
conferita, e cioè L. 10.000 il primo e L. 1000 il se-  
condo, dichiarando nulla più avanzare e riconoscendo  
che da oggi in avanti la *Società Taurinia* è comple-  
tamente consolidata in tutto e per tutto, nulla escluso  
né riservato, al socio ing. Francesco Darbesio, che  
accetta il consolidamento della Società in suo esclu-  
sivo capo, continuando nell'esercizio della fabbrica-  
zione e vendita automobili con la denominazione *Tau-  
rinia*, e si e come allo scopo ed effetti di cui nella  
Società stessa, disponendone come vorrà.

\* \* \* A Livorno, la *Società Anonima Cantieri Galli-  
nari*, con deliberazione del Consiglio d'amministra-  
zione (13 ottobre 1906) ha portato il suo capitale so-  
ciale a L. 1.500.000 mediante l'emissione di due serie  
di n. 10.000 azioni ciascuna del valore nominale di  
L. it. 25 — al prezzo di L. it. 50 — godimento dalla  
costituzione della Società. Il beneficio netto ricavato  
dalla emissione suddetta sarà devoluto per intero al  
fondo di riserva.

Con altra sua deliberazione, lo stesso Consiglio ha  
stabilito l'incasso della seconda serie di n. 10.000 azioni,  
che si effettuerà nei giorni dal 20 gennaio corr. a tutto  
il 5 febbraio prossimo, dalle 10 alle 12 e dalle 14 alle 16,  
presso la Cassa Sociale (Stabilimento Mediceo).

### GOSE LIETE

Un mecenate dell'automobilismo neo-cavaliere.  
Con decreto del 20 il signor G. Grosso Campana,  
sindaco da 18 anni di Frossasco, consigliere provin-  
ciale, grande mecenate dell'industria automobilistica,  
lavoratore indefesso, fu nominato cavaliere di Ss. Mau-  
rizio e Lazzaro. Congratulazioni.

### CORRISPONDENZA

Livorno — G. Bacci. Grazie della risposta. Preghi  
lo Spagnoli di scriverci.

Novara — Marengo. Non mi è stato possibile favo-  
rirla.

Palermo — Ribolla Nicodemi. Grazie, già provvisti.

Milano — Perrone. Ricevute lettera e cartolina.  
Grazie. Sta bene. Saluti.

Genova — Rota. Facciamo augurii e scriviamo al  
sig. Guarneri.

Padova — Ballerini. Al prossimo numero.

Torino — Prof. T. Salvadori. Grazie. Pubblichiamo.

Mantova — Bonzanini. Pubblichiamo *football* e *cross*  
country. Obbligati sempre.

Spoleto — E. Pila. Invieremo presto.

Société Manufacturière  
d'Armes, Cycles et Automobiles  
St-ETIENNE

**VELTE**

Deposito e vendita per l'Italia:  
**BONZI e MARCHI - Milano**  
Via Cappellari, 9-11.

# Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

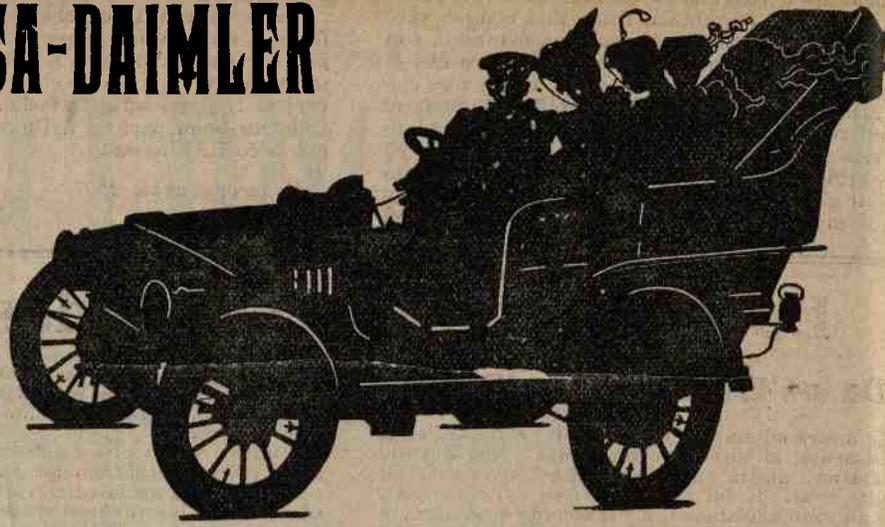
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture Daimler-De Luca, sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglese, ritenute le migliori del Regno Unito.

Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16124 - 28140 - 32155 - 42165



## S.I.F.F.

Società Italiana

# Fari e Fanali

Accomandita per Azioni **A. SCAGLIA & C.**

Sede: **MILANO**, Via Felice Bellotti, 15.

Indirizzo Telegrafico:

"**FULGOR**", Milano.

Domandare:

**Proventivi e Cataloghi.**

# B. POLACK

Waltershausen

## Gomme Piene

per **Camions**  
ed **Omnibus**

Referenze:

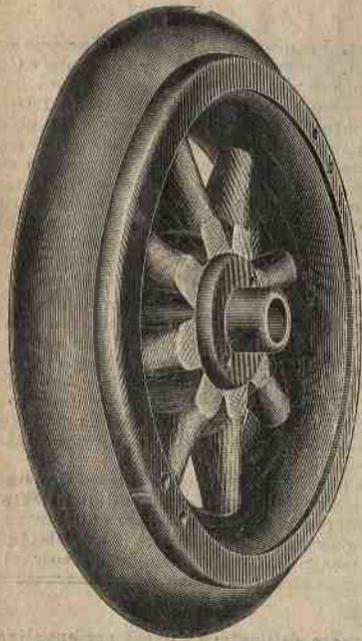
**Daimler**, Berlino, Londra e Vienna. — **Crion**, Zurigo e Marsiglia. — **Martini e C.**, Frauenfeld. — **Fiat**, Torino e Londra. — **Kruger**, Berlino, Parigi e Torino. — **Società Lorraine**, Lun-

neville. — **De-Dion Bouton**, Parigi. — **Panhard e Levassor**, Parigi. — **Soc. Brillo**, Parigi. — **Soc. Mieussot**, Lione. — **Gran Bazar des Nouvelles Galeries**, Havre. — **Westinghouse Cy.**, Havre. — **London General Omnibus Co.**, Londra. — **London Motor Omnibus Co.**, Londra. — **London Road Car Co. Ltd.**, Londra. — **Associated Omnibus Co.**, Londra. — **The Dietric Motor Omnibus**, Londra. — **G. W. French et Sons**, Londra. — **The London and Northwestern Railway Co.**, Londra. — **The Greatwestern Railway Co.**, Londra. — **The Northeastern Railway Co.**, Londra. — **Allg. Berliner Omnibus**, Berlino. — **La Catalana Comp. Omnibus**, Barcellona. — **Governo di Teheran** (Persia), ecc. ecc.

Rappresentanti per l'Italia:

**BONZI & MARCHI - MILANO**

Via Cappellari, 9-11.



Officine e Cantieri Napoletani

# G. e T. T. PATTISON

(Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

Costruzione di **Canotti Automobili** a benzina e petrolio di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

**SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI**

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

## G. VIGO & C<sup>ia</sup>

**TORINO** - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - **TORINO**

# SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

**LAW-TENNIS** Completi

**FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI**

**GOLF - HOCHEY**

**CROQUET - CRICKET**

Pattini a ruote

## ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Alpenstock - Bände mollettières - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento

**PALLE - PALLONI - TAMBURELLI**

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.



Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

**Specialità Mobili per Banche ed Uffici**

LA STAMPA STORICA

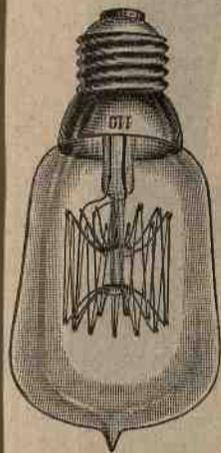
MODELLI 1907!

CICLI - MOTOCICLETTE

# “ STUCCHI ”

(già Prinetti Stucchi)

Stabilimenti: Via Tortona, n. 11 - MILANO



**Avete Luce Elettrica?**

Adoperando le

**LAMPADE AL TANTALIO**

risparmierete il 50 % del consumo di corrente.

« . . . . secondo recentissimi studi del Dott. Bell e del Prof. Puffer, le lampade elettriche ad incandescenza, preparate col filamento di TANTALIO anzichè di carbone, sarebbero oltremodo economiche. La durata e il risparmio nel consumo, delle nuove lampade, sono così grandi, afferma il Dott. Bell, da renderle assai più convenienti delle lampade a carbone (usuali!) quando anche queste sieno regalate al consumatore e quelle al TANTALIO costino circa L. 4,50 l'una . . . . »

(Dalla Rubrica Invenzioni e Scoperte della Rivista *La Domenica del Corriere*, N. 45, dell'11 Novembre 1906).

ENRICO LUCINI - Via Petrarca, 3 - MILANO

Cantieri GALLINARI e C.  
LIVORNO

Costruzione di Yachts - Canotti Automobili -  
Yole di mare ed outriggers.

→ **MOTORI MARINI** ←

Camions ed Omnibus automobili

*Automobili*

# ZÜST

MODELLI 1907

28|40 e 50|70 HP

costruiti dalla

**Società Ing. Roberto Züst**

MILANO - Via Borgognone, 40 - MILANO

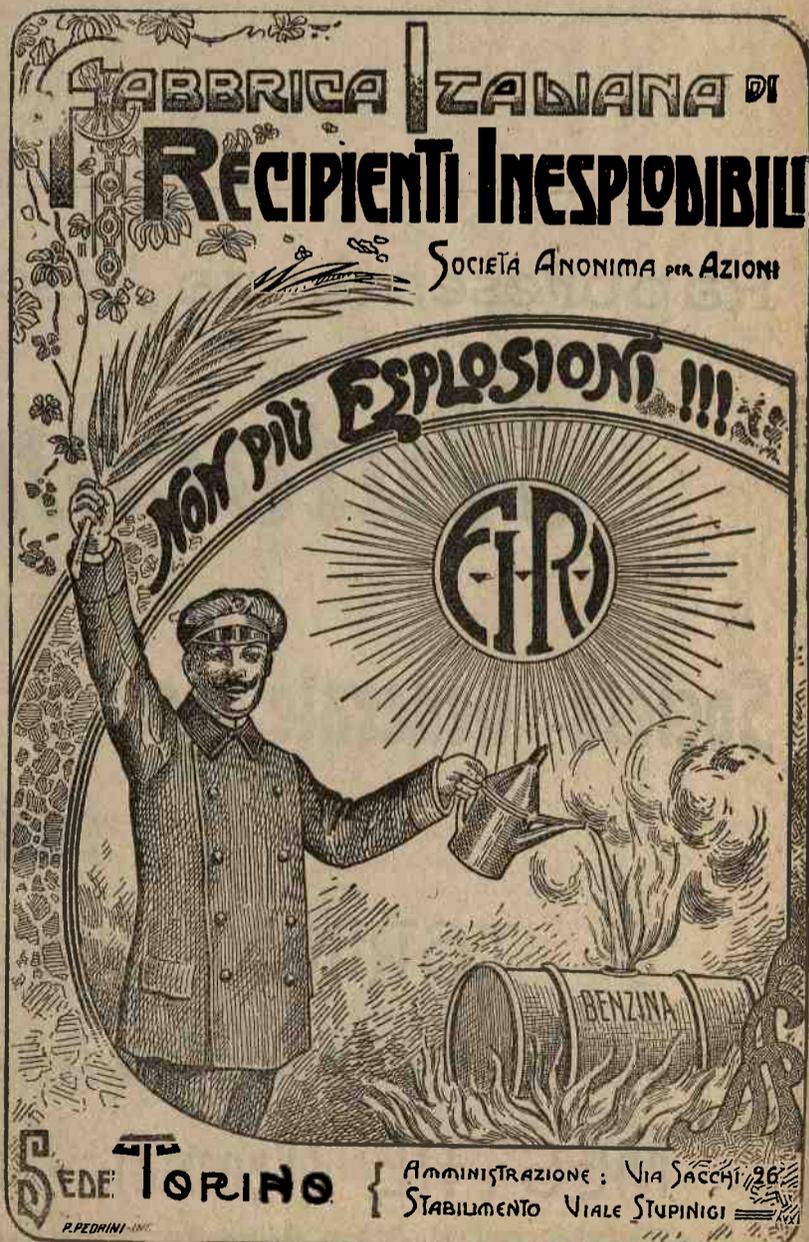
Agenti Esclusivi per l'Italia:

Società Anonima Frera di Milano

Via Carlo Alberto, 33.

FABBRICA ITALIANA DI  
**RECIPIENTI INESPLOMBILI**  
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**



SEDE TORINO

AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi, 26  
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

R. PEDRINI INC.

**ITALIA**

Rappresentanza esclusiva per l'Italia:

***Autocommerciale***

**Società Generale per il commercio degli Automobili**

**SEDI:**

**TORINO** - Via Petrarca, num. 31.

**PADOVA** - Via Altinate.

**MESTRE (Venezia)** - Piazzale della Stazione.