

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6000	L. 8000
SEMESTRE	L. 3000	L. 4000
TRIMESTRE	L. 1500	L. 2000

La copia cent. 10, arretrato 0.20

DIRETTORE
GUSTAVO VERONA

Per inserzioni rivolgersi:
 o presso l'Amministrazione del Giornale in TORINO
 Via Davide Bertolotti, 3
 o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in MILANO
 Via Romagnoli, 1



GLI ALPIAI D'ITALIA. — A cura di Giovanni Agnelli, in Villarperosa, l'8 Settembre è stato inaugurato il monumento a "L'ALPINO", opera di Giorgio Ceragioli.



“GALLINARI „

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Autoscafi

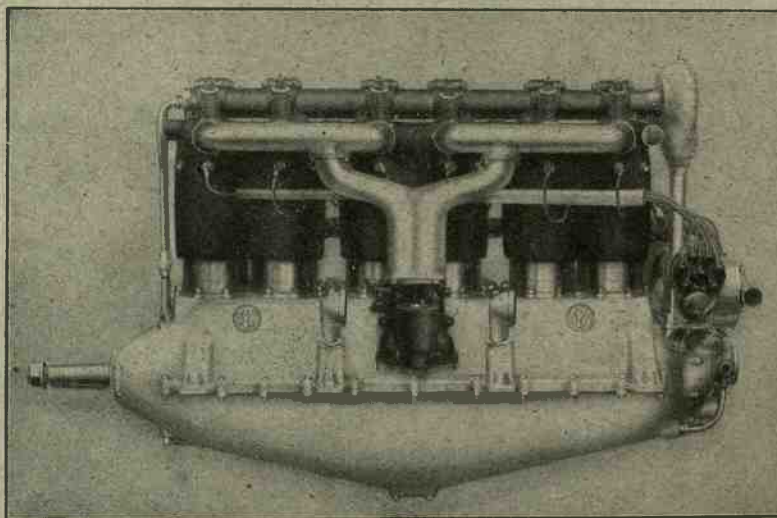
Idrovolanti

Eliche marine

e per **Aviazione**

I Motori “SPA „ su Vienna

Con 8 Motori
“ **SPA** „
si è effettuata la
maggiore azione
aerea mondiale:
il volo su Vienna.



I Motori
“ **SPA** „
primi fra i Motori
dell'Intesa hanno
volato su una
grande capitale
nemica.

Società Ligure Piemontese Automobili

TORINO - GENOVA

Il monumento al valore alpino

inaugurato a Villar Perosa.

Cerimonia patriottica.

Le cronache dei giornali politici hanno ampiamente detto della grandiosa cerimonia svoltasi domenica a Villar Perosa con l'inaugurazione del monumento a «L'Alpino», vero capolavoro d'arte che un forte artista come il comm. Ceragioli seppe comporre e che il cav. Giovanni Agnelli offerse al suo paese. Noi quindi ci limiteremo a ricordare che alla cerimonia patriottica parteciparono le più spiccate personalità del Piemonte e che essa diede motivo ai numerosi oratori onorevoli: Facta e Daneo, generale Caputo e Cerri, ing. Marchesi, commendatore Bosio, comm. Dante Ferraris, artisti Bistolfi e Ceragioli, colonnello Losano, tenente francese Thenard ed operaio Actis di inneggiare all'alpino che guarda i nostri monti e le loro difese, ed evocare i soldati italiani che oggi oltre questi monti, combattono le supreme decisive battaglie della civiltà. Essi salutarono la vittoria sicura nostra e dei nostri alleati e la vittoria delle nostre industrie, plaudendo all'unione degli sforzi di operai e soldati e all'avvenire d'Italia.

Ma in questa cerimonia in cui furono glorificate le armi e le industrie d'Italia, fu riconosciuta a Giovanni Agnelli ogni benemerita acquisita per l'opera altamente patriottica svolta per la grandezza del Paese. La festa preparata e diretta dall'ing. Marchesi si chiuse con una colazione di guerra servita con vera signorilità dai fratelli Ascheri di Torino.

Ma se la cronaca, deve essere per noi limitata a quanto è accennato, ci incombe invece il dovere di parlare dell'uomo, della grande opera di Giovanni Agnelli.

GIOVANNI AGNELLI

Il generale Caputo, rilevando col suo nobile discorso i diversi significati del monumento ideato dal Ceragioli, così si esprimeva:

«Raffigura il fortunato connubio, il felice abbinamento dei soldati delle trincee con i soldati delle officine, auspice un uomo eminente che seppe da poco divenire grande.

Al cav. Agnelli l'elogio non occorre. Lo si apprezza per la sua mente antiveggente, pel suo temperamento saldo. Egli è quello che vuole e come lo vuole. L'ingegno e la spada, la dottrina e l'elmo, lo spirito e il pennacchio, la riputazione e il manto sono in lui. Ma

l'uomo vero non sta solo in questo: l'uomo vero sta nel creare, ed il cav. Agnelli è il creatore».

Il mondo moderno, quello che si va formando attraverso la terribile prova di sangue, dà alla vera grandezza degli uomini un vero valore di realtà. Questa grandezza è fatta come una fredda statistica di cifre, come una scala che monta da uno scalino stretto e basso ad uno largo ed altissimo. La cima ne è il trionfo, ne è l'ambito e dovuto monumento.

Non è più la poetica glorificazione fatta di frasi enfatiche, di luoghi comuni, di oggettivazioni che ognuno di noi cerca e trova facilmente nella propria fantastica loquela, ma è il numero, è questo fatto reale che innalza, che loda, che dimostra perchè persuade, perchè conosce, perchè dà la verità nella sua semplice espressione. Quando noi diciamo, come oggi vogliamo dire, che Giovanni Agnelli è stato ed è un uomo che ha valore nel mondo, noi non facciamo che dare uno sguardo alle fredde cifre dimostranti l'opera sua.

..

Lo vediamo all'inizio della scala, al primo gradino, il più stretto ed il più basso. Il suo nome si associa a quella fatidica sigla che ha del profetico e del biblico — Fiat — e con quel nome monta gli scalini che s'innalzano e s'allargano, ma la proporzione è spaventosa, se non ci sorreggesse la scienza dei numeri che a queste vertigini ci ha abituati. Dall'uno si va al cento, dal cento al cento-



Oav. Giovanni Agnelli.

mila, da questa cifra al milione. Sono mesi, si può dire, sono pochissimi anni, ma quali anni e con quanti trionfi. Che cosa era venti anni addietro quella sigla? Un principio, ed un principio era il nome di Giovanni Agnelli. L'uno e l'altro si fusero — con gli altri meritevoli dell'opera grande — e il monumento moderno si formò su granitica base. L'Italia ebbe nella Fiat quanto poteva desiderare una giovane nazione per affermarsi nella industria forte e moderna, e nell'uomo



L'8 Settembre ha avuto luogo l'inaugurazione del Monumento a L'Alpino, opera di G. Ceragioli, eretto per cura di G. Agnelli in Villar Perosa.

che oggi nominiamo ebbe sacro il valore nuovo dei nuovi suoi figli.

Che cosa possiamo noi aggiungere a lode di questo uomo più che non lo dica il progresso di quella Casa costruttrice alla quale egli dedicò la sua vita che è poi tutto ciò che un uomo può dare perchè in essa forza, è genio, è resistenza, è lavoro, è volontà? A quelli che per avventura non conoscessero — ce ne può essere al mondo? — nè l'uomo, nè la fabbrica noi diciamo soltanto: visitate l'opera, osservatene la grandiosità, studiatene il congegno, ammiratene il prodotto, esaminatene i risultati velocemente, rapidissimamente moltiplicanti di anno in anno e da tutto questo potrete trarre conoscenza dell'uomo che all'opera portò il contributo. E null'altro possiamo nè crediamo aggiungere per Giovanni Agnelli. È un uomo che la patria onora giustamente e che sarà di esempio ai venturi come lo è ai presenti.

..

Con tali uomini l'avvenire ci si schiude radioso e la nostra terra nulla avrà mai da invidiare ad altri nè da altri attendere. Essa ha i suoi figli che l'illustrano e la magnificano, la innalzano fin sopra delle altre terre, sempre più tra le vere trionfatrici della civiltà e del progresso. Siamone orgogliosi tutti di questi nostri fratelli perchè con essi e per essi il nome nostro fu e sarà noto, gloriosamente noto.

È sarà il riconoscimento di tanto valore che formerà il miglior ricordo, il più grande e desiderato onore per uomini come Giovanni Agnelli.

GUSTAVO VERONA.

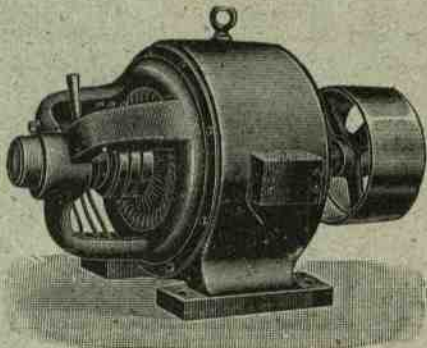
Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

ERCOLE MARELLI & C.

MACCHINE ELETTRICHE



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

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

Società Ceirano Automobili Torino

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

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

FIAT

SOCIETA' ANONIMA - Sede in Torino.

Capitale versato L. 50.000.000.

Fabbrica di Automobili.

Stabilimenti del Lingotto.

Ferriere Piemontesi.

Officine per Materiale Ferroviario (già Officine Fratelli Diatto).

Stabilimento Industrie Metallurgiche.

Officine Meccaniche.

Acciaierie.

Fabbrica di Carrozzerie.

Segherie.

Fonderia di ghisa malleabile e comune.

Fucine.

Direzione Generale Garages Riuniti.

PER LA GRANDE VITTORIA

Il superbo sforzo dell'Industria Italiana

Il generale Caputo, presidente del Comitato Industriale di Mobilitazione del Piemonte, in occasione dell'inaugurazione del monumento a l'Alpino, detto per cura di Giovanni Agnelli in Villar Perosa ha pronunciato un splendido discorso in cui ha chiaramente dimostrata la forza industriale dell'Italia ed il suo immenso contributo al trionfo dell'esercito.

Le nostre disponibilità di armamenti — dice l'oratore — non sono oggi minori che nell'ottobre 1917. Questo fatto è oggetto di compiacimento e di fede. L'oratore cita alcuni dati importanti circa la mobilitazione industriale. Nel 1915 vi erano in Italia 300 stabilimenti industriali con 200.000 maestranze; nel luglio 1918 si annoveravano oltre 6000 stabilimenti industriali con oltre 800.000 maestranze, di cui oltre 500 mila rappresentate da individui che non hanno obblighi militari. Riferiti al Piemonte, gli stabilimenti ausiliari che nel 1915 erano 68 con 35 mila operai, oggi sono 368 con oltre 340.000 operai. L'oratore manda un voto di plauso alla donna che tanto contribuisce alla produzione bellica, ed accenna ai complessi problemi del dopo guerra. Termina, a plauditisimo, con un caloroso ed alto inno al Re, alla sicura vittoria degli alleati ed alla grandezza di Italia.

Queste cifre sono la più sincera dimostrazione di quanto l'industriale e l'operaio italiano fanno per la guerra.

Onore vada a chi ha saputo e sa coordinare e guidare questo vero esercito che rappresenta la vera forza interna del Paese.

La Stampa Sportiva.

I grandi lavori pubblici pel dopo-guerra

III.

Fedeli e coerenti a quanto abbiamo esposto nelle precedenti note, svolgiamo, perchè le commissioni ad hoc se ne servano, qualora non se ne siano già servite, qualche programma che veramente interessi il popolo italiano e lo aiuti a mettersi al livello degli altri popoli.

Uno dei bisogni più sentiti in Italia è quello delle strade di comunicazione. Se ne è sempre parlato, è vero. Quando si costruirono le prime ferrovie, poi quando cominciò a correre l'automobile, ed ora se ne parla ancora perchè le comunicazioni doviano essere estese all'altro grande mezzo di locomozione che è l'aeroplano.

Noi abbiamo sempre difettato di una rete stradale sufficiente, necessaria, indispensabile ai nostri traffici, ai traffici da intraprendere tra le nostre regioni ed il mare, e quindi con le altre terre, ai nostri bisogni di vettovagliamento, di scambi di prodotti e, quello che è apparso per la presente guerra, per la difesa delle nostre terre, facilmente minacciabili data la nostra conformazione topografica ed i confini che dappertutto ci rendono tangibili all'offesa.

Questa manchevolezza nostra ha avuto un gran risalto in questi anni ultimi di guerra, perchè se noi avessimo avuto quel a gran rete di strade di comunicazione tra regione e regione, a parte i grandi problemi strategici, nei quali non è mestiere nostro di penetrare, avremmo potuto ottenere con la dovuta facilità quel reciproco scambio di prodotti della terra e dell'industria che non avrebbe fatto sentire alle popolazioni certe deficienze che non sempre hanno giovato.

Lo sanno gli uomini addetti agli approvvigionamenti, ai trasporti di combustibili e di materie prime, di quanto giovamento sarebbero state queste numerose vie di comunicazione che avrebbero facilitato, ed il più delle volte permesso, quel

traffico del quale si è sentito e si sente l'impellente necessità.

Ma quod difertur non aufertur, e siccome l'Italia anche in mezzo alle mille difficoltà ha saputo e saprà trarre quegli elementi di vittoria che costituiscono la vera grandezza del suo popolo, noi siamo ben certi che questo problema sarà uno dei meglio e più sollecitamente trattati e risolti perchè le strade di comunicazione in una terra sono le vene e le arterie attraverso le quali deve affluire ai centri di lavoro il sangue vivificante e creatore di moto, di vita.

Il programma è non facile perchè non trattasi di ferrovie da impiantare o di strade di accesso a mezzo di carriaggi a motore o a bestie da tiro, ma trattasi di fornire l'Italia di strade che possano servire a tutti i vari mezzi di trasporto del passato, del presente e dell'avvenire.

Noi immaginiamo che tutta la nostra terra debba essere coltivata, o, se meglio vi aggrada,



S. M. il Re Vittorio Emanuele III in visita alle fabbriche milanesi constatò il superbo sforzo dell'industria nazionale per la più grande vittoria. La fotografia ricorda la visita di S. M. alle grandiose Officine di costruzioni meccaniche della Società Ing. Romeo e O. (Fot. Argus - lastre Tensi).

sfruttata per quanto di più e meglio può darci. Partendo da questo principio bisognerà che questo frutto prodottoci nei diversi punti della nostra regione possa e debba essere trasportato da un centro all'altro, dal minore al maggiore e viceversa, materie ed uomini, perchè questi possano accorrere a lavorar le prime dove le braccia mancano, e le materie possano a loro volta essere trasportate dove gli uomini ne abbisognano.

E' una organizzazione che dovrà formarsi delle più complete e delle più studiate in ogni minimo particolare quella che riguarderà la costruzione e la manutenzione e la messa in valore di queste arterie e di queste vene dell'organismo che si chiama terra nostra. Bisognerà tener conto, come diciamo, che molti trasporti potranno avvenire per via d'aria o per via d'acqua, a secondo converrà meglio con l'uno che con l'altro mezzo, perchè usando solo la via di terra noi alla terra togliamo mezzo di darci maggior frutto. Tutte queste considerazioni devono per forza di cosa partecipare alla formazione del programma, alla impostazione del problema ed alla soluzione di esso.

Non abbiamo più il piccolo interesse del collegio elettorale o del comune da difendere, ma

quello generale di una intera nazione la quale ha dimostrato, in mezzo al fragore delle armi che le impediva il tranquillo esame delle situazioni, di saper fare da sé, di poter provvedere ai propri bisogni, e di saper dare anche quello sviluppo internazionale ai suoi commerci ed alle sue industrie come ogni altra nazione più evoluta del mondo.

Quando noi avremo dato a questo organismo sano e vivente di una vita propria e rigogliosa i mezzi perchè il sangue mai non manchi di affluire ai centri, noi avremo fatto quella prima grande opera di ricostruzione che sarà la base, il principio, la finalità unica ed indispensabile di tutte le altre che seguiranno.

Giacchè è un bel dire che l'Italia dovrà trarre prima la sua fortuna da una maggior produzione agricola — e noi anche su questa rivista abbiamo caldeggiata l'idea con due articoli apparsi nel mese scorso — da un maggiore sviluppo dei suoi commerci con l'estero e con le colonie, da una intensificazione delle sue industrie piccole e grandi, ma se a tutti questi prodotti agricoli ed industriali, se a questo movimento commerciale interno ed estero noi non possiamo dare moto e sfogo con una immensa e magnifica e bene studiata e preparata rete stradale si verrebbe ad uno stato pletorico di sovrapproduzione o di agglomerato in un punto e deficienza in un altro

da rendere frustraneo ogni sforzo, ogni lavoro, ogni rendimento ed anche ogni speranza di fortuna avvenire.

Uomini che studiate, e che avete preso il sacrosanto impegno di studiare sul serio le questioni che dovranno servire a sciogliere i voti di questa nuova Italia che si va formando attraverso indicibili sforzi, uomini che avete accettato un simile onorevole ma oneroso incarico di darci risoluti i più gravi problemi del dopo guerra, pensate a questo bisogno che abbiamo in Italia di queste comunicazioni stradali, e sappiate e vogliate preparare quei programmi ben definiti che ci daranno un giorno — non lontano perchè è appunto uno dei problemi non prorogabili — il mezzo di espanderci, di vivere, di poter mandare materie ed uomini da una parte all'altra della regione ed anche del mondo incanalando tutta

SPORTSMEN I...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I PNEUMATICI

che vinsero tutte le principali corse dilettanti



TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

Anonima - Sede e Direzione VOLTRI

Di

Radiatori **VALCERUSA**

erano provvisti gli Aeroplani S. V. A.

che

VOLARONO SU VIENNA

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

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





lavoro delle donne in Italia. — Nelle Officine di costruzione di aeroplani Ansaldo. (Fot. Argus - lastre Tensi).

questa bella produzione, che è vita e grandezza, attraverso vie aperte nell'organismo così benefico della nostra madre terra.

Non abbiamo voluto dare un semplice accenno a questo che è pure un problema tra i primi per importanza e la difficoltà ed anche per l'urgenza della sua soluzione, ma gli uomini che di essa la soluzione avranno l'incarico potranno trovare la ispirazione, la conferma di quanto noi pallidamente abbiamo esposto, in richieste che furono fatte sin da quando l'automobilismo vide ristare i suoi possibili traffici dalla mancanza di strade di comunicazione, o dalla orribile, impossibile manutenzione di esse.

Non è quindi un programma *ex-novo* ma un bisogno impellente delle nostre popolazioni per il nostro movimento per i nostri scambi, per la nostra vitalità, e noi siamo sicuri che questa soluzione avrà la sua completa e perfetta soluzione perchè effettivamente esso rappresenta uno dei bisogni più urgenti, perchè anche l'Italia possa essere madre feconda e remuneratrice per i innumeri figli che ne fecondano le zolle produttrici.

E sarà così la continuazione delle vittorie più belle e più sante perchè più durature e fruttifere.

Noi.

Attorno alla guerra

Ricordiamo sempre...

A qualche chilometro a nord di Reims si trovava il grande sanatorio del dott. Nuisar per malattie nervose e mentali, ospitante oltre 400 fermi.

Il distacco dell'esercito tedesco che accerchiava Reims, occupò il sanatorio, sloggiano a viva forza gli ammalati, i quali si disperdono nei boschi delle vicinanze, privi di cibo e ferenti per i terribili rigori invernali. Trattandosi

in maggioranza di agitati, si ebbe qualche caso di aggressione contro le sentinelle tedesche. Venne allora dato ordine di accerchiare i boschi e di sterminare quegli infelici.

Il dottor Femilian, medico capo del sanatorio, fatto prigioniero dai tedeschi e poi fuggito in Olanda, ha narrato al giornale di Amsterdam *Daged* — ed il racconto è riferito dalla *Rivista d'Igiene e Sanità pubblica* — le vicende di quell'orribile macello.

Le truppe del Kaiser, condotte dal tenente barone Mirbach dell'artiglieria della Guardia prussiana, strinsero sempre più il loro cerchio di fuoco attorno al bosco, uccidendo a mano a mano i dementi che venivano trovati nella triste battuta. Rimaneva un piccolo gruppo nascosto nel folto della foresta: l'eroico barone teutonico fece a questo appiccare il fuoco. Altri cadaveri carbonizzati si trovarono poi al sanatorio, che i tedeschi, retrocedendo, avevano incendiato.

Lo spionaggio tedesco.

Il corrispondente londinese del *Journal* dà notizia d'una nuova e singolare versione, data pubblicamente da Arnold White, della morte misteriosa di Kitchener, che egli de-

finisce un delitto, uno dei tanti delitti dovuti

alla grande organizzazione dello spionaggio tedesco. Ventiquattro ore prima della partenza per la Russia di Lord Kitchener, fu deciso che lo « Hampshire », a bordo del quale il defunto ministro della guerra britannico doveva imbarcarsi, avrebbe allungata la rotta per permettere una visita alla grande flotta. Quello stesso giorno un cablogramma fu mandato in Olanda, in inglese, concepito nei seguenti termini: « Shall Herbert enter the legal Academy next december? ». (Herbert entrerà nell'Accademia legale il prossimo dicembre?). Un primo censore lasciò passare il dispaccio il cui testo non pareva contenere se non una innocua comunicazione privata. Ma un secondo, più avveduto, non seppe spiegarsi quel « the » che gli pareva inutile, ed esaminando con attenzione il dispaccio, s'avvide che le prime lettere delle parole impiegate formavano la parola Shetland. E infatti, proprio dinanzi alle isole Orcadi, Kitchener trovò la morte.

Il lavoro dei tedeschi...

Fra i magnati dell'industria americana, che maggiormente sostengono la causa dell'Intesa, vi è lo Schwab, il direttore della Bethlehem Steel Company, che un rapporto del senatore Milliers-Lacroix, nell'affare Humbert, fece sbadatamente passare per un accanito germanofilo. Lo Schwab non se ne adontò per questo e continuò la sua opera, sia materialmente continuando a fabbricare materiale di guerra per gli Alleati, sia moralmente con il suo alto appoggio. E' vero che egli è di origine tedesca, ma diventato perfettamente americano di mente e di cuore, considera che la Germania prussianizzata ha bisogno di una lezione per ridiventare degna di Goethe e di Kant.

La *Nouvelle Revue* riferisce le dichiarazioni che lo Schwab faceva ad un suo amico: « Nel 1915 offrironmi più denaro di quanto avrei mai pensato potessero un giorno offrirmi. La somma era così alta che non potevo fare a meno di esaminare la proposta. Spiegai tutto a mia moglie aggiungendo: « Se prendo il denaro, la metà sarà per te, che devo decidere? ». Mia moglie rispose: « Non so che fare di tanto denaro e tu non potresti vivere senza i tuoi affari... ». La proposta emanava dal Governo tedesco. Il tentativo fu rinnovato nel 1917. Non si trattava più di comprare la mia compagnia, ma semplicemente di non lavorare più per gli Alleati e per questo mi si offriva un'indennità di cinquecento milioni. L'emissario del Governo tedesco mi fece questa proposta due giorni prima della dichiarazione di guerra degli Stati Uniti ».



Lloyd George passa in rivista le operaie di Neath. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

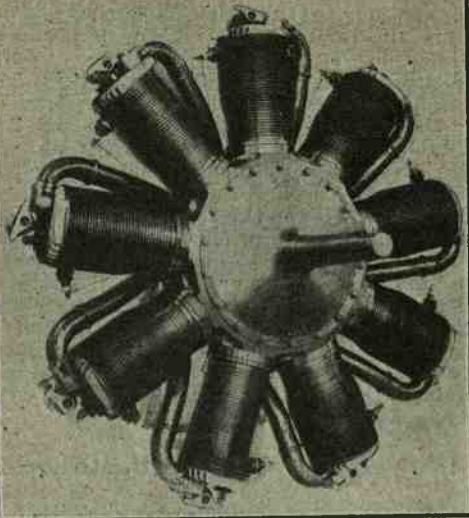
La DITTA

CHIRIBIRI & C.

VELIVOLI-AUTOMOBILI

ha impegnato la sua produzione nella costruzione di

MOTORI PER AVIAZIONE

farà conoscere quando potrà accettare nuove ordinazioni di **VETTURETTE**.

Motore LE RHONE, 120 HP.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

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

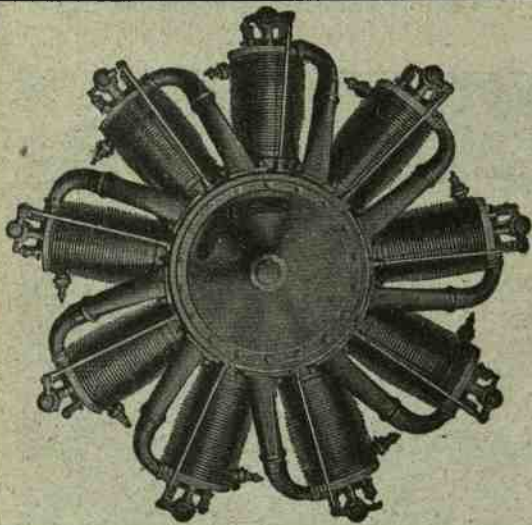
A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL.º 22-79 · TEL.º COTTINRADIO



Società Italiana Motori **GNOME e RHONE**

TORINO

Motore "LE RHONE"

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

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE · PARIGI · BOULOGNE (sur Mer) · LUINO · GENOVA · MILANO · FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

Gli americani per la guerra d'Europa

SOLDATI PERFETTI.

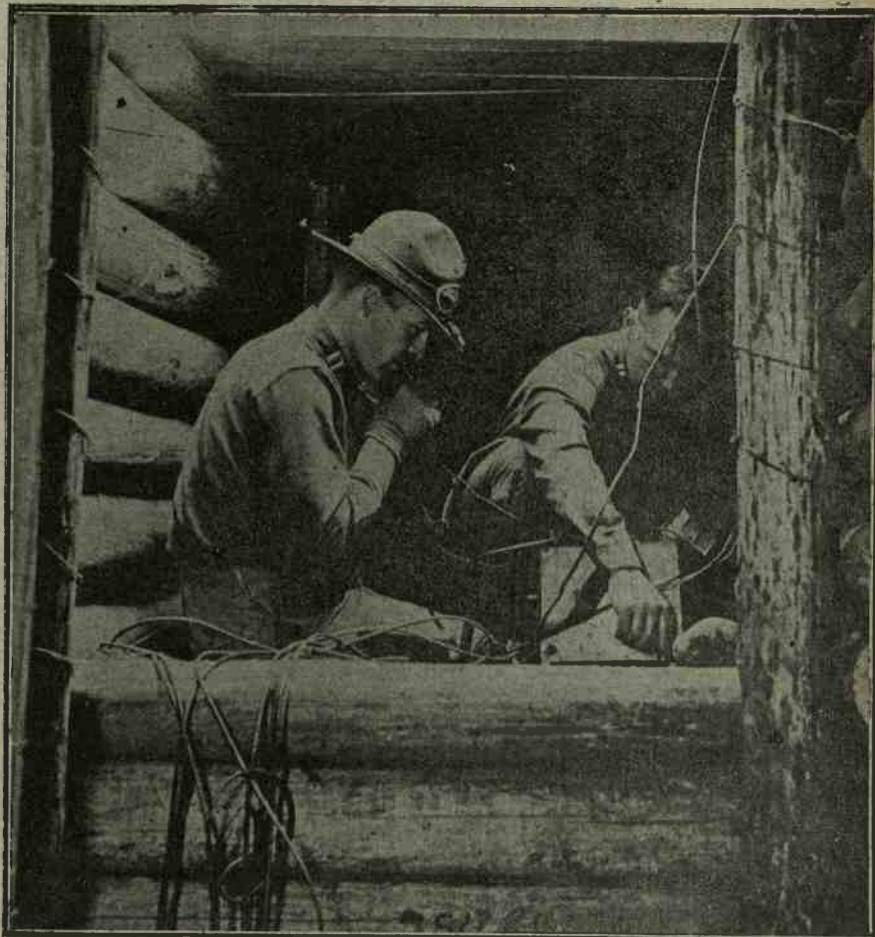
In un interessante studio sull'anima americana, stato notato, e giustamente, da un giornalista francese, che noi abbiamo degli americani un'idea falsa. Gli americani sono per noi della gente per la quale tutto, il tempo stesso, la materia eterna e tutta la poesia, è denaro. E' così, ma solo in parte. L'americano sente lo stimolo del guadagno, ma al tempo stesso, il denaro, per se stesso, gli è indifferente. L'avarizia, che costituisce la manifestazione caratteristica dell'amore dell'oro, gli è ignota. Il denaro non resta immobile mai tra le sue mani e nelle sue casseforti. Come l'acqua che corre, il sangue che circola, l'oro passa attraverso il lavoro umano, ma per se non ha nè bellezza e prezzo. Il dollaro è una potenza, ma semplicemente perchè consente all'uomo di moltiplicare in esso il raggio della propria attività e di creare attività nuove. L'oro, diciamo noi latini, apre tutte le porte; l'americano non se ne accontenta; per le porte vuole conquistare i nuovi ampiezze, battere le nuove vie. Così negli affari come nell'amore, nelle opere di pace, come oggi, nelle opere di guerra.

Per averne la prova è sufficiente visitare uno dei campi ove trovansi attualmente e provvisoriamente accampati i primi contingenti giunti tra noi. Nulla vi manca: ogni soldato ha tutto quanto gli bisogna, ma niente di superfluo: nel corredo sono negli alimenti, nel materiale per le esercitazioni belliche, come nei giuochi per ingannare l'ora, le ore d'ozio. Il gusto, le abitudini gli si vi predominano, ma non un che di più alto, di più pratico; l'abbandono cioè di ogni cosa non indispensabile, per l'ora, il momento e compito, con la conseguente riduzione al minimo di ogni genere di sforzo superfluo, sia individuale che collettivo.

Gli eserciti che hanno un passato, sia in guerra che in pace, per forza di cose, con la gloria, devono trascinarsi dietro un pesante fardello di tradizioni e di abitudini che arrugginiscono l'organismo, lo inceppano, lo rendono pesante. Un esercito come l'americano, che non ha tradizioni e abitudini da dimenticare, formato con uomini singolarmente e collettivamente ispirano ogni atto ad un ben inteso senso di praticità, non può essere che una cosa perfetta. E tale è l'esercito americano, pure giudicandolo nei soli pochi reparti che oggi si trovano tra noi.

Walt Whitman, in una di quelle sue meravigliose meditazioni, che oggi appaiono come vere e proprie divinazioni e attestano come nell'animo di un poeta vi sia sempre un che di profetico, appena ad un fantasma, terribile per la bellezza,

armi e possanza, che gli apparve in una notte tormentosa. Fissandolo con occhi di fiamma, con voce minacciosa gli gridò: « Poeta, che vai tu cantando? Non sai tu che vi è un solo tema per i bardi immortali? E che questo tema è il tema di guerra, della fortuna delle battaglie, dell'educare i soldati perfetti? ». — Ignoro quanto il poeta coi suoi canti abbia contribuito a formare la mentalità di guerra al popolo americano, mentalità che attendeva il momento di rivelarsi e che alla prova si è dimostrata pari a quella dei popoli che nelle guerre martellarono per secoli e secoli i loro destini, ma certo l'educazione del cittadino americano è stata tale che la trasformazione in soldati perfetti non deve essere stata difficile tanto è stata felicemente e così rapidamente raggiunta.



Gli americani in Italia. — Un posto telefonico in una trincea. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Per la guerra e per dopo

Dopo le scarpe di Stato, il vestito di Stato per gli uomini. La proposta è lanciata dalla *Gazzetta del Popolo* a proposito del fatto che col 1° settembre la fabbricazione delle stoffe di lana in Italia venne regolata da dettami imposti dallo Stato per ottenere buoni tessuti a prezzi di calmiera. Il giornale calcola che coi costi odierni delle materie prime e della mano d'opera si possono avere ottimi tessuti di lana con una per-

centuale di cotone che non ne deteriori la qualità, ai prezzi da 8 a 10 lire al metro dell'altezza di metri 1,40 per la stagione estiva e da 15 a 18 lire per la invernale.

Ad evitare, però, che si abusì poi sulla confezione dei vestiti e che la speculazione privata renda vano il calmiera, si propone che la confezione e la vendita dei vestiti siano regolate come per le scarpe.

In Italia non è ancora generalizzato l'uso del vestito confezionato a serie, mentre essa conta stabilimenti di confezione di abiti montati a vera industria, con taglio meccanico, i quali possono far complessivamente e bene dai trecento ai quattrocentomila vestiti al mese, senza diminuire di un indumento quanto si confeziona per l'esercito.

Se il Governo si decidesse per il vestito di Stato rendendo ausiliari tali stabilimenti, il giornale calcola che potrebbe fornire alle popolazioni ottimi vestiti, con stoffe e fattura controllate, a L. 60-65 se confezione corrente, ed a L. 75-80 se confezione di lusso, per l'estate; ed a L. 80-85 se confezione corrente e L. 95-100 se confezione di lusso, per l'inverno.

La produzione da 300 a 400.000 vestiti al mese potrebbe, in meno di sei mesi, con buona organizzazione, essere raddoppiata e preparare, fra altro, lo sviluppo di una grande industria per il dopo guerra, dando a molte operaie lavoro più consona alle loro attitudini.



La collaborazione americana nella recente avanzata di Chateau-Thierry. — Un distaccamento del Genio americano in un villaggio semidistrutto installa una Stazione di segnalazioni. (Fot. Argus - lastre Tensi).

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



LA VITA SPORTIVA ITALIANA

Come si vive in America

Avvenimenti Milanesi.

Ecco i risultati della Milano-Piacenza e ritorno, indetta dall'Unione Sportiva Milanese:

1. Ferrario R., alle ore 11,20. 2. Poid Romeo, ad una ruota. 3. Vercellotti Mario (di Cremona), alle ore 11,25. 4. Mosca Mario, ad una macchina. 5. Rolfo Giovanni. 6. Cominetti, a ruota, ecc.

Ecco i risultati delle corse al Velodromo:

Velocità, dilettanti (m. 1055): 1. Astori. 2. Vay. 3. Bergamini, a ruota. **Match italo-francese di 10 km. ad inseguimento:** 1. Dupuy, Godivier e Trouvet, in 13'7". 2. Belloni, Girardengo e Sivocci, a 50 metri. **Handicap professionisti, metri 1485:** 1. Cavellini (80). 2. Lucotti (60). 3. Torricelli (40). 4. Piralla. **Tandems dilettanti, m. 1825:** 1. Astori-Monti. 2. Bergamini Pozzi, a ruota. 3. Balzarini-Cattaneo. **Grande corsa americana a coppie, km. 60:** 1. Gremo Torricelli (punti 20). 2. Dupuy-Godivier (punti 18). 3. Trouvet-Carapezzi (punti 16). 4. Belloni Girardengo (punti 10).

Domenica si è svolta la gara podistica su di un percorso di 10 chilometri indetta dallo Sport-Club-Genova. Ecco l'ordine di arrivo: 1. Pagliani Armando, in 15'2". 2. Balzarini Carlo, in 15'13". 3. Bettini Pietro, in 15'20". 4. Vaiani Achille, in 15'23".

Pure domenica si sono svolte sul Naviglio la Coppa Nettuno di velocità e la Coppa Rari Nantes di fondo. Nella gara di velocità arrivano: 1. Massa, in 1'12". 2. Bellezza, in 1'15". 3. Luè, in 1'17". 4. Acqueroni, in 1'18". 5. Conti, in 1'20". Ha fatto quindi seguito la gara per la Coppa della Regia nave Milano su di un percorso di 10 chilometri: 1. Baccigalupo, sottotenente 42^a fanteria, che coprì il percorso in un'ora 52'30". 2. Massa Mario, in un'ora 55'. 3. De Micheli, in 1,58". 4. Piccinino, in 1,59. 5. Rietti, in 2,4.

A San Siro.

Premio Eupili, L. 7000, Metri 1000.

1. *Galleria Borghese*, f. b., 2 a., da Signorino e Giottina, kg. 50. Scuderia Tesio (L. Regoli). 2. *Vanello*, m. b., 2 a., kg. 52. Razza di Besnate (Caprioli). 3. *Oppacchiasella*, f. b., 2 a., kg. 56. Scuderia Esperia (V. Rossi). 4. *Fulgensio*, m. b., 2 a., kg. 52. Razza di Omate (J. Watkins), N. P.: Osvaldo (58, Davis), Lussin (55 Meunier), Avione (53, Righetti). Mezza lunghezza; una lunghezza.

La partenza veniva ritardata da una fuga di Osvaldo, che era stato condotto a mano allo start. Ad un buon segnale il lotto partiva unito, con Osvaldo alla corda e Lussin all'esterno. Avione era subito in difficoltà e Osvaldo con Lussin seguivano pure a stento. In testa passava *Galleria Borghese*, che riusciva a buttarsi alla corda incalzata da *Fulgensio* ed *Oppacchiasella*. Alle tribune *Vanello* spuntava fortissimo e la lotta si impegnava asprissima sotto un uragano di frustate fra i quattro cavalli. *Vanello*, superati gli altri due, attaccava al largo *Galleria Borghese*, la quale peraltro ritrovava energia per resistere al nuovo attacco e tagliava prima il traguardo con una lunghezza o mezza di vantaggio. Terza ad una lunghezza da *Vanello Oppacchiasella*, seguita da *Fulgensio*.

Le gare di nuoto a Genova.

Anche la seconda finale della Popolare di Genova è stata vinta da Francesco Consigliere.

La classifica.

1. Consigliere Francesco, sottufficiale della Regia Marina, in 9'. 2. Berri Bartolomeo, della Pro Voltri, in 9'8". 3. Della Casa Eugenio, del Triumph Liguria, in 9'12". 4. Pessina Agostino, della Pro Liguria. 5. Patrone Francesco, idem. 6. Nizzola Marcello, della Forti e Veloci. 7. Romeo Alfredo,

dell'U.S. di Sestri. 8. Garbieri Emilio, della Spes di Genova. 9. Giovannino Miller, di Sampierdarena. 10. Rossi, della Forti e Veloci. 11. Becchereelli, idem. 12. Rizzotto, dei Volontari Marinai. 13. Pittaluga. 14. Basalino. 15. Bocciardo. 16. Federzoni. 17. Cipollini. 18. Bocca. 19. Piccardo. Ritirato Lupi. Classificati per la finale 31. Parenti 20.

NUOVE PUBBLICAZIONI

È in vendita ovunque e si può richiedere anche per cartolina-vaglia il 3° volume di "ALI E RUOTE", la Storia dell'Aviazione Militare Italiana e delle Industrie Nazionali. — L'interessante volume costa Lire 3 dal rivenditori e Lire 3,50 se richiesto alla nostra Amministrazione a mezzo cartolina-vaglia.

LA STORIA DELL'AVIAZIONE

I FASTI DEI NOSTRI AVIATORI

GLI EROI, I GLORIOSI CADUTI

saranno ricordati ampiamente nell'

Almanacco dell'Aviazione

alla cui compilazione lavorano scrittori tecnici e ufficiali aviatori.

Il volume elegante sarà un prontuario accurato ed esauriente della nostra aviazione, riccamente corredato di illustrazioni.

Le città nuove vanno moltiplicandosi negli Stati Uniti d'America e ciascuna cerca magnificare proprie singolarità e le proprie bellezze. Il stema per ciò adottato ha già il suo nome « BOSTING », che significa « spingere in su », « lanciare ». Troviamo ora nella rivista *Le vie d'Italia* parecchi di questi « bosting » (lanciamanti) operati dalla collettività.

In molti luoghi sono comunissime le processioni di cittadini in cappello a cilindro e abito lungo con scritto sul vasto sparato della camicia il nome della città. A Winnipeg per distruggere la leggenda che vi faccia troppo freddo, i cittadini organizzarono una processione in maglie e mutande.

Tempo fa a Denver, in una colossale riunione di rappresentanti del West, dopo la preghiera e il rito, centinaia di uomini a un dato segnale urlarono: « Oklahoma City 64.250 abitanti! Che dite di Oklahoma?! ». Per « lanciare » Tacoma, una fabbrica di vernici offrì tonnellate di vernice rossa a prezzo di costo e anche gratis a chi fosse disposto a girare il territorio per scrivere a grandi lettere su tutti gli spazi liberi: « Tacoma, l'emporio del mondo ». La cosa andò bene finché un fanatico non ebbe l'idea di scrivere il motto sulla schiena d'un centinaio di pecore appartenenti a un agricoltore della rivale Spokane. Queste pecore si ribellarono e ottennero un risarcimento danni.

Tacoma e Spokane si contendono l'eccellenza delle mele prodotte nei loro campi e le mandano su tutti i mercati avvolte in carte con scritte speciali. Un'altra città — Salt Lake City — s'è battuta d'avere delle affinità con la Terra Promessa della Bibbia e diffuse milioni di cartelli per proclamare che questa somiglianza era voluta dal cielo.



Mentre trionfano gli apparecchi SVA. — Un gruppo di benemeriti. Da sinistra a destra: l'ing. Brezzi, direttore dei Cantieri Aero-austici Ansaldo; comm. Pio Perrone, direttore generale della Casa Ansaldo e tenenti-colonnelli Savoia e Verduzio che studiarono il meraviglioso apparecchio SVA.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

BANCA ITALIANA DI SCONTO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 161.801.700 — Riserva L. 20.000.100

Sede Sociale e Direzione Centrale in Roma.

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

Tutte le operazioni di Banca.

Rappresentante esclusiva per l'Italia della

LONDON PROVINCIAL & SOUTH WESTERN BANK Ltd di Londra

SOCIETÀ ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

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

OFFICINE MECCANICHE

Costruzione prettamente italiana

degli

Aeroplani**“SAVOIA”**

da caccia
da ricognizione
da bombardamento

Per informazioni rivolgersi alla

Società Aeroplani “SAVOIA”

Via Manzoni, 5 - **MILANO**

Telefono 37-98.

Telegrammi: AEROPLANI “SAVOIA” - Milano.

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



▲ FONDERIE ▲ OFFICINE ▲ FREJVS ▲
▲ AVTOMOBILI ▲ DIATTO ▲ ▲ ▲
▲ MOTORI ▲ D'AVIAZIONE ▲ ▲ ▲
▲ MOTO COMPRESSORI ▲ TORINO ▲