

# La STAMPA SPORTIVA

## e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

**ABBONAMENTI**

ANNO	L. 6	ESTERO	L. 10
SEMESTRE	L. 3	ESTERO	L. 5
TRIMESTRE	L. 2	ESTERO	L. 3

La copia cent. 10, arretrato 0,20

**RIVISTA SETTIMANALE**

Direttore:  
**GUSTAVO VERONA**

REDAZIONE - PUBBLICITÀ

AMMINISTRAZIONE

Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

### Il Giro di Milano.



La squadra degli operai delle Officine Aeroplani "Caproni", che ha vinto il premio di rappresentanza, dono del Commissariato Armi e Munizioni. — Il primo a destra è il campione ciclista Cocchi.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli)

**TENDE DA  
I CAMPO**

**COPERTONI  
IMPERMEABILI**



**ETTORE MORETTI - MILANO**  
FORO BONAPARTE 12

Le mie *Tende da Sport* si trovano pure in deposito a **Torino** presso:  
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

**PNEUMATICI PIRELLI**

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

**Gomme piene per Camions**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

**BANCA ITALIANA DI SCONTO**

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 166.116.800 — Riserva L. 20.000.000

Sede Sociale e Direzione Centrale in Roma.

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

**Tutte le operazioni di Banca.**

Rappresentante esclusiva per l'Italia della  
**BARCLAY'S BANK Ltd di Londra.**

SOCIETÀ ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

**“SAVOIA”**

Direzione  
e Amministrazione

MILANO - Via Manzoni  
N. 5



Stabilimento  
e Aerodromo

OFFICINE MECCANICHE

*Costruzione prettamente italiana*

degli

**Aeroplani**

**“SAVOIA”**

**da caccia**

**da ricognizione**

**da bombardamento**

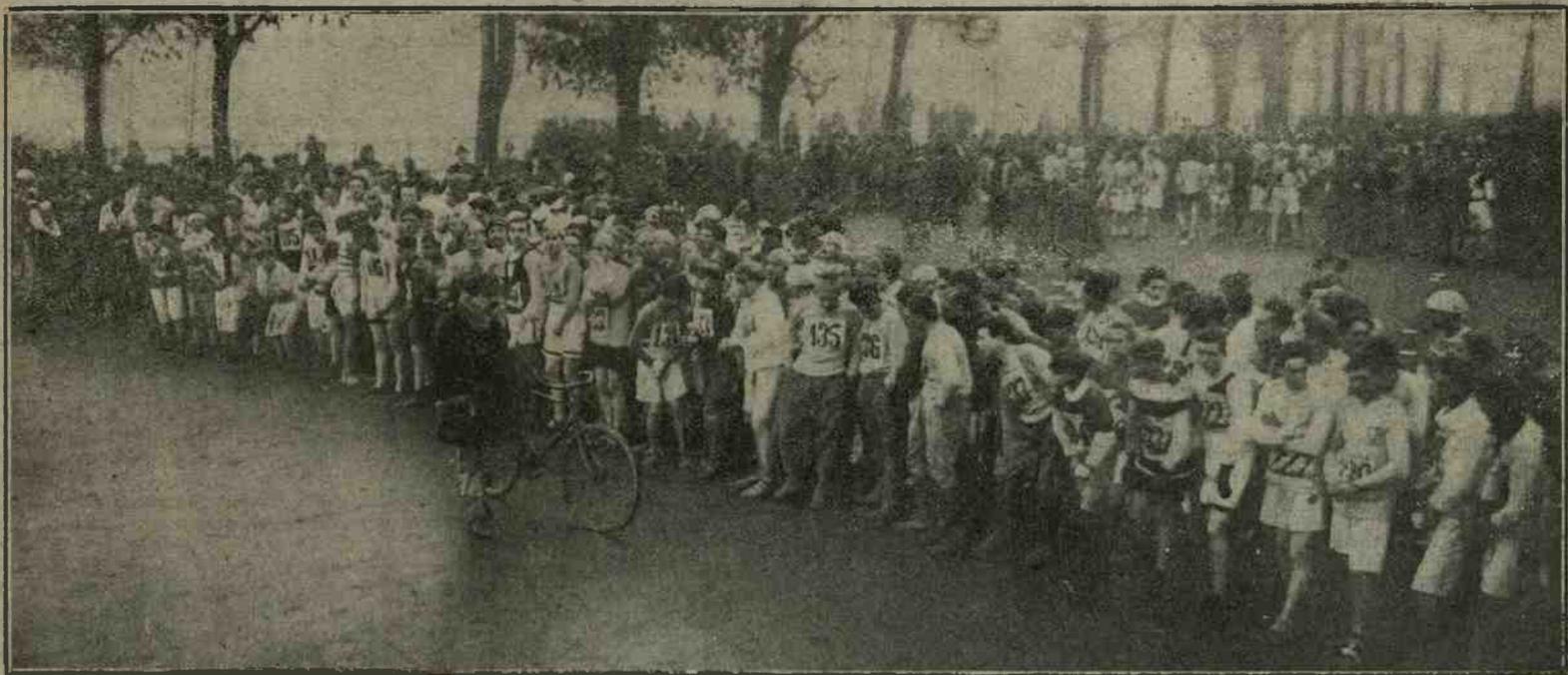
*Per informazioni rivolgersi alla*

**Società Aeroplani “SAVOIA”**

Via Manzoni, 5 - **MILANO**

Telefono 37-98.

Telegrammi: AEROPLANI “SAVOIA” - Milano.



Il Giro di Milano. — I concorrenti allineati pronti per la partenza.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

## Le Olimpiadi a Roma nel 1920?

*Nel riportare dal Giornale d'Italia quanto in esso si legge sulle future Olimpiadi, noi vogliamo avvertirvi che l'avvenimento si effettui. Ma occorre fin d'ora che un Comitato si formi con i migliori nomi dello sport italiano e questo Comitato, studiato il progetto, se ne assicuri l'effettuazione mediante l'appoggio morale e materiale del Governo.*

*Non si lanci cioè al mondo con troppa facilità una notizia dell'importanza delle Olimpiadi prima che il Paese non ne abbia assicurato il successo.*

*Prendiamo quindi per ora la notizia come augurio e tutti uniti facciamo che essa diventi realtà per l'onore sportivo della nostra grande Italia.*

V. G.

Il *Giornale d'Italia* pubblica un articolo a firma Felton » in cui si accenna alla possibilità dell'effettuazione in Roma per il 1920 delle Olimpiadi. « Le Olimpiadi del 1916 come si sa — scrive il giornale — avrebbero dovuto aver luogo a Berlino e il Kaiser e il governo tedesco, già prima della guerra, avevano dato il più grande impulso ai lavori di organizzazione sia per quanto riguardava l'allenamento degli atleti che avrebbero dovuto difendere i colori tedeschi, sia per la preparazione dello Stadio e dei campi nei quali avrebbero dovuto svolgersi le gare.

« Scoppiata la guerra, di Olimpiadi non si parlò più naturalmente ed il 1916 passò fra il sangue e i lutti. L'altra Olimpiade — poichè esse ritornano ad ogni spazio di quattro anni — cadrà nel 1920 e non ancora sono state posate le armi che già negli ambienti sportivi internazionali si torna a parlare di questa grande assise dello sport di tutto il mondo, del luogo ove si dovranno svolgere, delle nazioni che potranno essere ammesse alle gare.

« Tra Parigi, Londra, Bruxelles e Roma, le due ultime sono le più quotate e l'ultima più che l'altra. Negli stessi giornali francesi e inglesi la ipotesi che le Olimpiadi si svolgano a Roma è considerata con occhio piuttosto benigno. Altra volta si parlò di assicurare a Roma l'onore di ospitare il fiore dell'elemento sportivo di tutto il mondo e si ebbero varie riunioni al Grand Hotel, presenti il conte Pierre de Coubertin e il conte

Brunetta d'Usseaux per il Comitato Olimpico Internazionale, ma la riunione era composta in maggioranza di figure rappresentative e non di uomini appassionati per lo sport e la proposta cadde nel vuoto.

« Del resto fu anche un vantaggio perchè nè Roma, nè l'Italia avevano ancora la coscienza dell'importanza dell'avvenimento, dell'onore, del vantaggio che a noi sarebbero derivati, degli oneri che ci saremmo addossati.

« Oggi, invece, non è più così. L'Italia ha partecipato a tre Olimpiadi, a quelle di Atene, di Londra e di Stoccolma, riportando sempre migliori e più lusinghieri successi, specialmente nel campo della ginnastica o della scherma e non sono pochi coloro che hanno oggi di quelle manifestazioni un ricordo lucido e comprensivo, tanto che ad essi si può affidare, occorrendo, il compito di organizzare una riunione così complessa e piena di responsabilità come quella delle Olimpiadi.

« Inoltre oggi lo spirito pubblico è dovunque incomparabilmente più favorevole che prima non fosse ed i pubblici "poteri" più disposti a favorire un'iniziativa di questo genere.

« Inoltre il Comitato Nazionale Propaganda Sportiva ha indetto per l'anno prossimo le Olimpiadi degli Alleati con programma ridotto nelle manifestazioni sportive e nel numero delle nazioni che interverranno.

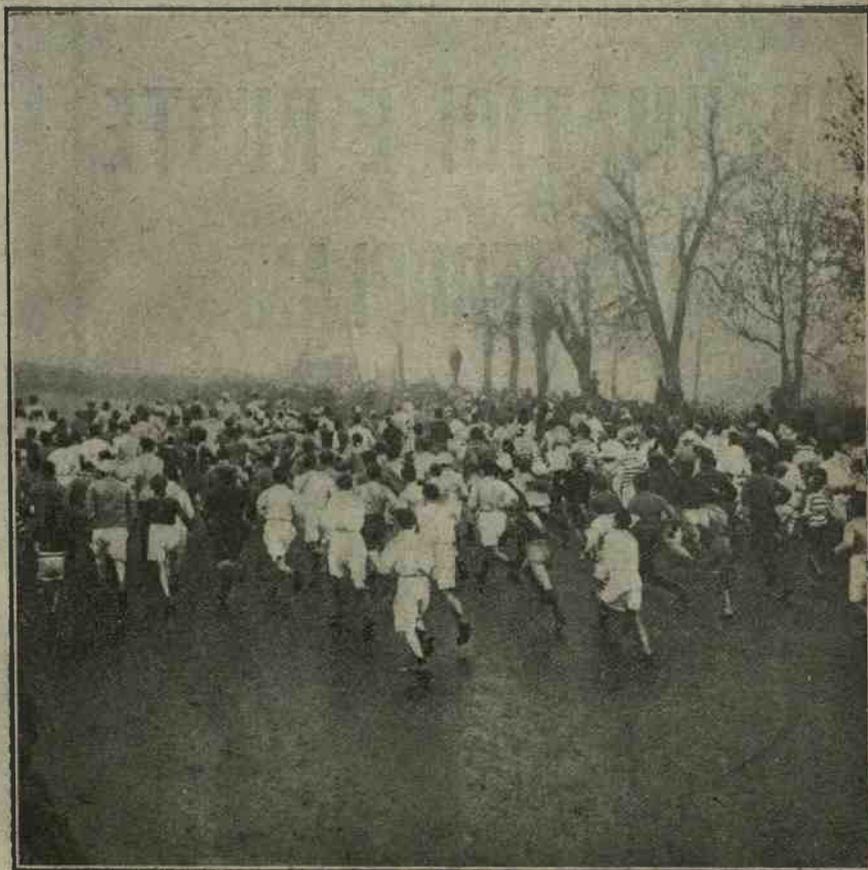
« Potrà essere questa quasi una prova generale e noi crediamo che il Comitato stesso, aiutato dalla stampa e dal Governo, potrà cavarsene con onore suo e del Paese. E se il Comitato Nazionale Olimpico saprà rivivere e rinnovarsi, specie sostituendo persone attive e competenti a quelle che per una ragione o per l'altra non ne fanno

più parte e se avrà un po' di oculato coraggio, nella primavera del 1920 sventoleranno al sole di Roma i vessilli di tutto il mondo civile.

« Senza entrare ancora in merito alla questione, è evidente come Roma non abbia un'arena sportiva degna di un così vasto movimento. Infatti, nonostante gli ultimi restauri, che cos'è il nostro Stadio se non un immenso scheletro di cemento, senza spogliatoi, senza cabine per massaggi? ».



Fanali ad olio per Bicicletta  
Brevetto "AQUILAS"  
F.lli SANTINI - Ferrara  
Vendita ai soli Negozianti.  
Fortissimi sconti ai rivenditori.



Il Giro di Milano. — Podisti in corsa.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

**SPORTSMEN !...**

adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

# I servizi civili dell'Aviazione

L'America — abbiamo letto in questi giorni — ha richiesto al Dipartimento della guerra la maggior parte degli aeroplani costruiti per i bisogni di guerra onde poterli adibire alla creazione di linee di servizio per la posta aerea. Il fatto è avvenuto quindi con quella praticità che gli americani sanno applicare nella loro vita, nei loro affari, in ogni manifestazione che li rende antesignani di progresso e di civiltà. E molte di queste linee, alcune delle quali del resto funzionavano già anche durante il periodo bellico, sono ora attivissime e saranno ancora aumentate di efficacia man mano che ritorneranno piloti dalla guerra o che dalle scuole usciranno gran numero di essi.

Un giornalista americano volle in questi giorni intervistare uno degli uomini silenziosi e fattivi come l'industria aviatoria ne conta in gran numero. Questi gli parlò dei servizi che potrà e dovrà rendere l'aviazione civile. Parlò con quella semplicità che li caratterizza e disse in poche parole come l'aviazione non dovrà se non partecipare in comune ai trasporti di materiale ed uomini come attualmente fanno le reti ferroviarie, le reti automobilistiche, pur trascurando — perchè ormai superati da quei mezzi di trasporto più solleciti, più economici, più moderni — tutti quegli altri mezzi di locomozione di cui ancora ci si serve in piccole regioni. Ed anzi, osservava l'intervistato, l'aviazione, data la sua immensa facilità di muoversi nella completa indipendenza, sarà quel grande mezzo di trasporto che non solo distruggerà, rimpiazzandoli, tutti i vecchissimi mezzi, ma sarà di forte concorrenza alle stesse ferrovie, allo stesso automobilismo. Non c'è chi non veda come dovrà avvenire che gli orari fissi dei trasporti ferroviari o marittimi, e l'ingombro delle strade per i trasporti automobilistici, avvanteranno sicuramente lo sviluppo delle linee aeree, quando l'uomo sarà persuaso della sicurezza di esse. Perchè ogni beneficio è maggiore nell'uso delle linee aeree e non resta che soltanto

la paura della non completa sicurezza. Questa completa sicurezza non dipende che da cause le quali per ora a noi sfuggono o sono sfuggite, per meglio dire, data l'urgenza del bisogno che si è avuto di velivoli e di aviatori per la guerra.



I nostri comandanti d'aeronautica.  
Il Colonnello aviatore Comm. Gaviglio  
comandante d'aeronautica della VII Armata.

A tante piccole difficoltà, a tanti piccoli difetti non si è potuto ovviare appunto perchè tutto urgeva, perchè la guerra si svolgeva — necessariamente — con un ritmo velocissimo da non permettere alcun indugio ne' soverchi studi e molte cose, le quali anche richiama-  
vano la mas-

sima attenzione, furono trascurate o furono riservate perchè di esse si avesse cura dopo guerra.

La stessa completa sicurezza nei viaggi e nei trasporti aerei noi la verremo ottenendo con l'uso maggiore che degli aerei si avrà con lo stabilire appunto queste poste aeree, questi trasporti di cose per ora poco voluminose e poco pesanti. Per il bene, per l'incremento quindi della industria aviatoria, che noi pronosticammo e pronostichiamo come uno dei migliori e maggiori trionfi dell'attività industriale italiana, noi abbiamo bisogno che i servizi di posta aerea si moltiplichino in Italia, senza inutili attese, senza pastoie burocratiche, senza tanti studi soverchi ed ancora più soverchie Commissioni che a questi studi dedicano forze innumerevoli e dispendiose riunioni. Anche per noi, come è avvenuto in America, avverrà che materiale d'aviazione ed uomini ad essa dedicati ci sarà e ci saranno restituiti dalla fronte di guerra. Dovrà essere sollecito compito dello Stato l'usufruirne al più presto, attuando servizi dappertutto, tra sponde e sponde, tra continente ed isole, tra paesi di montagna e paesi di valle, lungo i corsi di fiumi che alle loro rive vedono fiorire piccoli e grandi centri di commerci e di industrie. L'aviazione non deve, ed è già questo un compito importantissimo, soccorrere dove momentaneamente manchi la comunicazione ferroviaria o quella automobilistica, ma deve creare nuove linee di comunicazione, deve creare nuovi centri di collegamenti con paesi che finora ebbero troppo lunghe strade di allacciamento alle grandi arterie e che quindi si videro impedito quel facile commercio dei loro prodotti.

L'Italia dovrà produrre sempre di più, fino a bastare a sè stessa, fino a rendersi mancipi dagli altri paesi che finora l'hanno inondata dei loro prodotti, inaridendo nel suo popolo ogni fonte di lavoro e quindi di relativa ricchezza nazionale, obbligandoci alla spendita del nostro denaro ed alla conseguente svalutazione di esso attraverso cambi enormi, vere e proprie usure, vere e proprie

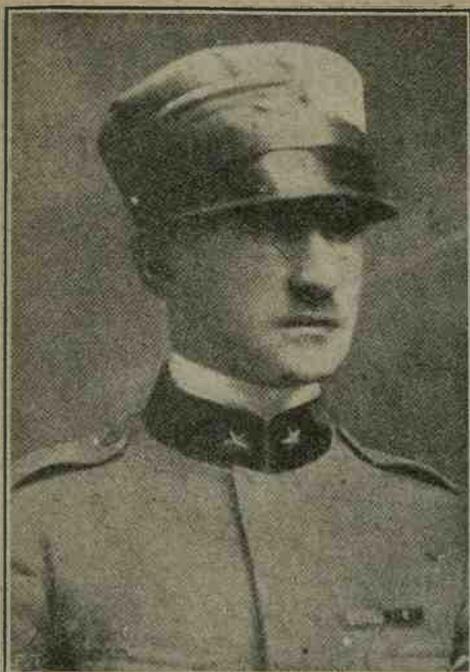
**FABBRICA TBRINESE**  
**PNEUMATICI E RUOTE**  
**PER AEROPLANI**  
**G. DAMIANI**

**TORINO**

**Via Belfiore, 50**



**Cinzano**  
*Vermouth - Vini Spumanti*  
F. Cinzano & C. Torino



I nostri aviatori decorati di medaglia d'oro.  
Il Tenente Casimiro Buttini, pilota aviatore di una delle nostre squadriglie da bombardamento, premiato con medaglia d'oro di motu proprio da S. M. il Re.

più misero di tutti e gli uomini, non allettati dal giusto guadagno che ne deriva dai commerci delle materie prodotte, abbandonerebbero queste terre all'improduttività.

Noi abbiamo voluto usare — per carità di patria — il condizionale, ma gli esempi non sono mancati di terre lasciate in abbandono, di industrie trascurate, sol perchè lo Stato non seppe a tempo promuovere quelle leggi che aiutassero la produzione, e non le facessero opporre una concorrenza insostenibile e tale da farci usare un prodotto estero quando in casa nostra avremmo dovuto e potuto ottenerlo, anche a miglior mercato, e trattenendo presso di noi il lavoratore, costretto ad emigrare per poter vivere.

Questi problemi sono i veri atti ad ottenere un'Italia grande e sicura del suo avvenire, ed essi vanno risolti tutti assieme, e non uno per secolo. Non sappiamo quali uomini e quali volontà e quali e quanti mezzi potranno servire alla soluzione di essi, ma sappiamo soltanto che bisogna essere svegli e non lasciarsi sorprendere da altri che prima e meglio di noi sappiano lavorare. Il mondo cammina con una velocità che a noi — abituati ancora un po' troppo ai sonni tranquilli delle benedette pratiche emarginate — fa una certa impressione di quasi confusione. Ma questo dipende dalle nostre abitudini e dalle nostre mentalità. Una guerra che ebbe da parte degli imperi centrali sopraffattori una meticolosa preparazione di quaranta e più anni, è stata liquidata, e con quale completa rovina dei sopraffattori stessi, e con quale completa rivoluzione nel mondo, nel breve spazio di pochi mesi. Diciamo pochi mesi, perchè non contiamo il periodo nel quale dovemmo difenderci, impreparati come eravamo all'assalto, e

contiamo invece dal momento in cui a nostra volta offendemmo e battemmo il triste maniaco offensore. Così è nelle altre manifestazioni della vita moderna. Non dobbiamo più rimandare a domani, ma lavorare oggi ed oggi attuare. Non un attimo della nostra attività può essere perduto in questi momenti di rifacimento.

Serviamoci di ciò che la guerra ci ha risparmiato e ci restituisce. Dove mancano treni e strade, profitiamo dell'aria che è libera e che ha trovato il suo conquistatore. Facciamo opera di congiungimento tra terre e terre d'Italia, fra prodotti di una regione e quelli di un'altra. L'aviazione molto ha fatto in guerra, moltissimo potrà e dovrà fare in pace. L'interessante si è che ci si muova, che si sia persuasi di questi grandi benefici che il genio umano ci ha apprestati con le sue creazioni, e che l'uomo deve saperle sfruttare subito, senza attese, senza rinvii, senza intralci di parole inutili, ma con serietà di intenti e con esecuzione sollecita di fatti.

**NOI.**

### L'industria aeronautica meridionale.

A Napoli nel seno dell'«Unione Regionale industriale» si è costituita la «Sezione per le industrie aeronautiche ed affini», della quale fanno parte le ditte che esercitano nelle nostre provincie stabilimenti addetti alla produzione dei diversi materiali per l'aviazione. La Sezione, che è presieduta dal conte Alessandro Pecori-Giraldi, ha un comitato composto dei signori: comm. Guglielmo Cutolo, cav. prof. Gabriele Arienzo, cav. Eugenio Foà, cav. Luigi Di Lauro e conte Carlo Lefebvre di Balsorano. La Sezione si propone la tutela e la difesa degli interessi generali dei soci e dell'industria.



Il Maggiore D'Annunzio ed il Capitano Palli scendono a Torino (di ritorno dal fronte dell'Aisne) sullo stesso apparecchio SVA (con motore SPA) del raid di Vienna.

imposizioni. Questo ci hanno detto e ci dicono gli uomini del nostro governo. Ma noi aggiungiamo che resterebbe vano ed irrisorio ogni nostro sforzo per una maggiore produzione quando questi prodotti non potessero ottenere, per mancanza di mezzi di trasporto, quei mezzi che ne facilitino il commercio con le terre nostre stesse e le nostre colonie, ed anche con l'estero al quale, in molte nostre cose, abbiamo in parecchi casi mosso una valida ed efficace concorrenza.

E' quindi facile il concludere come se da una parte sia oltremodo interessante per la grandezza della nostra amata patria l'amministrazione dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, lo è di pari quella che regola i trasporti e le comunicazioni postali, telegrafiche e telefoniche. Una terra che producesse e lasciasse questi suoi prodotti sul posto della produzione diventerebbe il

**SCUOLA PER MECCANICI  
E CONDUCENTI DI AUTOMOBILI**  
Via Balbis, 1 - **TORINO**  
(Riconosciuta dal Governo)

Un nuovo corso per Motoristi avrà inizio la sera del 3 Gennaio 1919, alle ore 20,45, nelle aule della Scuola per Meccanici e Conducenti di Automobili (Riconosciuta dal Governo). Esso conterà di lezioni serali teoriche e pratiche di montaggio di Motori fissi e rotativi, di misure di potenza al freno, sotto la guida degli ingegneri E. Marengo, L. Mussino ed I. Robotti.

Al termine del Corso che avrà la durata di 50 giorni, gli allievi, superato l'esame davanti ad apposita Commissione di cui farà parte un Ufficiale delegato dal Comando Aviatori, riceveranno apposito distintivo ed il Diploma che costituirà titolo di preferenza per l'ammissione degli interessati ai Corpi Aeronautici Militari.

Le iscrizioni si ricevono nelle ore diurne e serali alla Sede della Scuola, in Via Balbis, 1 (Telef. 63 02), dove si danno programmi e schiarimenti.

Il Direttore  
Ing. E. Marengo.

Il Presidente  
Avv. C. Gorla-Gatti.

**Gomme Plene**  
**WALTER MARTINY**  
per Autocarr.

**WALTER MARTINY** Industria Gomma  
Società Anonima - Capitale sociale L. 12.000.000 inter. versato.  
**TORINO - Telefono 28-90**  
FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



*Il cuore delle nostre di me infermiere.*

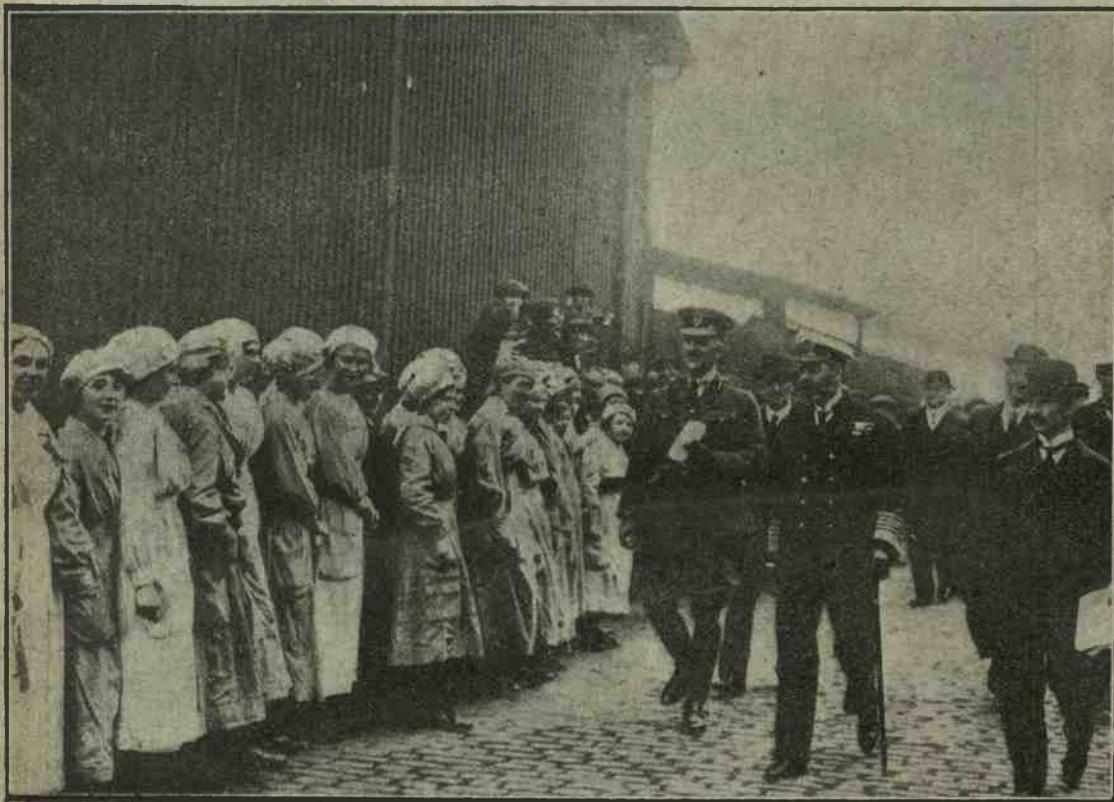
## DOPO LA VITTORIA

### L'elogio della donna

Il presidente Wilson, prima di lasciare l'America, ha letto al Congresso il suo messaggio annuale. Nel suo discorso Wilson non ha mancato di rilevare il magnifico contributo dato dalla donna alla guerra. Egli ha detto:

« E che diremo noi delle donne, della loro intelligenza nel vivificare i compiti, che esse assunsero, del loro spirito d'organizzazione e di cooperazione che dette alla loro opera la disciplina e che aumentò l'efficacia a tutto ciò a cui si consacrarono, della loro attitudine a compiti dei quali mai si

erano prima occupate, del completo sacrificio che esse fecero di se stesse in quanto compirono ed in quanto dettero? Il loro contributo ebbe un grande risultato al di là di qualunque previsione. Esse hanno aggiunto un nuovo splendore negli annali delle donne americane. Il minor omaggio che possiamo loro rendere è di eguagliarle agli uomini nei diritti politici, così come esse si sono dimostrate pari ad essi in tutti i campi del lavoro pratico nei quali si sono cimentate, sia per se medesime, sia per la loro patria. Giorni così grandiosi sarebbero offuscati se omettessimo quest'atto di giustizia. Oltre agli immensi servigi pratici che le donne hanno reso alla nazione, il loro spirito animatore di una economia sistematica ha reso possibile a noi di procurare al mondo ed agli eserciti combattenti viveri e tutto quanto posse-



Il Re d'Inghilterra visita i principali stabilimenti del suo Regno. — Il Re fra le operaie dei Cantieri della Clyde.

# La Donna ha con

devamo e che poteva servire alla causa comune. I particolari di questa storia non potranno essere mai scritti interamente, ma noi li portiamo scolpiti nei nostri cuori e ringraziamo Iddio di poterli chiamare padri di tali donne ».

..

La regina Maria d'Inghilterra ha inviato alle donne dell'Impero un messaggio di ammirazione e di gratitudine per il loro coraggio, la loro risoluzione e l'opera da loro compiuta durante la guerra. La Regina esprime l'ardente voto che esse continuino ad arrecare, durante l'ora che si apre, lo stesso spirito di sacrificio e di devozione alla



*Donne inglesi add*

causa pubblica, ai nuovi problemi e ai nuovi doveri che ci attendono.

La Regina termina, dicendo: « Come noi siamo rimaste, durante la guerra, strettamente unite nelle nostre sofferenze e nelle fatiche, così dobbiamo rimanere e dobbiamo lavorare con la stessa unità alla ricostituzione e ricostruzione del paese ».

## I nostri problemi

(A quelli che amano lo Sport).

Siamo d'accapo? No; finché un problema non è risolto, gli uomini — che come noi hanno dedicata tutta un'esistenza perchè esso lo sia — de-

# Officine di Villar Perosa

## Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

# tribuito alla Vittoria

vono restare sulla breccia, e noi vi restiamo. Lo sport, sia detto fino all'ultra-sazietà, non deve, non può essere una ragione di svago, di divertimento, di piacere per singoli individui, ma deve essere un beneficio sociale estensibile a tutti, come lo è l'istruzione elementare, come lo è l'igiene e la previdenza e la cura contro le malattie.

Lo sport — che possiamo chiamare anche educazione fisica — deve essere una legge, deve essere una imposizione anche per quegli che non vogliono riconoscerlo come un bisogno, ed esso deve essere praticato non solo dai volenti, che sarebbe ed è facile cosa, ma anche dai nolenti, come sono applicate — ci si passi il paragone un po' volgaruccio ma forse ben penetrante in certe



aratura meccanica.

menti che non vogliono prestarsi a certe concezioni moderne — le disinfezioni, le vaccinazioni.

Lo Stato, questa benedetta istituzione dalla quale abbiamo preso la non sempre bella abitudine di tutto attenderci, non pare che per ora abbia la intenzione di seguirci nel nostro argomento. Ce ne dispiace, e vorremmo che il popolo fosse persuaso di questo bisogno organico perchè ne facesse un vero obbligo ai deputati che ci daranno le prossime elezioni generali. Ma per ora, in attesa delle elezioni, della persuasione del popolo e di quella dei suoi rappresentanti e di quel governo, il quale vorrà entrare nei nostri giustissimi concetti, occorre far qualche cosa da noi e per noi.

Intanto l'abbiamo visto l'effetto di tutte le nostre parole; non una sola di esse è stata portata in parlamento da deputati o ministri, e le cose dell'istruzione pubblica son passate lisce lisce



A Londra le nobilissime dame italiane raccolgono libri e giornali di lettura per i nostri soldati feriti.

con i metodi antichi, senza il minimo accenno a quell'educazione fisica della gioventù che pur tanti finmi d'inchiostro è costata... e costerà.

Dobbiamo per queste deficienze dei nostri governanti e dei nostri rappresentanti abbandonare la via intrapresa da anni ed anni, e lasciare che questo nostro popolo cresca sempre più intristito dalle nuove fatiche che la modernità appresta e richiede a maggiore scapito della salute, a maggior disfacimento dell'organismo? No. Noi non abbandoneremo il campo e mentre da una parte continueremo a spingere i poteri pubblici verso la persuasione di rendere obbligatoria l'educazione fisica (ma non quella noiosa ginnastichetta che serve solo a scusare gli organi immiseriti dei poveri maestri), d'altra parte con quel senso pratico che mai da noi deve disgiungersi dobbiamo far da noi quello che ci è possibile di fare onde mantenere viva nel popolo la fiamma del-

l'entusiasmo per le discipline sportive, perchè la passione anuente e mai diminuisca, e perchè le stesse discipline sportive, effettivamente e seriamente disciplinate servano a dare quegli indirizzi validi e precisi per ottenere la vera applicazione di esse a tutte le classi sociali, a tutti i giovani per i quali specialmente lo sport deve essere fonte di rigenerazione fisica e — per conseguenza — morale.

Una delle cose da attuare perchè venga raggiunto lo scopo di creare una vera vita sportiva nel nostro paese, è quella della unione di tutte le forze, sparse e divise, malamente e troppo sparse, inutilmente o senza cause profonde divise. Se ci costituiamo in una grande assise e volessimo con vero sentimento di giustizia, e col vero e profondo convincimento di fare opera a pro dello sport *unicamente*, ci sarebbe facile accorgerci come le tante divisioni non sono che piccole



Alla rivista del Lord Mayor di Londra. — Lavoratrici della terra con un carro di paglia.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

## Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

beghe di piccoli uomini, e che tolti di mezzo quelli scomparirebbero anche quelle altre.

Ebbene sia; costituimole queste assisi. Formiamo un grande comitato, una grande federazione delle federazioni, e queste a sua volta sieno l'espressione delle molteplici società sportive.

In questo nostro parlamento, dove non esistono partiti, ma esiste un solo scopo da raggiungere, noi stabiliremo il grande codice dello sport, fatto di pochi articoli, di poche parole, di pochissimi argomenti causidici, ma viceversa maturato di fatti, di grandi fatti, e che possa servire un giorno a quel governo che, abbandonate le vecchie vie del tempo che fu, vorrà dare al popolo la grande esistenza moderna e civile.

Facciamo questa federazione delle federazioni. In questi nuovi codici stabiliremo la nuova vita dello sport e del popolo che ad esso vorrà e dovrà dedicarsi. Non divisioni, non particolarismi, non campanilismi, non creazioni di idoli posticci che cadono al primo soffio, non invidiuzze di omiciattoli, non grettezze di concezioni, ma aria pura e libera, vento che sferzi e spazzi, vento che corra e sorpassi il vecchiume delle idee stantie, nuovi, nuovissimi orizzonti, nuove, nuovissime idealità da raggiungere.

Questo dobbiamo portare come tema di discussione alle nuove grandi assisi sportive, di questo dobbiamo discutere e di niente altro, e quando tra noi apparisse come ombra nefasta l'interesse di una persona, come quello di un gruppo, fosse pur quello di una città, fuori, fuori questa infezione di peste antica che mina l'organismo fino alla distruzione completa di esso.

Amici miei, vecchi e nuovi, siatemi compiacenti di leggermi, perdonatemi ancora una volta queste lamentele, questi sfoghi, questi richiami alla realtà della vita, riconoscete che il torto è di tutti quanti, mettiamoci purchessia ginocchioni a pentirci dei nostri peccati trascorsi — peccati commessi nella maggior parte dei casi in buona fede — ma salviamo una buona volta la situazione che ridotta come è ora è semplicemente insostenibile.

La federazione delle federazioni tratterà o meglio tratterebbe le cose in generale, ma qualora dovessero sorgere anche delle quistioni particolari, essa dovrebbe avere un comitato che giudicasse ed alle cui deliberazioni si dovrebbe ubbidire. Noi abbiamo bisogno che la nuova vita sportiva italiana, e potremmo essere di esempio anche alle altre nazioni le quali, sia detto a nostro momentaneo sollievo, non hanno organismi perfetti in ogni loro parte, abbiamo adunque bisogno che la nuova vita sportiva italiana si svolga sotto principi semplici ed efficaci: completo disinteresse finanziario, completa purezza nel disciplinamento delle cose, completa disciplina nella esecuzione di ogni manifestazione. E un solo scopo ci riunisca, quello di concorrere con tutte le forme, con tutti i mezzi leciti ed onesti e puri, alla educazione fisico-sportiva di questa nostra bella gioventù che ha diritto, per quello che ha fatto e per la splendida sicura promessa di quello che è capace di fare nell'avvenire, a tutte le nostre cure, a tutto il nostro amore, a tutto il nostro lavoro.

Amici, seguiamo il corso delle cose anche noi che allo sport dedicammo la nostra vita, il nostro lavoro, la nostra parola scritta o parlata. Siamo al corrente con la vita che si svolge oggi con significato di vera modernità, di vero progresso. Non jrestiamo indietro noi che dobbiamo e vogliamo e sappiamo essere all'avanguardia. Uniamoci praticamente noi che lo siamo già teoricamente. Nulla ci può e ci deve dividere quando tutto ci unisce. Formiamo un fascio solo di energie e di volontà ed allora avremo nelle nostre mani tutti i mezzi per vincere, se qualcuno o qualcosa ci sarà che dovrà essere vinto, e per arrivare a raggiungere il nostro grande ideale.

La Stampa Sportiva.

## Dal taccuino dello Sportsman

(Ciò che non si illustra).

— Il Giornalismo sportivo in Italia acquista di giorno in giorno nuovi colleghi e registra nuovi giornali. A Roma escono al lunedì i supplementi sportivi dei fogli politici il *Messaggero* ed il *Giornale d'Italia*. Si parla anche di un terzo supplemento quello del *Tempo*.

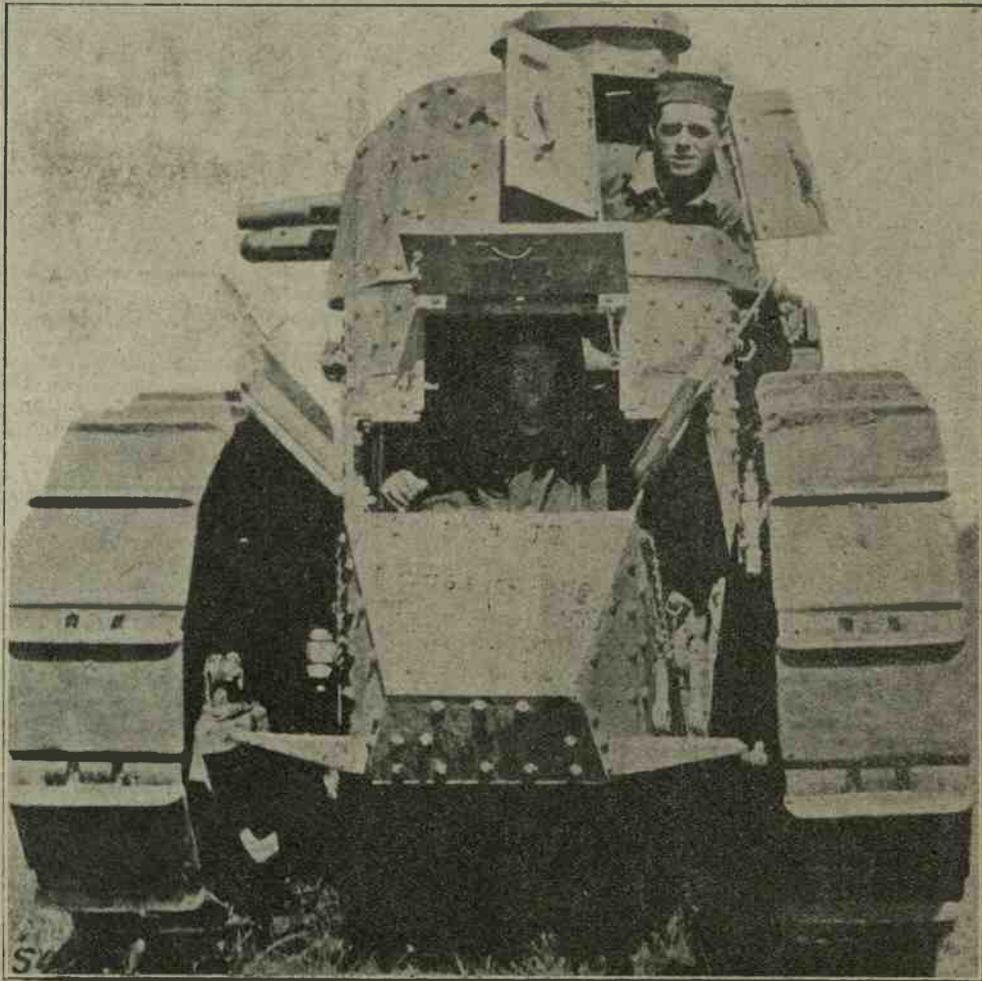
— Il *Messaggero dello Sport* ha lanciato il programma di una Corsa ciclistica Roma-Trento-Trieste in 4 tappe (km. 1025). I tappa Roma-Ancona; II tappa Ancona-Ferrara; III tappa Ferrara-Trento; IV tappa Trento-Trieste.

— A Milano si è però un po' preoccupati di questa nuova attività sportiva della Capitale, ed allo scopo di concretare un'unica grande disciplinata (scrive la *Gazzetta*) manifestazione per un omaggio dello sport italiano allo sport redento di Trento e Trieste, è indetta per il 22 dicembre una riunione di rappresentanti di Federazioni, Associazioni e personalità sportive.

— Gli avvenimenti di football non hanno ancora

— Di questi giorni è stata conferita al ragioniere Gobbi, assessore municipale, procuratore generale della mondiale Casa Cinzano, la commenda della Corona d'Italia. Al rag. Gobbi, che all'amministrazione pubblica di Torino si dedica da lungo tempo con alta competenza, noi esprimiamo i nostri rallegramenti più vivi. E la stessa cosa facciamo all'antico compagno di studi l'avv. Gino Olivetti, segretario della Lega Industriale, che pur lui, per le benemerenze acquisite, è stato insignito della commenda.

— Gli oneri sempre crescenti della guerra hanno causato un notevole aumento del debito pubblico non soltanto in Italia ma in tutti gli Stati belligeranti. Non sarebbe bastato, naturalmente, il provento delle imposte vecchie e nuove. Ecco in riassunto la cifra dei principali Stati belligeranti al 31 dicembre 1917 indicate in miliardi di lire; Italia 14,1 e 34,6; Gran Bretagna 18,1 e 146; Francia 34,2 e 115; Russia 23 e 110; Germania 24,2 e 128,2; Austria-Ungheria 20,5 e 84. Per la Germania, l'Austria-Ungheria e la Russia, in mancanza di mezzi di controllo, le cifre sono approssimative, basate sui dati forniti da quegli Stati. Il debito pubblico dei sei maggiori Stati belligeranti era dunque, di 135,1 miliardi al 31 dicembre 1913; nel corso della guerra è salito a 432, con l'aumento del 357 per cento. Nel 1913 l'onere per ciascun abitante



I tanks americani. — Come stanno gli uomini all'interno. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

ripreso i loro successi del passato. Nonostante la babilonia federale qualche buona manifestazione si ha a Milano con il torneo per la Coppa Biffi.

— Dopo i matches di domenica 8 dicembre rimangono da giocare i seguenti matches: Internazionale-Saronno; Milan-Legnano; U. S. Milanese-Enotria, Godiardo.

Il punteggio attuale è il seguente: U. S. Milanese, p. 7; Internazionale, p. 6; Legnano, p. 5; Milan, p. 4; Saronno, p. 2; Enotria, p. 0.

In sostanza la gara sembra decisa perchè sulla carta l'U. S. M. e l'Internazionale dovrebbero vincere i loro incontri con l'Enotria e il Saronno. Se, per una dannata ipotesi, l'U. S. M. dovesse fare match pari con l'Enotria e l'Internazionale e il Milan vincere Sul Saronno e il Legnano, avremmo: U. S. M., Milan e Internazionale a 8 punti pari.

Se l'U. S. M. dovesse perdere il suo incontro con l'Enotria, la Coppa potrebbe essere dell'Internazionale o richiedere un incontro decisivo Milan-Internazionale.

— Il ciclista italiano Verri continua le sue vittorie in America. — Sulla pista di Madison Garden Verri ha vinto il match internazionale riuscendo primo con punti 24 su Kuamer punti 16, Dupuy punti 12, Grenda punti 9.

— Il 25 dicembre sarà disputata nel Tevere a Roma una gara di nuoto per la Coppa della Vittoria.

era di L. 402 nell'Italia, di 402 nella Gran Bretagna, di 876 nella Francia, di 179 nella Russia, di 372 nella Germania e di 418 nell'Austria-Ungheria. Al 31 dicembre 1917 era, invece, di L. 938 nell'Italia, di 3251 nella Gran Bretagna, di 2948 nella Francia, di 8.0 nella Russia, di 1972 nella Germania e di 1714 nell'Austria-Ungheria.

Io so tutto.



## I traffici automobilistici

La guerra è finita; uomini e materiali in abbondanza si riversano dalla fronte nelle retrovie. Occorre — ci hanno detto ministri e commissioni, quelli e queste sicuramente (giova sperarlo) apparecchiarsi prima che la guerra avesse accennato a finire — che la nazione, per ora soltanto la nazione (che per l'emigrazione dovrassi pensare a disciplinare con concetti nuovi la importante materia) assorba per i suoi bisogni presenti, che sono molti, e per quelli a venire, che saranno moltissimi, questi uomini e questo materiale che la guerra aveva accumulato per suo conto e bisogno e che ora ci restituisce.

L'automobilismo — questo mezzo di locomozione che in Italia ebbe ed avrà uno sviluppo, forse inimmaginabile per le immaginazioni di poca portata, tanto per ciò che riguarda la costruzione, come per ciò che riguarda l'applicazione — deve essere dallo Stato regolarizzato come un vero e grandioso ed indispensabile servizio di Stato. E' ben vero — non serve a nascondere — che esso presuppone la soluzione del problema della viabilità, ma se noi ad ogni bisogno ne uniamo un altro, finiremo per trascurare l'uno e l'altro e la soluzione se ne va a quelle tali calde greche. I servizi automobilistici devono essere impiantati con la massima velocità anzitutto perchè la nazione ha bisogno di rimettere in circolazione tutto il suo sangue e per tutto l'organismo intero, senza alcuna eccezione. Finora la guerra aveva fatto concentrare in un solo scopo, come in un solo membro, ogni sforzo, ogni fatica, ogni prodotto del lavoro. La nazione intera aveva sopportato tutte le manchevolezze, le deficienze che a loro volta si trasformavano in sacrifici talvolta durissimi.

Ma ormai i bisogni sono risorti, ormai questa nazione, che è un organismo vivente, di vera e grande vitalità, sente che deve avere tutta la sua vita, e per viverla deve muoversi, come si muove il sangue per tutte le vene e le arterie, grandi e piccole, non una esclusa. L'automobilismo — se

anche per ora non ci sarà possibile una perfettissima organizzazione di servizi — deve soccorrere prontamente alla soluzione di questo magnifico problema, quale è la ripresa della circolazione. Abbiamo terre nuove, conquistate dal valore dei nostri uomini, dai sacrifici inenarrabili del nostro grande popolo; abbiamo terre che ebbero per poco volgere di lune il dolore della dominazione straniera, del bieco conquistatore che fu più morto quando più sembrò vivo ai pavidetti ed agli inetti (noi su questo nostro foglio mai avemmo un benchè minimo sussulto anche nei più tristi momenti); abbiamo terre che restarono, in questo triste periodo della insana guerra, abbandonate per mancanza di uomini e perchè giustamente lo Stato — che fu il popolo — altre più gravi preoccupazioni ebbe, perchè si trattava di salvare la patria ed il mondo; tutte queste terre ora hanno bisogno urgente di vivere, e di vivere nel vero grande senso della parola. Esse mancano di allacciamenti con le reti ferroviarie, queste o mancanti, o lontane, o distrutte dalla furia bellica; questi allacciamenti sono indispensabili al trasporto di uomini, di derrate, di oggetti d'ogni genere. Non si può — è ovvio il constatarlo — attendere alla costruzione di nuove linee ferroviarie, mancandone ora i progetti, il materiale e tutte le principali occorrenze: dovrassi quindi, per forza di cose, ricorrere all'automobilismo, a questo grandioso ed utilitario mezzo di locomozione che è di attuazione facile e sollecita, che non esige lunghi studi o più lunghi progetti, che può subire con la massima facilità quei mutamenti che l'esperienza potrà dettare. Sarà così provveduto, con la creazione di queste innumerevoli linee automobilistiche, al piazzamento dell'immane materiale di guerra, senza che esso abbia bisogno di trasformazione alcuna o di nuovi adattamenti, ed a quello di tanto personale creato dalla guerra e per la guerra, e che anch'esso per la sua parte non ha bisogno di alcuna trasformazione nuova o di nuove istruzioni per l'adattamento a trasporti ed a persone per opera di pace.



Alessandro Ognio, automobilista ed aviatore fervente, sostenitore dell'industria italiana, è stato di questi giorni nominato, per le sue benemerite, cavaliere della Corona d'Italia. Felicitazioni vivissime.

Ed è però che il nostro vivo desiderio sarebbe il vedere un grande interesse da parte dello Stato nella risoluzione di questo che a noi pare facile problema. Non è nostro compito, che ce ne mancherebbe lo spazio, uè qui sarebbe il luogo adatto ad una dettagliata discussione, di istradare l'amministrazione dello Stato col dettarle norme e regolamenti, ma siamo intimamente persuasi che un sollecito stabilirsi di linee automobilistiche in ogni canto d'Italia dovrebbe costituire una delle migliori e maggiori preoccupazioni dei nostri uomini di governo oggi, meglio che domani, per far sì che questo sano e perfetto organismo, quale si è dimostrata la nostra Italia, abbia a fiorire subito nei suoi commerci, nelle sue industrie, col suo popolo che fu eroico in guerra come è magnifica tempra di lavoratore in pace. Dia lo Stato l'esempio di energia e di volontà ferma e possente nella coordinazione di elementi di progresso e di civiltà, e questo popolo, benedetto e santificato dal dolore e dalle conquiste ottenute col dolore, saprà sempre più elevarsi e marciare all'avanguardia con le nazioni più progredite.

L'automobilista.



Per dove è passato l'ex Kaiser. L'Olanda. — Posto di polizia militare tedesca alla frontiera tedesca.

**BERGOUGNAN  
& TEDESCHI**

**I PNEUMATICI**

che vinsero

tutte le principali corse dilettanti.

# 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.

# Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima

**Giov. Hensemberger**

Milano - Monza

**Esportazione in tutto il Mondo**

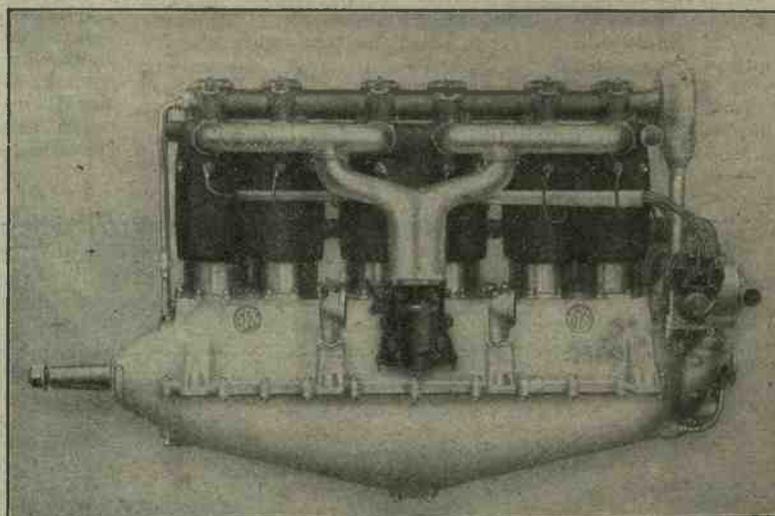
Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

# TORINO **SPA** GENOVA

Capitale L. 10.000.000.

## Produzione di guerra

Camions militari.  
Affusti automobili.  
Autoambulanze.  
Autocarri speciali.  
Motori p. aeroplani.

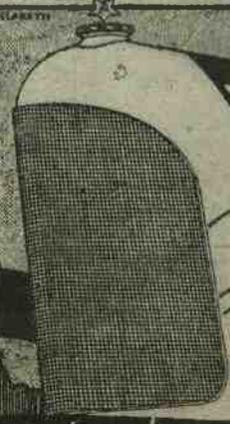


## Produzione normale

Automobili da turismo.  
Camions industriali.  
Omnibus per servizi pubblici.  
Autocarri speciali.  
Motori per imbarcazioni.

Il Motore d'Aviazione " **SPA** „ ha al suo attivo, oltre ai massimi Records di velocità-distanza, i Raids di guerra: **Friedrichshafen, Innsbruck, Zagabria, Pola, Vienna, Franzensfeste.**

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI.



**FABBRICA RADIATORI BREVETATI**

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA

RIPARAZIONI!



# P. COTTINO & C.

CASA FONDATA  
NEL 1898

**FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA**

TORINO

TELEFONO 22.75 TELEGRAMMI COTTINORADIA

**IL LEONE SI RISVEGLIA E RUGGISCE**

Quando corre

**PEUGEOT**

VINCE

**Fabbrica Cicli PEUGEOT**

G. e C. Fratelli Picena di CESARE PICENA - Torino

Concessionario per Torino Sig. EUGENIO PASCHETTA, Via S. Teresa, angolo Via Genova.

**BOSCO & MARRA**

Fabbrica Italiana

**ARTICOLI e ABBIGLIAMENTI SPORTIVI**

Fornitrice delle principali Società Sportive  
e dei Campi Sportivi al fronte.

**BOSCO & MARRA - Torino - Via Roma, 31**  
(Entrata Via Cavour).

Già **Negozi** VIGO



Officine **“Radio”** Milano

Candele di accensione

per Motori di Aeroplani, Automobili, ecc.

**Uffici:** Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41 - **MILANO**

**Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri**

**GIOVANNI AMBROSETTI**

Sede Centrale: - **TORINO**

Succursali a: **MODANE - 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.



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

**Giorgio Mangiapan e C.**

Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8  
Via Copernico, 32

**Milano**

Telefono 60-372  
Telefono 60-345

Autocarri G. M. C. (Tipo Solter) per portate utili da 50 a 150 quintali — Trattori per traino utile fino a 300 quintali. — Carri da rimorchio a sterzo demoltiplicato per la volta obbligata, per portate da 35 a 120 quintali. — Apparecchi di lavaggio **ECONOME**. — Motofalciatrici. — Trattori agricole G. M. C. (Tipo Rasura).

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

**Gio. ANSALDO & C.**

**GENOVA**

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede **AMMINISTRATIVA** ed **INDUSTRIALE: Genova.**



Aeroplano Ansaldo in volo.

### **Stabilimenti:**

- |   |  |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stabilimento Meccanico.</li> <li>2. Stabilimento per la costruzione di Locomotive.</li> <li>3. Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie.</li> <li>4. Stabilimento della Fiumara per Munizioni da Guerra.</li> <li>5. Stabilimento per la costruzione di Motori da Aviazione.</li> <li>6. Fonderia di Acciaio.</li> <li>7. Acciaierie Fabbriche Corazze.</li> <li>8. Stabilimento per la produzione dell'Ossigeno e dell'Idrogeno.</li> <li>9. Stabilimento termo-chimico (Tungsteno e Molibdeno).</li> <li>10. Nuovo Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie.</li> <li>11. Stabilimento Elettrotecnico.</li> <li>12. Fonderie di Bronzo e di Alluminio.</li> <li>13. Stabilimento Metallurgico Delta.</li> <li>14. Officine per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna.</li> <li>15. Cantiere Aeronautico N. 1.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>16. Cantiere Aeronautico N. 2.</li> <li>17. Cantiere Aeronautico N. 3 (già SIT).</li> <li>18. Cantiere Aeronautico N. 4.</li> <li>19. Cantiere Aeronautico N. 5 (già POMILIO).</li> <li>20. Fabbrica di tubi Ansaldo.</li> <li>21. Stabilimento per la fabbricazione di Bossoli d'Artiglieria.</li> <li>22. Cantiere Navale.</li> <li>23. Cantiere per Navi di legno.</li> <li>24. Proiettificio Ansaldo.</li> <li>25. Fonderia di ghisa.</li> <li>26. Officine allestimento navi.</li> <li>27. Stabilimento per la lavorazione di Materiali refrattari.</li> <li>28. Cave e Fornaci.</li> <li>29. Miniere di Cogne.</li> <li>30. Stabilimento Elettrosiderurgico Alti forni, Acciaierie, Laminatoi.</li> </ol> |
|---|--|