

sino alle famose rovine di Solunto. Il tempo chiaro e bello, con un sole splendente, in un'aria pura e fresca, rese il clima mite e piacevole, sicché unitamente alla nota gaia del gentil sesso, l'ascensione fu più che mai piacevole.

Dopo una breve visita all'antica città distrutta si vagò un po' più in alto a godere il magnifico spettacolo del Golfo di Palermo, e del caratteristico Capodi Mongerbino, che stendevasi dai nostri piedi sino al sottostante mare.

Ritornati per la stessa via si proseguì ancora a piedi sino a Bagheria, diversi chilometri lontano da Santa Flavia, ove arrivati dopo una visita al Palazzo Palagonia (classico per i famosi monumenti e pitture metopici) si andò a colazione dentro la bella villa Trabia.

Soddisfatti gl'impeti dell'appetito alcune comitive frammiste di gaie signore, cominciarono alcuni giuochi sportivi, sino al punto che furono chiamati a sentire il discorso inaugurale del commendatore ing. Spadaro.

Esso con parole elevate, e con un senso squisito discusse eloquentemente, come l'educazione fisica dei due sessi possa esser giovevole in tutto all'avvenire sociale.

Parlò in seguito l'avv. Sportelli ringraziando gl'intervenuti alla spontanea cooperazione che mettono per la Società nascente, e annunciando nello stesso tempo l'elezione a presidente del suddetto comm. Spadaro.

Entusiastici applausi scoppiarono unanimi per la scelta del presidente che meglio non poteva essere, per le qualità non comuni d'intelletto e di piena competenza allo sport. Dopo ciò fu dato il segnale della ripresa della marcia ascendendo la montagna di Valguarnera, sito pittoresco di Bagheria. Ritornati a Villa Trabia, siccome il treno per il ritorno a Palermo passava fra tre ore circa, ad iniziativa dei più animosi si aprirono le danze al suono della Banda cittadina improvvisata a Bagheria. Fu anche ciò un accessorio gaio, e pieno di brio, alla nota dell'escursione, e le signore fecero a gara nel ballo senza stancarsi mai e da non temere rivali tra gli uomini.

Il ritorno si compì felicemente nel treno, lasciando in tutti l'indimenticabile ricordo della riuscitissima festa.

Augurii fervidi alla Società nascente, e maggiori augurii siano per il conseguimento completo del proprio programma che, appena sarà completamente redatto, vi manderò.

Vincenzo Lo Cascio.

## La crisi dei "Salon"?

Ho messo il punto interrogativo perchè io non ci credo, anzi credo che essa momentaneamente appaia, ma che realmente non sia che un fenomeno passeggero.

Esso fenomeno servirà, come la crisi industriale automobilistica, a produrre dei forti mutamenti nell'organizzazione delle esposizioni automobilistiche, ma non a farle del tutto scomparire dalle cose viventi.

E che delle radicali modificazioni siano, più che necessarie, indispensabili, è cosa che non solo da oggi, ma da parecchio tempo si va predicando ai signori costruttori, che secondo me dovrebbero essere i veri, se non soli, arbitri della situazione, ed ai signori organizzatori di Mostre che i bisogni, le volontà dei primi dovrebbero prevedere, indovinare e mettere in atto.

Prendiamo per inizio del nostro ragionamento quello che succede a Parigi attualmente da dopo la chiusura del decimo Salon al Grand Palais; Salon che ha avuto il solito successo, essendo le Mostre di Parigi il rendez-vous mondiale di agenti, acquisitori, sportsmen ed amatori del genere, nonchè di tutti quelli che, pur non usando l'automobile, ne sono ugualmente entusiasti. Il decimo Salon di Parigi, che è stato chiamato più

semplicemente *La Decennale*, si è chiuso lasciando dietro di sé un lungo strascico di discussioni ed anche di polemiche.

Io ho seguito, per quanto mi è stato possibile, sui fogli parigini (perchè colà ogni discussione che interessi fortemente il pubblico è fatta davanti ad esso, alla luce del sole, senza sottintesi e senza dietroscena), questa disputa, ed un giornale anzi ha pubblicato interviste, lettere e pareri dei costruttori, agenti e personalità del mondo sportivo ed industriale automobilistico, ponendo ad essi le diverse questioni che minacciano o prolungano la vita dei Salons parigini.

Manco a dirlo, i pareri sono stati di diversa specie; una gran maggioranza ha detto che il Salon deve farsi annualmente, perchè gli affari anche questa volta sono stati buoni, e non c'è ragione quindi di non organizzarlo. Tantopiù,

Un'altra gran parte di costruttori, ed anche commercianti del genere, dice: « Fate ancora Salon annuale, ma abolite il lusso, abolite le decorazioni costosissime, le luci, gli ori, i ferri battuti, le sculture e le pitture, e lasciateci mettere in mostra gli automobili, in modo da dare al vero intenditore di fare la propria scelta, senza lasciarsi stordire dal lusso di mille luci e di uno sfarzo di mille e una notte.

E sembrerebbe che essi non avessero torto io infatti personalmente sono sempre stato questo parere ed ho sempre combattuto in favore di questa tesi che mi sembra ora giustissima, ed ora perchè la propaganda a base di lusso non sembra più necessaria per attirare, quando l'automobile da se stesso attira) se non sorgesse altro a dire: Sì, ma non sapete che se domo abolite il lusso di decorazioni e di luci non va-

gono a visitarci che quattro milioni di ingegneri e di sportsmen i quali del resto possono ancora risparmiarsi l'incomodo di venire al Salon visitando o le fabbriche o le agenzie. Invece con la scusa dell'apparato scenico attiriamo una folla di ignari, profani, e specialmente di donne le quali s'innamorano magari un paio di... fanali più lucidi degli altri e pregano... o costruiscono l'uomo ad acquistare quell'automobile con quei fanali.

Questo argomento, che darebbe ragione pienamente a quelli che vogliono abolito il lusso perchè dietro quei fanali si nascondono un *chassis* della ditta *Pannes e C.*, l'ho letto in un giornale serio che protegge il lusso con mezzi... mondati ma poco convincenti.

Ci sono degli altri, e sembra dei pacifici sognatori di pacifici universali (mentre i milioni sono negli arsenali e nelle fabbriche d'armi), i quali niente meno dicono: Perchè non si fa un accordo tra Parigi, Londra, Berlino, Madrid, Pietroburgo, Torino o Milano e tutte le altre capitali... automobilistiche per fare un solo grande Salon automobilistico all'anno in diverse sedi?

Un bel sogno, ma che non avrà mai neppure la più lontana possibilità di realizzazione per la semplicissima ragione che l'automobilismo non è un fatto ideologico come la famosa pace con relativa conferenza dell'Aja, o un Congresso per il *Libero Pensiero* ma è un'industria, e come tale non può rinunciare alla concorrenza che ne è l'anima indispensabile, e senza la quale il commercio giacerebbe inerte.

E la discussione si allunga mille proposte ed altrettanti pareri; chi vorrebbe il Salon biennale, chi triennale, chi quinquennale, chi vorrebbe unire alle solite Esposizioni, ecc., e altri consigli e pareri che renderebbero troppo lungo enumerarli almeno in parte.

Resta quindi, se non si vuol dar retta alla maggioranza dei pareri, che potrebbe del resto essere effimera, sempre insoluta la questione del Salon di Parigi finchè la Camera sindacale non avrà emanato il suo verdetto incancellabile.

Noi dubitiamo che altre decisioni siano possibili al di fuori di quella di fare un altro Salon nel 1908. C'è l'Inghilterra con la sua annuale Mostra l'Olympia che non permette ai francesi di ritirarsi.

Ma cosa faranno gli altri paesi? Un telegramma da Berlino dice testualmente così: « Il

Sindacato tedesco dei costruttori d'automobili ha deciso in assemblea generale di non organizzare alcuna esposizione nel 1908. Ogni membro di esso si è inoltre impegnato a non partecipare ad alcuna esposizione fino al settembre 1909, sotto



Il capitano Carlo Corazzi del reggimento di cavalleria « Coraceros General Lavalle », il miglior maestro di equitazione dell'esercito argentino.

soggiungono molti, che la vicina Inghilterra, la terra degli uomini pratici e che sanno trar profitto anche dalle debolezze altrui, continua a sostenere il suo Salon annuale all'Olympia, mantenendo così una continua e forte concorrenza coi suoi prodotti alla vicina Francia.

E ciò mi pare che sia nei diritti dell'Inghilterra, malgrado l'entente cordiale che non può certo essere estesa agli affari industriali.

Questo ragionamento non fa una grinza, ma la grinza la fanno i costruttori di minor conto, i quali dicono: in questi Salons annuali noi ci vediamo costretti o a sovrachiarare con un lusso strepitoso i grandi costruttori, o a restare in angoli e gallerie della Mostra, dove non ci vengono a visitare che i pompieri e le... coppie amorose.

Nel primo caso se gli affari ci vanno male eccoci davanti lo spettro del fallimento, nel secondo eccoci sempre allo stesso gradino di inferiorità, malgrado forse l'eccellenza dei nostri prodotti, e nell'impossibilità di trarre dalla Mostra quell'utilità, quel guadagno che gli altri traggono.

Pneumatici  
per  
Cicli

WOLBER

Modello  
1908

Chiedere listino alla:  
Agenzia Italiana Pneumatici WOLBER  
Scipione Balbiani  
MILANO  
Piazza Castello, 20

