

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

Cent. 10 la copia.

→ *Direttore:* GUSTAVO VERONA ←

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3.

LA NOSTRA GUERRA



Un nostro alpino di sentinella all'ingresso di un vastissimo ricovero scavato nella neve che ricopre le vette del Trentino.

(Fot. Argus - lastre Tensi)

TENDE DA 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.

C. PROTTO & C. - **TORINO**
Piazza S. Martino, n. 7

Rappresentanti con Deposito Generale in Italia delle:

Catene "The Coventry", per qualsiasi trasmissione: Galle, a Rulli, Silenziose. 40 tipi a magazzino.
Candele "Lodge", Inglesi: 12 Modelli diversi.
Molle "H. Terry" & Sons - Fili d'acciaio, ecc.



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30 bis - 32 - **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.

"AER"

FABBRICA

di

AEROPLANI

STABILIMENTO AUSILIARIO

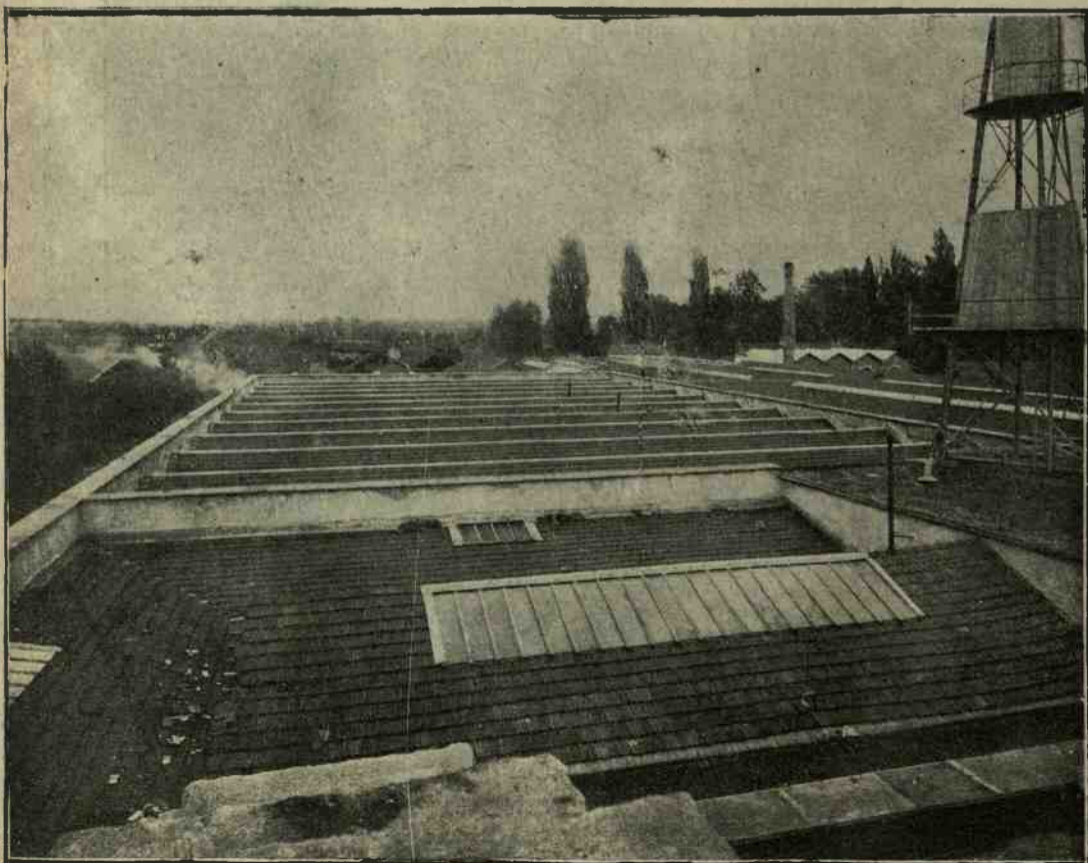
Decreto Ministeriale n. 23

Direzione e Officine

in

ORBASSANO

(Torino)



Una veduta a volo d'uccello al disopra del grandioso Stabilimento.

Nelle nuove terre conquistate dai nostri soldati



C. Discarini 15.

BREVETTATI **RADIATORI**
 NIDO D'API - TUBI QUADRI - SENZA SALDATURA
 TIPO DAIMLER

A. COTTINO & C.

FORNITURE PER AUTOMOBILI
 TORINO - VIA MONTI 24 - TEL. n° 22-79 - TEL. M.M.: COTTINRADIO



SOCIETA' ITALIANA SOLLER
GIORGIO MANGIAPAN e C.

—♦♦ MILANO ♦♦—

Via Schiapparelli, 8, angolo Via Copernico

Autocarri per trasporto di peso utile
 fino a 200 quintali.

Autotratrici per traino utile
 fino a 300 quintali.

AUTOCARRI SOLLER, Tipo 3 A, impiegati
per il trasporto di materiale di artiglieria alla
fronte.

Il "Raid", aereo attraverso a quattro Nazioni

Un volo da Belfort a Monaco di Baviera e Sandonà di Piave.

Lo straordinario volo era stato da lungo preordinato. Il capitano Beauchamp, compiuta la sua missione su Monaco, avrebbe dovuto dirigersi verso le alpi ed entrare in Italia per prendere terra a Venezia. Erano stati avvertiti di questo volo tutti i nostri posti antiaerei ed i campi di aviazione onde lo svelto apparecchio francese non fosse scambiato per un apparecchio nemico. Prese tutte le opportune disposizioni, in condizioni meteorologiche tutt'altro che rassicuranti, il capitano Beauchamp lasciava terra alle sette e mezza di ieri, 17 corrente, da un campo di aviazione dell'alta Marna. La partenza si effettuava nel più perfetto ordine. Sembrava che nessuno dubitasse che l'aviatore avrebbe fatto tutto quanto si era proposto. I saluti dei camerati furono brevi e augurali. L'apparecchio nelle brume del primo mattino spiccò il volo dai campi della Marna e si sottrasse tosto, dirigendosi verso nord-est, agli sguardi dei rimasti che ne seguivano il volo con intensa emozione.

Dall'alta Marna per Colmar, la Foresta Nera, il Wurtemberg raggiungendo quote dai mille ai tremila metri, il capitano Beauchamp si diresse sopra Monaco, eludendo la vigilanza delle guardie antiaeree. Egli filava diritto e sicuro verso il cielo tedesco, tenendo sempre una grande altezza. La temperatura era bassissima ed oltremodo gelide erano le correnti che l'aviatore andava incontrando. L'impresa in qualche momento sembrava diventare disperata: ed in quei momenti critici il capitano Beauchamp faceva più che mai appello all'eccezionalità delle sue forze fisiche e morali.

Grande era l'impegno che egli si era assunto e sempre più grande sembrava diventare quanto più diventava avverso lo spazio in cui la macchina aerea si librava. Verso mezzogiorno Beauchamp era in vista di Monaco. Il solitario e temerario sparpiero veniva salutato da numerosi colpi di cannone. Ma nulla ormai poteva più trattenerlo. A bordo dell'aeroplano erano agganciate sei bombe ad alto esplosivo; e quando l'apparecchio — dopo essersi abbassato — si trovò sopra la principale stazione ferroviaria della città, le sei bombe furono lasciate cadere. L'aviatore riferisce che gli effetti furono visibilissimi. L'operazione fu rapidamente compiuta, quindi — nonostante l'allarme — l'apparecchio prese quota dirigendosi verso sud-est.

Gettatosi lungo l'Inn per la valle volò su Innsbruck, da dove per la valle dell'Eisach, passato il Brennero, sospese sul territorio alpino candido di nevi, filò verso il mare. Questa era la metà i profili terrestri poco si distinguevano nella foschia della giornata piovosa e nevos; ma il luccicare delle paludi e la striscia bianca del mare si rilevavano facilmente. Il capitano Beauchamp ormai vedeva l'Italia; vedeva tutta la laguna nostra. Gli parve di esser già sopra Venezia. Il basso agro del Piave, infatti, visto dall'alto, dà facilmente questa illusione. Il volo dunque era compiuto. Non c'era che da atterrare.

Ed il capitano Beauchamp, con l'animo pieno di legittimo orgoglio, fu accolto entusiasticamente dai nostri ufficiali che avvertirono del glorioso arrivo il comandante la piazza di Venezia. Il capitano Beauchamp nella serata si recava a Venezia per riferire i particolari del suo meraviglioso viaggio aereo al comandante De Chalange, della squadriglia di aviazione francese.

L'apparecchio del capitano Beauchamp ha battuto il record su tutti i raids dell'aviazione di guerra. Finora il massimo record era detenuto dallo stesso Beauchamp che, con altro aviatore, volò su Essen, e dall'aviatore francese che, attraversando la Germania, volò su Berlino e atterrò

a poca distanza dai russi. L'apparecchio del Beauchamp aveva spiegato una velocità di oltre 100 chilometri all'ora per un percorso di 700 chilometri. Forti correnti di vento erano state incontrate dall'aviatore e cioè di 5 metri al minuto secondo a 1000 metri di altezza; di 17 a 1500; di 18 a 2500; di 22 a 3000. L'apparecchio raggiunse i 4000 metri d'altezza e non ebbe che una sola avaria al timone di profondità atterrando. La gesta, veramente meravigliosa, ha destato il più sincero entusiasmo.

Il capitano Renato De Beauchamp ha 29 anni ed è nato a Senlis. Appartiene ad un reggimento di fanteria, ma da tre anni fa parte del Corpo di aviazione francese. Fu uno dei due aviatori fran-

le Alpi inseguito fino al Brennero dai numerosi velivoli tedeschi. Dopo un'ora e tre quarti di volo da Monaco, vide il cielo alquanto rischiararsi; le nubi diradandosi gli lasciarono intravedere il mare. Allora decise di scendere. Come è noto, il capitano De Beauchamp prese terra a poca distanza da San Donà di Piave.

L'istoria dello Ski

Pur essendo stata riconosciuta l'utilità pratica dello Ski di gran lunga superiore alle racchette delle quali può essere in certi casi un prezioso ausiliario, l'uso di esso nei paesi dell'Europa centrale venne assai tardi e non poco tempo occorre perché le diffidenze e le prevenzioni che suscitarono al suo apparire fossero ragionevolmente vinte: ciò è tanto più inesplicabile perché gli ski, sebbene foggianti assai imperfettamente, erano già verso il mille conosciutissimi presso i Lapponi.

Più tardi in Norvegia orientale, in Russia, persino nella lontana Australia e solo recentemente, come si è detto, fece la sua comparsa nella Germania e in Svizzera, dove naturalmente ebbe l'appoggio dell'onnipotente albergatore, il quale, con accortezza pari alla sua fama, subito comprese che una gara di ski sapientemente organizzata poteva concorrere a buon diritto ad aumentare le non mai abbastanza lodate ed illustrate attrattive del suo paese.

In Francia ed in Italia è solo da qualche anno che lo sport dello ski è conosciuto e praticato: ma in Francia, a differenza di quanto accade fra noi, mercè l'attivissima propaganda iniziata dalle due potenti organizzazioni nazionali, il Club Alpino ed il Touring Club, ha fatto giganteschi progressi di diffusione, fra l'esercito specialmente il quale già conta una scuola normale di alpini in Briançon e scuole regimentali.

Lo ski nei reggimenti alpini.

La scuola di Briançon è un scuola modello destinata soprattutto a vulgarizzare i procedimenti per la fabbricazione e per la riparazione dello ski. In essa le lezioni pratiche vengono impartite da ufficiali dell'esercito svedese, maestri nell'arte di adoperare gli ski, ed ogni anno ciascun reggimento alpino vi manda due ufficiali per un conveniente periodo d'istruzione.

Nel nostro esercito il primo corso d'esperienza cogli ski venne iniziato nel 1902 allo Spluga da 14 ufficiali e circa 80 uomini di truppa scelti fra i tre reggimenti Alpini 5°, 6° e 7°; contemporaneamente il 3° Alpini si esercitava nel Veneto.

Riconosciuto finalmente anche dalle nostre autorità militari, che lo ski è rapido e comodo mezzo di comunicazione e che alle truppe alpine specialmente poteva riuscire nei servizi d'esplorazione di grande utilità, se non indispensabile in certe circostanze, si venne nella determinazione di ripetere ogni anno il corso d'istruzione cogli ski presso tutti i reggimenti Alpini. Varie furono le località scelte per lo svolgimento di siffatto corso, ma quelle che meglio risposero allo scopo furono lo Spluga e Bardouecchia. In quest'ultima località lo scorso anno i nostri alpini costrussero una pista da salto che non ha nulla da invidiare alle famose piste di Davos e Saint-Moritz in Svizzera e di Chistiania in Norvegia, dove ogni anno skiatori intrepidi davanti a folle entusiaste compiono prodigi di abilità e di ardimento.



La guerra europea. — Il capitano Beauchamp e il luogotenente aviatore Daucourt avanti di iniziare il raid su Essen. Le raccomandazioni e le istruzioni da eseguire.

cesi che compì la nota incursione sopra le officine Krupp ad Essen. Alto, slanciato con folli baffi biondi, il capitano De Beauchamp per le imprese valorose compiute durante la presente guerra è decorato della Croce della Legion d'Onore e della Croce al merito di guerra. Egli ha compiuto i 700 chilometri che dividono la frontiera francese da San Donà in meno di 7 ore. Partito alle ore 8 del mattino egli giunse sopra Monaco di Baviera all'1. Compiuta la sua missione, inseguito da numerosi apparecchi nemici e sorpreso da un violento temporale, il valoroso aviatore s'elevò fino ad un'altezza di 4000 metri.

Stimando, per le condizioni atmosferiche, quasi impossibile il ritorno alla sua sede, decise di portarsi in Italia e dirigendosi verso sud attraversò



**Carburatore
Italiano**

FEROLDI

Riconosciuto il migliore
per AUTOMOBILISMO
ed AVIAZIONI.

TORINO - Via Volta, 2



La ripresa degli sports invernali.

I primi Ski Clubs italiani.

Mentre l'esercito svolgeva la sua efficace opera in favore degli ski, sorgevano, nelle città che più dappresso guardano le Alpi, gli Ski Clubs, i quali, con fede profonda nel nuovo sport, non solo introdussero lo ski in Italia, ma lo seppero divulgare persino fra le remote valli delle nostre Alpi, e questo è il loro merito più alto ed indiscusso, la parte più bella del loro programma.

Il primo club skiistico si fondava nel 1900 a Torino e due anni dopo nella nostra città sorgeva lo Ski Club Milano, ora vittoriosamente alla testa d'ogni altra società congenere in Italia, e che molto onore raccoglie indicendo ogni anno delle gare le quali se non raggiungono per concorso di pubblico e per numero e valentia di concorrenti l'importanza di quelle organizzate dagli albergatori o Ski Clubs Svizzeri (è la stessa cosa) o dal Club Alpino Francese, che è validamente aiutato da formidabili altre istituzioni nazionali, certo però suscitano anche fra noi, e non a torto, vivissimo interesse. Senza voler quindi paragonare i concorsi del C. A. F. svoltisi al Mont Genève nel 1907, a Chamonix nel 1908, a Morez nel 1909 e a Eaux-bonnes nel 1910, con quelli che lo Ski Club Milano organizzò al Pian di Bobbio, Foppa del Ger, Selvino e a Lanzo d'Intelvi, o con le gare internazionali di Bardonecchia, delle quali fu anima lo Ski Club di Torino, tuttavia le manifestazioni skiistiche in Italia hanno già raggiunto, specialmente dal lato militare, notevole importanza.

LA GUERRA EUROPEA

Buie previsioni per l'avvenire.

L'ex-presidente dei ministri ungheresi, Alessandro Wekerle, ha tenuto nel Casino di Budapest una conferenza sugli effetti della guerra nel futuro.

Disse che la guerra odierna ha sorpassato per orrore ogni altra guerra e avrà conseguenze più vaste della Rivoluzione francese. Una gran parte



L'esercitazione domenicale.

dei beni che esistevano sono stati rovinati, i crediti di guerra odierni imporranno alle generazioni future pesi enormi. La vita sarà carissima per molto tempo dopo la guerra, sia per la diminuzione delle provviste, che per l'aumento delle merci.

La maggior produzione che si tenterà di fare in tutti i paesi non riuscirà a riparare i danni causati dal consumo di questi anni di guerra. La guerra abatterà le barriere che esistevano fra le varie classi sociali, come avvenne all'epoca della Rivoluzione francese. La guerra ha portato con sé due grandi rivolgimenti: la popolazione diminuisce e gli oneri sono diventati quasi

insostenibili. I paesi dovranno riunire tutte le loro energie per creare un futuro migliore. Lo Stato, dopo la guerra, sarà tempestato di domande e dovrà affrontare compiti enormi, ma non potrà fare nulla senza il forte appoggio dell'opinione pubblica. Tutti i cittadini dovranno, senza lamentarsi, partecipare alle dure esigenze della nuova vita, che dovrà essere semplificata, ed il suo lusso dovrà sparire.

Per le ricompense al valore.

Il generale Porro, sotto-capo di Stato Maggiore, in seguito all'interessamento di alcuni deputati che lo avevano pregato di cercare i mezzi opportuni onde rimediare al ritardo nella concessione delle ricompense di guerra e nelle promozioni, ha diretto all'on. Toscano una lettera in cui è detto:

Il ritardo nella concessione delle ricompense non è da ascrivere a questo Comando, il quale ha fatto anzi di tutto per agevolarne la concessione, sia con ripetute circolari incitando le Autorità dipendenti a trasmettere prontamente le relative proposte, sia pregando il Ministero di sollecitare le concessioni. Ma, soprattutto, questo Comando provvede anche più direttamente ad eliminare, per quanto gli è possibile, ogni superflua dilazione, concedendo esso stesso tutte le ricompense motivate da atti di valore indiscutibili ed evidenti, per le quali può ritenersi quindi superfluo un esame più minuzioso della Commissione ministeriale. Si sono potute esaminare tutte le proposte arretrate, che in numero di parecchie migliaia erano pervenute in brevissimo lasso di tempo per le azioni dello autunno 1915, tanto che, mentre le concessioni effettuate dalla Commissione ministeriale giungeranno con un prossimo Bollettino ai fatti del maggio ultimo, quelle a cui procede questo Comando arrivano sino alle azioni di agosto e settembre scorso. Se si considera che per giungere al Comando Supremo, per il mezzo della via gerarchica, tali proposte impiegano circa due mesi dalla data degli atti che le hanno motivate, se si riscon-

trano gli atti sopra descritti, pare che, almeno da parte di questo Comando, il disbrigo stesso non potrebbe essere più sollecito. Lo stesso dicasi per quanto concerne gli avanzamenti, per i quali, nei limiti della sua competenza, il Comando Supremo ha tralasciato nulla affinché senza ritardo vi si provveda.

La mobilitazione civile in Germania.

Per i primi di dicembre sarà riconvocato il Reichstag per l'approvazione della mobilitazione civile. Ora, dopo l'approvazione data alla legge dal Consiglio federale tedesco, essa viene discussa dal Governo privatamente coi capi-partito e nelle Commissioni del bilancio. Si spiana quindi la via all'approvazione della legge, senza lotta. Intanto il Comando dell'VIII Corpo d'esercito di Colonia ha già ordinato che la costruzione di opere, le quali non siano in dipendenza colla attività guerresca, siano sospese in tutto il raggio della forza di Colonia. Anche i lavori iniziati non saranno proseguiti. Nuove misure saranno adottate per ottenere i carriaggi necessari ai trasporti di viveri e per l'industrie di guerra. La direzione delle ferrovie di Elberfeld ha disposto che i viveri siano fatti proseguire in provincia su treni diretti per facilitarne la distribuzione.

Disposizioni restrittive sulla glicerina e sul grasso.

Un recente decreto luogotenenziale, ricorda agli interessati che, sono state vietate le contrattazioni non direttamente condotte dal Ministero della Guerra, o da esso non preventiva-



La radunata in alta montagna.

mente autorizzate, concernenti la glicerina ed i grassi neutri (contenenti più del 40 per cento di glicerina), eccezione fatta per quelli commestibili, per i quali però si farà luogo a proibizione quando le contrattazioni si riferiscano ad uso di saponerie e stearinerie.

A norma dell'art. 4 del detto decreto, entro dieci giorni dalla sua pubblicazione (avvenuta il 31 ottobre p. p.) è fatto obbligo a tutti i detentori, per qualsiasi titolo, di glicerina, grassi neutri, ossa non sfruttati, ed acidi grassi in quantità superiore ai 5 Kg. per la glicerina, ed ai 50 Kg. per le altre materie citate, di denunciarli al Comando della Divisione militare territoriale (Commissione requisizione grassi) prossimo al luogo ove le materie si trovano, e tenerle a disposizione dell'Autorità militare, restandone dal giorno della denuncia depositari con tutti gli obblighi di legge e senza diritto a compenso.

Le denunce predette debbono essere fatte e rinnovate il 1° ed il 16 di ogni mese.



Non più

MIOPI
PRESBITI
e viste deboli

OIDEU

Unico e nuovo prodotto del Mondo, che leva la stanchezza degli occhi, evita il bisogno di portare gli occhiali. Dà una invidiabile vista anche a chi fosse settuagenario. Un libro gratis a tutti. V. LAGALA, Via Nuova Monteoliveto, n. 29 (Sez. A) - NAPOLI.



La nostra guerra. — Il generale Porro e le sue figlie, dame della Croce Rossa, ad un ospedale della fronte. (Fot. Argus - lastre Tensi).

La tragedia precipita...

Leggevamo giorni addietro dell'opera nefanda di distruzione commessa dalle potenze centrali dappertutto dove hanno stesa la loro barbara mano di conquistatori, e quella che ora per forza di cose vanno compiendo i difensori delle terre oppresse per ricacciare indietro quel nemico che sulle terre ha edificato le proprie trincee, i propri ripari, le proprie fortezze.

Ed in una desolazione di questi disastri immani, di questa rovina di case e di terre era detto:

« All'estremità dei campi, oltre una macchia bassa di frutteti, a qualche centinaio di metri di distanza, le granate tedesche sollevano a ventaglio getti di terriccio, infuriando sulle prime linee francesi. Al di là, tra la nebbia si intravede un campanile. E' quello di un villaggio ancora occupato dagli invasori, e su cui incombe la sorte dell'inevitabile annientamento. Non si possono svellere i tentacoli della gigantesca invasione senza martoriare la terra, senza strappare, come brandelli di

carne viva, borgate e città, Innanzi allo spettacolo dello sforzo colossale che bisogna compiere, del sangue sparso, del martirio inflitto alla terra, fra i tumuli e le fosse, tra i morti ed i morituri il cui sacrificio deve restituire ai figli una patria libera, il delitto degli invasori, dei prorocatori, infonde l'orrore di una visione mostruosa; par che non si possa più vivere un istante senza provare come l'impressione di un incubo fisico, e bisogna ritemperarsi nella fede viva dei difensori per riaprire l'animo alla speranza. La gigantesca piovra dovrà abbandonare la preda ».

Quanto lavoro si appresta per le potenze liberatrici, lavoro materiale e lavoro morale. Ma sarà possibile riparare al secondo anche quando i danni materiali saranno riparati? Noi rimetteremo a posto le terre, le case, le opere di civiltà che la barbarie ha rovinato, ha distrutto, ha annientato, ma si potrà apportare rimedio a questa immensa seminazione di odio che da tre anni ormai va spargendo la Germania con i suoi fedeli servi — e non alleati — per il mondo intero?

Riavvicinare gli animi non oppressi ma adirati, far di nuovo aprire i cuori a quello spirito di amore, di fratellanza quando ogni amore, ogni fratellanza fu abolita dalle opere malvagie di questi popoli barbari che scesero in campo con la febbre del dominio e che

per raggiungere questo scopo non ebbero limite alcuno e calpestarono ogni legge di umanità?

Eccoci giunti, a quanto se ne può giudicare con l'animo oltremodo sereno, all'ultimo e più tremendo atto della tragedia inumana che incombe sull'Universo. La Germania — che ora nel compimento della tragedia dimostra come e perchè la volle, pur servendosi delle altre sue compagne di lotta onde esser libera di trafficare nella guerra prima e nella possibile pace riparatrice poi — dopo aver fatto servire allo scopo il suo forte e mostruoso congegno militaristico, per il quale lavorò a più non posso per oltre quarant'anni, accertasi che ormai un eguale congegno si è preparato dalla parte avversaria e che questo va superando quello in forza e valore, dà l'ultimo colpo e chiama a raccolta il popolo suo, come le sue fedeli alleate pedissequamente faranno con i propri popoli. E noi ora possiamo vedere, come in una grande scena cinematografica, il vero quadro della grande invasione barbarica che ci farà ricordare le altre passate, quando calavano dalle terre incolte nelle nostre opime, dalle loro tane barbare nelle nostre case civilizzate.

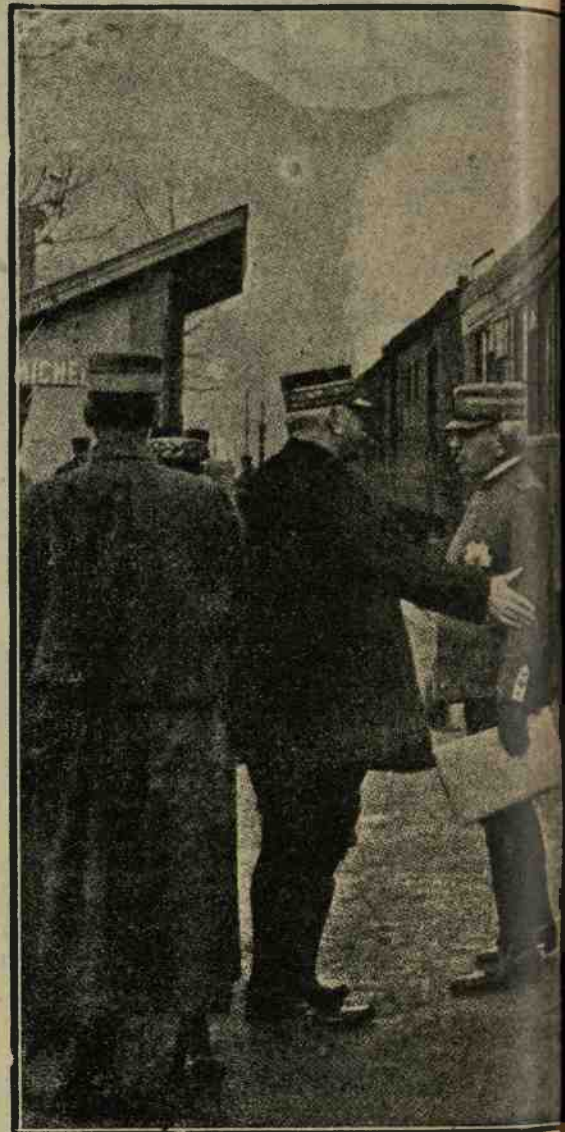
Davanti a tutti i soldati armati fino ai denti, con tutte le armi più insidiose e crudeli, dietro il popolo, tutto il popolo barbaro, donne, vecchi, bambini, posseduto da quel terribile furor teutonico che il maresciallo Hindenburg ha ora voluto raccomandare ai contadini teutonici, come se ci fosse stato bisogno di tale raccomandazione.

E' dunque una vera lotta di razza che si vuole, e non s'ingannavano quelli che nella grande e minuta preparazione tedesca videro chiaro lo scopo che quella razza si prefiggeva e si prefigge.

Eccoci adunque, come più sopra accennavamo, all'ultimo atto, ed il più tremendo, come ogni cosa lascia facilmente prevedere, della tragedia. Il soldato tedesco, e dicendo tedesco intendiamo parlare anche di quello bulgaro, del turco e dell'austriaco, che tutti son guidati dal tedesco, non ha potuto vincere, malgrado la grande e meravigliosa preparazione, perchè ha trovato davanti a sé altri soldati, pieni di fede, di coraggio, di entusiasmo, che si son levati a difesa di ogni libertà, di ogni

civiltà minacciata dalla prepotenza dei barbari; questi soldati che si chiamano i francesi, gli inglesi, i russi, gli italiani, i belgi, i serbi, tutti uniti hanno chiuso il cammino alle orde barbariche che, or qua, or là, tentano ancora di aprirsi un varco, di rompere il cerchio che li stringe, che li vuol soffocare, per farli a poco a poco rientrare nelle loro terre, far loro abbandonare non solo le conquiste fatte, ma anche la voglia di usare per l'avvenire di questa prepotenza.

Il militarismo tedesco, questo congegno che parve ai timidi avesse dovuto abbattere in poco volger di tempo ogni esercito di altre nazioni, e dettare la legge iniqua, che è quella del più forte, ormai può dirsi debellato. E la Germania, che su di esso fondava ogni speranza di predominio, ora sente questa rovina del suo brutto sogno, sente che la sua forza va vacillando di giorno in giorno, e ricorre all'ultima ratio, mette tutto il suo popolo, senza alcuna distinzione di età o di sesso, contro



L'incontro di Joffre e Cadorna a Sen

il mondo intero, contro la civiltà, contro il diritto, e lo arma. Lo arma dell'arma più brutta, più malvagia, più rovinosa per chi se ne fa forte, per chi l'adopera; lo arma di odio dicendogli — come cattivo consigliere che parli al povero incosciente — che si tratta di salvare l'esistenza propria, come se mai alcuno dei nostri uomini avesse gridato contro il popolo tedesco, come se qualcuno di noi avesse detto, non tentato, di volerlo conquistare, di volerlo asservire.

Cosa ne avverrà di tremendo, di orribile, di odioso dopo una simile chiamata, che è come una levata in massa senza distinzione di età e di sesso; quale cataclisma materiale e morale si riverserà sul povero mondo già dolorosamente provato da ormai tre anni?

Al popolo tedesco invaso da tanto odio, da simile spirito di distruzione, da questa volontà bassa di predominio impossibile ed incivile, dovranno per forza di cose contrastare i popoli nostri, i quali sentiranno che ormai la guerra è di uomini contro uomini, e che c'è una razza che odia, che è animata da bassi sentimenti e che non sa più cosa

CACAO TALMONE

Il re dei Cuori *Il cuoco dei Re*

« È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone ».

Gomme Piene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

ruole, dove vuol pervenire, quale finalità vuole raggiungere.

**

L'avvenire ci riserva delle ben brutte sorprese se il fatto nuovo non imporrà un diverso corso alle cose, e noi attendiamo fidenti dal valore delle nostre armi che questo fatto nuovo, concretato in un susseguirsi di splendide, ininterrotte vittorie, possa servire a far rientrare in sé quegli uomini dal cattivo genio che avvelenano gli animi degli incoscienti e li trascinano alle più infami e tristi conseguenze.

Nutriamo fiducia in noi, nella nostra forza, e facciamo tutti insieme, ognuno nelle proprie possibilità, quegli sforzi che servano ad arrestare, a fermare questo torrente di odio che si versa sull'umanità e che potrà fruttare tanti e più grandi dolori, e lunghi, e non tanto presto sanabili.

La Stampa Sportiva.

nefando coraggio di compiere, o anche soltanto di pensar di compiere delitti della specie? Giudicarli... ma ci vuole la potenza di un Dio per simili giudizi e per i castighi adeguati, non quella di un uomo. L'uomo, mio caro, si perde come in un brutto sogno, come in un orribile incubo davanti ad un fatto simile, e non trova parole, non trova espressioni, ma resta con la bocca chiusa, col pensiero oscurato, con la mente stanca, col cervello disordinato. Se uno squilibrio mentale si è prodotto in quelli che così vilmente e brutalmente agiscono in questa guerra, altrettanto se ne produce, se non maggiore, in quelli che essendo soltanto spettatori, vedono il fatto compiuto, ne inorridiscono, e ne restano come sbalorditi. A questo siamo arrivati? E la civiltà che ci avete tanto vantata? Ed i principii democratici, sociali, di fratellanza universale? E quel certo senso di pietà per il prossimo che riempiva bocche ed orecchie di oratori ed ascoltatori negli innumeri parlatorii del mondo?

Siamo tutti impazziti? questo ci diceva, quasi piangente ed acceso nel suo bel volto di vecchio studioso e profondo il nostro buon maestro, e quando credette di aver già detto troppo ci venne più vicino, ci si accostò all'orecchio e mormorò: sono cose che fanno schifo...

E si allontanò stringendoci la mano con un tremito nelle dita...

Schifo! Ecco la parola che unica si adatta.

Ha ragione.

Erpi.

Parlando di guerra

L'Italia del gaudenti.

Occupandosi del recentissimo decreto in base al quale l'orario dei pubblici esercizi nella stagione invernale va dalle 6 antimeridiane alle 22,30 la *Nuova Antologia* dice del grande servizio che ciò rende anche alla moralità. Infatti il prof. Prato ebbe già ad illustrare nella *Riforma Sociale* il fatto che in Italia i pubblici esercizi al 1° gennaio 1915 sommavano a 222.518 con una diminuzione di appena 123 su quelli esistenti al 1° gennaio 1914 quando nessuno pensava alla guerra. Tolti dal numero 13.776 fra alberghi e locande, si contavano 18.491 ristoranti e trattorie 32.119 caffè e bars, 11.256 fra bottiglierie e fiaschetterie, nonché la enorme cifra di 146.768 osterie e bettole. E va detto che, mentre in alcune categorie di esercizi v'ha qualche diminuzione i caffè e i bars sono in continuo aumento: 31.191 nel 1914 e 32.219 nel 1915. E l'aumento è sopra tutto nei bars.

Ad ogni esercizio si collega una famiglia di proprietari o di esercenti, composta in media di almeno 4 persone, più da 1 a 3 persone in media di servizio: si arriva così ad oltre un milione di abitanti dediti all'esercizio di spacci pubblici con una media annua di incassi lordi da L. 3000 a 4000 per spaccio, la quale fa salire il consumo annuale a quasi 900 milioni e forse a cifra poco lontana da un miliardo all'anno. Ed è così che finiscono in non poca parte i guadagni ed i risparmi delle nostre classi popolari! Ora, se è vero che alberghi, trattorie, osterie e caffè rappresentano — entro giusti limiti — una funzione economica o sociale utile e piacevole, il loro deplorabile eccesso si converte in ozio, in sperpero pubblico ed in povertà nazionale.

Date, infatti, le cifre sovra esposte, l'Italia viene ad avere un pubblico esercizio ogni 162 abitanti. Il che è enorme.

Il lavoro d'Italia.

Il prof. Belluzzo, che fu tra i più attivi propagandisti del nostro munizionamento, scrive nell'*Idea Nazionale* esser l'Italia scesa in guerra con una produzione giornaliera di proiettili così esigua che il pensarvi fa oggi rabbrivire, mentre pei cannoni era molto se si poteva parlare di una produzione riferita all'unità di tempo di un mese, tanto era insignificante; ora egli è invece orgo-

gioso di poter dire che tutto il materiale guerresco del nostro esercito è prodotto in Italia, e che la nostra produzione arriva a cifre tali che non è improbabile si parli presto di esportazione di proiettili e di cannoni, come da tempo si parla di esportazione di autocarri e di altro materiale. Deplorando quindi l'oblio delle nostre migliori qualità, che fu nostra penosa caratteristica sino alla vigilia della guerra, scrive: «Noi, che abbiamo avuto dei tecnici di fama mondiale, siamo arrivati perfino a comperare, pagandoli somme favolose, i disegni per poter costruire dei motori delle macchine che un nostro ingegnere poteva sempre progettare.

«Comperavamo prima fuori d'Italia le locomotive, ed i nostri ingegneri e tecnici ferroviari ci hanno poi dimostrato di sapere progettare le locomotive più belle e tecnicamente migliori che corrono sulle rotaie della terra. Abbiamo un corpo di ingegneri del Genio navale dal quale sono usciti dei nomi che hanno percorso e percorsi il mondo e ci rivolgiamo ancora all'estero per avere i disegni di scafi, di motori marini, perchè nei cantieri privati come in moltissime delle officine meccaniche private italiane l'ufficio tecnico esiste sotto forma di parodia perchè vi si lucidano i disegni inglesi o tedeschi. Se la guerra avrà servito a persuaderci che, volendo, non saremo secondi a nessun altro popolo della terra, avremo fatto una conquista delle più grandi».



Da ufficiale ad ambasciatore. — Il marchese Salvago Raggi, nuovo ambasciatore a Parigi.

(Fot. Morano-Pisculli).

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

E fino a quando?

Giorni addietro ci incontrammo con un nostro vecchio professore di storia. Non ci vedevamo da anni. Invecchiati l'allievo ed il maestro rindammo, come si usa, al tempo passato. Ma ci vinse l'ossessione del presente e noi chiedemmo all'amato maestro: che ne dice di questa guerra?

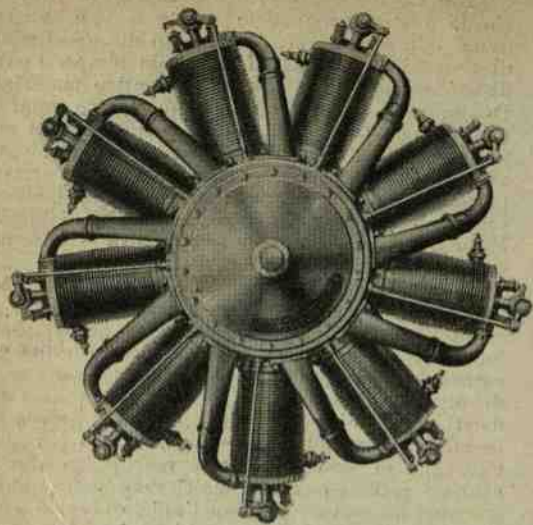
Egli tirò fuori dalla saccoccia un giornale e ci lesse: «comunicato Cadorna del 13 novembre: la sera dell'11 una squadriglia aerea nemica lanciò bombe su Padova. Fu colpita una casa nella quale erano ricoverate numerose donne e bambini, di cui la maggior parte restò uccisa. Il numero delle vittime accertate ascende finora a 60».

E ci parlò: vorresti che io mi perdessi a giudicare un simile sistema di guerra? e dove lo abbiamo mai trovato lungo le nostre lezioni? quale uomo — sono pallidi, pallidissimi i ricordi dei Neroni, dei Caligola, delle Messaline, di fronte agli eroi moderni... — nel passato ha avuto mai il

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio
Pezzi staccati per Biciclette e per Automobili.

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



Società Italiana Motori GNOME e RHONE

73, Strada di Veneria - TORINO - MADONNA DI CAMPAGNA

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

PRIMARIA SARTORIA

A. MARCHESI

Via S. Teresa, 1 (piaz. della Chiesa) - TORINO - Tel. 30-55



È uscito il CATALOGO
(PRIMAVERA-ESTATE)
che si spedisce GRATIS
a richiesta.

DIVISE D'OGNI GENERE
Abiti Sport - Abiti eleganti
Specialità Costumi per Ragazzi
DIVISE PER UFFICIALI

Completo equipaggiamento militari al fronte.

Sono arrivate le piccozze S.U.C.A.I.
ed altri tipi.



Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.



G. VIGO & C.^{ia}

TORINO - Via Roma, 31 - Entrata Via Cavour

Filliale in GEROVA - Via XX Settembre, 5.



Unica Casa
specializzata
in Articoli per
SPORT
ed



ABBIGLIAMENTI SPORTIVI

Il più ricco assortimento in

Articoli ed Equipaggiamenti
per Montagna

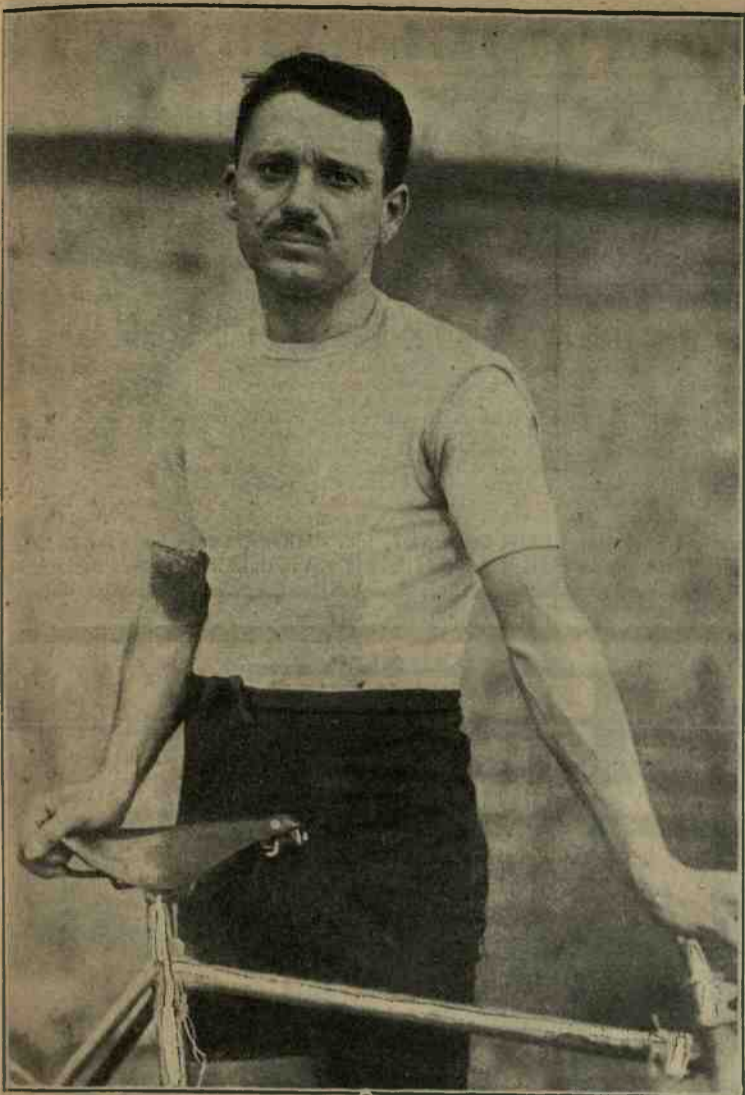


ATTREZZI
PER GINNASTICA

GIUOCHI da

SALA e da GIARDINO





Il ciclista francese Emilio Friol, già campione del mondo, è morto combattendo sul fronte della Somme. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

La morte in guerra del francese Friol campione ciclista del Mondo.

Emilio Friol, soldato motociclista al fronte della Somme, mentre trasportava un ordine da un comando di settore ad un altro e percorreva una strada battuta dall'artiglieria nemica, veniva colpito e gravemente ferito. Raccolto, venne trasportato ad Amiens dove spirava poco dopo.

Emilio Friol — scrive la *Gazzetta dello Sport* — corridore ciclista di grande classe in campo internazionale, *sprinter* di primissima categoria, due volte campione del mondo di velocità, vincitore a più riprese del Gran Premio di Parigi, è morto in guerra. Quando nell'agosto del 1914 la Francia, aggredita, mobilitò, Friol si trovava a Milano. Partì al richiamo, combattè, si fece onore, assistette esterrefatto come tutti gli sportmen alla successiva scomparsa dei campioni che furono Engel, Comes, Boillot, ecc., finché colto dal piombo nemico è pur esso stramazza colpito a morte.

La Francia e lo sport perdono un grande campione.

Friol non era molto conosciuto in Italia perché poche volte era comparso su le nostre piste. Per fama però tutti sapevano di lui: corridore fra i più valenti, atleta assolutamente superiore, *sprinter* nell'espressione più lata della definizione.

Emilio Friol era un campione della velocità pura. un principe dello scatto, forse l'uomo dallo scatto più potente fra i velocisti di quest'ultimo decennio. Vi sono due categorie di *sprinters*: ad una appartengono e appartengono gli Ellegaard, Arend, Mayer, Meyers; all'altra i Major Taylor, Poulain, Bourillon, Friol...

Friol era il prototipo dell'uomo elastico, agile, *souple*. Montava in macchina con manubrio alto, come il « negro volante », prolungato in avanti sulla ruota e con la sella invece spostata indietro: la posizione caratteristica degli uomini pronti nello scatto.

Preferiva assolutamente le piste di cemento a quelle di legno, e appunto tutte le sue più grandi vittorie si annoverano su tali piste. Fu il grande rivale di Poulain nello scatto e nella tattica. Si accese anzi fra i due un dualismo aspro non mai completamente risolto malgrado il rilevante numero d'incontri, di matches e di sfide.

Ma vi fu chi asserì senz'altro essere il Friol assai più potente del rivale diretto. Poulain scattava con più stile, era più composto, ma Friol appariva più potente se pur scomposto. Friol ebbe strani punti di somiglianza con il « negro volante » Mayor Taylor. Non aveva prestabilita con-

dotta di gara. Non era l'uomo dei cento metri fulminei o dei duecento o dei trecento metri e neppure il campione che si distingue per la volata progressiva staccata alla distanza classica. Amava sorprendere gli avversari. Poteva partire — e vinse spesso anche così — a 500 metri, di scatto lasciando *sur place* gli avversari per vivere poi sul vantaggio acquistato, così come indifferentemente balzava in velocità a 200 a 100 metri dal nastro.

In questi ultimi anni Emilio Friol non sembrava più così desideroso del successo, sicché molte sue sconfitte non convinsero e lasciarono dei dubbi. Di ciò si ha un ricordo vivo e abbastanza recente: in occasione dei matches sostenuti con Verri e contro Verri e Polledri a Milano, sulla pista del Sempione. Furono quelle le ultime sue corse.

L'ordine di mobilitazione lo sorprese a Milano, di sera, poche ore prima del match contro i due italiani, e al mattino dopo partiva per raggiungere il suo deposito.

Un duello celebre

In Germania, nel 1841, ebbe luogo un duello che storicamente supera quello celebre di Pepe e di Lamartine.

Una forte donna italiana scendeva in campo per difendere l'onore degli italiani accusati di viltà da un tracotante ufficiale tedesco.

Preso così di fronte, il tedesco dovette accettare la sfida; lo scontro avvenne l'indomani alla pistola e al primo colpo la coraggiosa dama ebbe un braccio fracassato, ma l'ufficiale nel tempo stesso, colpito al petto, cadeva fulmiato.

La notizia del duello suscitò ammirazione in coloro che in Italia la conobbero.

Un giornale di Lucca ne scrisse, ma fu costretto ad uscire con una colonna in bianco.

La dama, senza dirlo, dovè fuggire in furia, ché le autorità tedesche, non potevano ammettere che un'italiana avesse ucciso un ufficiale tedesco, sia pure in un duello leale.

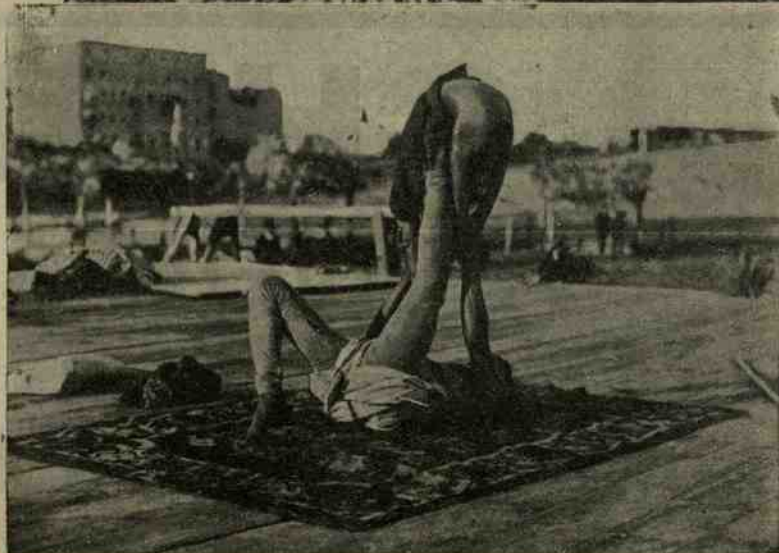
Modo di evitare le amputazioni

Dietro invito dell'Accademia di medicina il maggiore professor Ingianni di Genova tenne a Torino una conferenza sulla tanto dibattuta questione delle amputazioni e sul modo di evitarle.

Presentato dal presidente comm. prof. Vinaj e con l'intervento delle più note personalità mediche cittadine, il prof. Ingianni ha svolto l'importante argomento, discutendo dettagliatamente sulle cause che fanno procedere alle amputazioni e insistendo sulla necessità di dover combattere le infezioni chirurgiche che sono la principale causa delle mutilazioni.

A questo riguardo spiega all'assemblea il metodo e l'apparecchio speciale destinato a mantenere lungamente immerse le parti di recente ferite e già infette in soluzioni dilutissime di antisettici. Questo trattamento ha consentito al prof. Ingianni, direttore degli ospedali di Novi Ligure, di evitare su parecchie migliaia di feriti da lui avuti in cura qualunque amputazione dell'arto superiore, e da oltre un anno dacché usa il suo metodo scongiurò ogni amputazione anche dell'arto inferiore.

L'assemblea mostrò di interessarsi vivamente dell'esposizione di questo trattamento curativo, illustrato da casi clinici convincenti e da numerose proiezioni, e accolse con ovazioni calorose le conclusioni a cui pervenno il conferenziere.



Sport e Varietà. — I giuocolieri indiani.



L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28bis Via Sacchi - **TORINO** - Fabbrica: Madonna di Campagna

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO

R. GOVERNO INGLESE

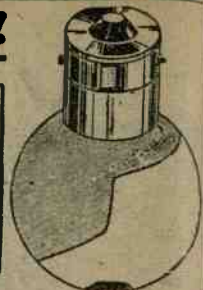
R. GOVERNO SPAGNUOLO

R. GOVERNO ELLENICO

R. GOVERNO RUMENO

L'elica **INTEGRALE** nell'attuale guerra europea è adottata dalle Armate: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa - Turca.

AUTOMOBILISTI!!!



Volete evitare disgrazie? Adottate le lampadine **MAG-KNO-GLARE**

Le sole che non abbagliano i passanti ed i cavalli. Le sole che danno la sicurezza ed una luce intensissima. Sono fabbricate in modo da poter essere adattate su qualunque riflettore senza alterazioni ed aggiustamenti. — **IMPORTANTE.** — Non aspettate che la legge vi obblighi ad usare le lampadine "Mac-Kno-Glare", o qualche sistema inferiore: applicatele subito ed otterrete il beneficio di una luce potente precisamente dove la desiderate ed userele cortesia agli altri veicoli e passanti. — Consumano la metà dell'energia richiesta da qualunque altra lampadina. — **Prezzi delle lampadine MAC-KNO-GLARE:**
 Candele nominali 18 effett. 36 voltaggio 6/8 al paio L. 0,75 voltaggio 12/16 al paio L. 10,55
 " " 24 " 48 " 0,75 " L. 10,55 " 12/10 " L. 10,55
 " " 36 " 72 " 0,75 " L. 10,55 " 12/10 " L. 10,55

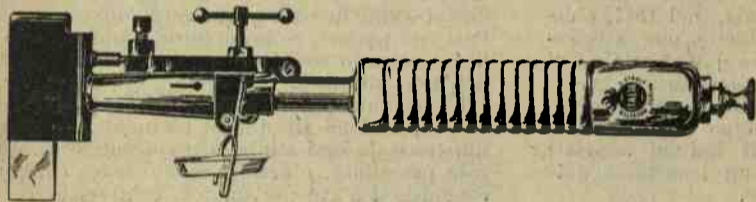
Sconto ai Rivenditori

Importatori Esclusivi **REXIM COMPANY, Inc.** - Milano, *Corso Romana, 2.*
 In vendita anche presso: **D. FILOGAMO** - Via dei Mille, 24 - Torino

SALDATORE A BENZINA

"ITALIA"

di fabbricazione Nazionale.



Funzionamento garantito.

Concessionario esclusivo:

DCO FILOGAMO - Torino - Roma - Milano

PNEUMATICI

PIRELLI

per **AUTO - VELO - MOTO** (Gomme piene)

TORINO - Via Cernaia, angolo Corso Vinzaglio

ELISEO TREVISAN & C.

FORNITURE AERONAUTICHE

Via S. Damiano, 40 - **MILANO** - Telefono N. 39-84

Specializzati per la costruzione di parti staccate in ferro, acciaio e tubo, per **AEROPLANI, IDROVOLANTI e DIRIGIBILI**

I nostri pezzi sono lavorati accuratamente e sono intercambiabili. Data la lunga esperienza del nostro tecnico, siamo in grado di adottare criteri speciali per il trattamento del materiale, evitando — come si riscontrava nel passato — la cristallizzazione dei pezzi e le facili rotture.

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.**



Dinanzi a Verdun. — L'opera dei tedeschi si ferma dinanzi alla tenace resistenza francese.

Attorno alla guerra

La civiltà... dei nostri nemici.

Centocinquantamila abitanti della Siria sono già morti di fame. Così afferma il letterato siriano Ghekri Ganen in un ardente appello ai neutri in favore della Siria martire, pubblicato dal *Matin*. Egli supplica particolarmente gli Stati Uniti, il Re di Spagna e il Papa ad agire con risolutezza per ottenere che missioni permanenti di neutri siano inviate in Siria per la distribuzione diretta di viveri e di danaro. E' necessario — dice — provvedere d'urgenza perchè tra qualche settimana sarà troppo tardi.

Temiamo molto che nella scelta dei tre intermediari il povero letterato siriano si sia imbattuto male e se è vero che fra qualche settimana sarà troppo tardi... poveri siriani!

Le evasioni romanzesche.

La *Gazzetta di Guerra* dei soldati russi conferma l'avventurosa evasione del generale Kornilow, fatto prigioniero dagli austriaci il 7 maggio 1915. Fin dai primi giorni della sua cattività, il generale pensò a fuggire, ma le circostanze non dovevano permettergli di eseguire il suo progetto se non 15 mesi più tardi.

Nella primavera del 1916 tutte le disposizioni erano prese per l'evasione dal castello Esterhazy, nella piccola città Ungherese di Lepka, dove egli era detenuto. Il comando austriaco, insospettito, raddoppiò di vigilanza, ed anche questa volta la fuga fu rimandata.

Durante l'estate, Kornilow riuscì a farsi trasferire nel campo di convalescenza di Keszek, e lì, scambiata la sua divisa di generale con quella di un soldato semplice, passò nel quartiere della truppa e s'intromise in un distaccamento di operai, dal quale si allontanò senza essere notato, in compagnia d'un fantaccino. I due fuggiaschi riuscirono a prender posto in un treno che li condusse a Karauseves: si munirono di abiti borghesi e continuarono la strada a piedi, aiutati dalla loro perfetta conoscenza della lingua tedesca. Ma le autorità ungheresi avevano promesso un premio di 50.000 corone a chi catturasse il generale, sicchè gli evasi marciavano soltanto di notte e

rimanevano nascosti tutto il giorno nelle foreste, nutrendosi di bacche selvatiche.

Un giorno, spinto dalla fame, il fantaccino si avventurò in un villaggio ed entrò in una casa. Dal suo nascondiglio il generale vide la casa circondata improvvisamente dai soldati austriaci e udì dei colpi di fucile: era il suo compagno che invano si difendeva, sopraffatto dal numero.

Kornilow proseguì il suo viaggio, solo, e finalmente, dopo ventidue giorni di marcia, giunse alla frontiera romana, che alcuni generosi pastori gli insegnarono ad attraversare. Era salvo! Ed è così che il generale Kornilow raggiunse per la via di Reni e di Kiev, il quartiere generale russo.

avremo ributtati nell'Isone! — Oggi abbiamo intanto conquistato tutto il Vallone. Abbiamo fatto ventimila prigionieri e ucciso più di cinquantamila italiani. Tra poco andremo ad Udine a dettare legge!». Così i nostri compagni ripresero un po' di forza e di coraggio. Ma noi non eravamo troppo persuasi. Quando abbiamo sentito tuonare il cannone verso Biglia e ci siamo accorti dell'inganno, siamo scappati via... E quando i disertori seppero che noi eravamo già arrivati al Fajti e fin presso Castagnevizza, si strinsero nelle spalle e mormorarono: «Altro che Udine! Addio Trieste.». Ma nelle file nemiche gli ingenui sono ancora molti. Troppi. E l'Austria — resiste ancora, sostenendo con gli artifici e con gli inganni queste masse di soldati senza animo.

Gli animali e la guerra.

Nelle località ove si combatte, uno dei particolari che più sorprendono è l'indifferenza degli animali di fronte al cataclisma di distruzione. Il prof. Perrier, membro dell'istituto di Francia, ha raccolto a tale riguardo una serie di dati interessanti. Al Mort-Homme un capitano notò una quaglia così indifferente all'infernale rumore da cantare sul parapetto stesso delle trincee. Per oltre tre giorni essa restò in un campo di segale tempestato da proiettili, e vi fece anzi il suo nido.

Una lepre visse pacifica per due mesi in una buca prodotta da un obice da 210, uscendo ogni

Battere

sempre...

Brussilow, parlando dell'offensiva italiana sulla fronte Giulia, ha attribuito il successo non solo alla bravura delle truppe italiane, ma anche al metodo adottato dallo Stato Maggiore, di non mai lasciare riposo al nemico. «La tattica più fruttifera — ha detto — è sempre quella di attaccare». Gli fu obiettato: «Ma ciò può costare talora delle gravi perdite». Rispose: «Niente affatto, quando gli attacchi riescono come quelli sulla fronte Giulia. Solo gli attacchi che si infrangono come quelli tedeschi contro Verdun sono terribilmente costosi, ma gli attacchi felici



In Serbia. — Truppe tedesche al bivacco.

costano poco. Soltanto occorrono abbondanti, ricchissime munizioni». Le frasi di Brussilow sono riferite da un ufficiale russo all'*Idea Nazionale*.

Le illusioni austriache.

Racconta Bacci nella *Gazzetta di Venezia*:

Il 3 novembre, dopo la conquista del Volkoniak, sul Carso settentrionale, due disertori austriaci che erano fuggiti nei boschi, si presentarono alle nostre linee. Accolti ed interrogati, essi fecero questa singolare confessione. — Fino a ieri non credevamo che la vostra offensiva si fosse risolta in un disastro... Il nostro ufficiale ci aveva detto tutto sorridente: «Coraggio: ancora un altro sforzo, e poi li

giorno per andare a pascersi in certi luoghi ove vi erano più proiettili esplosivi che erba.

Gli usignoli non hanno cessato mai, anche sotto i più violenti bombardamenti, di far sentire le loro dolci note.

In una delle regioni più acquitrinose un ufficiale notò che le anitre selvatiche compivano ogni giorno i loro viaggi di spostamento con regolarità. Solo i topi si mostrano paurosi.

Durante un assalto di tedeschi fermati con gran fuoco di artiglieria da parte dei francesi, furono viste colonne di topi disertare il campo tedesco per rifugiarsi nelle trincee francesi passando attraverso i reticolati senza curarsi di nulla: molti si gettavano disperatamente nell'acqua annegando miseramente.

I gatti, invece, furono visti passeggiare tranquillamente nei camminamenti e sui parapetti delle trincee senza inquietarsi molto per gli scoppi delle granate. Qualche volta seguivano persino le pattuglie mandate in avanscoperta e rimanevano fra le rovine dei villaggi abbandonati.



Visita alle trincee di Anversa.

SCAT

Società Ceirano Automobili Torino

12-18 HP - 15-20 HP - 25-35 HP

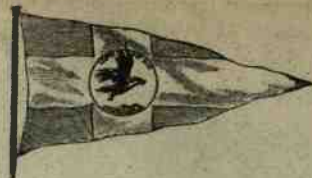
*Ruote acciaio smontabili
ed avvolgimento automatico brevettato
a richiesta.*

Costruzione moderna
materiale di primo ordine.

**Prima di fare acquisti
visitate i nuovi tipi.**

OFFICINE: Corso Francia, 142 - Telefono 18-74.
Reparto vendita: Via Madama Cristina, 66 - Telef. 24-53.

TORINO



BIPLANI

“ Savoia-

Farman ”

OFFICINE A BOVISIO

Il più grande Cantiere del Mondo per la costruzione di

AEROPLANI E IDROVOLANTI

Capacità di produzione **1000** apparecchi all'anno.

Per informazioni rivolgersi alla

Società Anonima Costruzioni Aeronautiche “SAVOIA”

BOVISIO (Prov. Milano)

Telegrammi: SAVOIA - Bovisio.

Telefono 39-02 - SEVESO 3



RIPARTO SERVIZI PUBBLICI

Le grandiose **Officine S. P. A.**

dove escono molti degli autocarri che prestano servizio “alla fronte”