

RÉPERTOIRE.

MIRRA, tragédie de.....	Alfieri.
FRANCESCA DA RIMINI, tragédie de.....	Silvio Pellico.
PIA DE TOLOMEI, tragédie de.....	Marenco.
ORESTE, tragédie de.....	Alfieri.
UN CURIOSO ACCIDENTA, comédie de.....	Goldoni.
IL BURBERO BENEFICO.....	du même auteur.
LA LOCANDIERA.....	du même auteur.
LE GELOSIE DI LINDORO.....	du même auteur.
LE BARUFFE CHIOZZOTTE.....	du même auteur.
LUISA STROZZI, drame en cinq actes.....	G. Battaglia.
FILIPPO MARIA VISCONTI, drame en trois actes.....	du même auteur.
CON GLI UOMINI NON SI SCHERZA, comédie en deux actes, de.....	Gherardi del Testa.
IL REGNO DI ADELAIDE, comédie en deux actes.....	du même auteur.
LA DONNA IN SECONDE NOZZE, comédie en trois actes, de.....	P. Giacometti.
ADELE, drame en trois actes, de.....	E. Rossi.
NIENTE DI MALE, comédie en trois actes, de.....	A. Bon.
MIO CUGINO, comédie en deux actes, de.....	A. Brofferio.
LA COMÉDIA PER LA POSTA, comédie en deux actes, de.....	L. Rossi.

Première représentation

FRANCESCA DA RIMINI,

Tragédie en 5 actes de SILVIO PELLICO,

Jouée par M^{me} RISTORI, MM. ROSSI, BOCCOMINI et TESSERO.

Paris.—Typ. Morris et Comp.

gio sia stato quello, non è difficile indovinare chi pensi al tempo in cui si compieva ed al fatto che, dopo l'andata a Parigi della Internari — a cui lo scoppio della Rivoluzione impedì tutto quel successo che forse avrebbe conseguito — nessuna Compagnia italiana aveva più recitato a Parigi.

Papà Goldoni ricorda nelle sue Memorie il barcone veleggiante che, nella primavera del 1721, fra Rimini e Chioggia lo trasportava quattordicenne, scappato convalescente, col solo bagaglio di due camicie e un berretto da notte, dalle lezioni di filosofia, per unirlo ad un'allegria baronanda di comici: « Dentro, dodici fra attori ed attrici, un suggeritore, un macchinista, un guardarobe, otto servitori, quattro camerieri, due balie, ragazzi di ogni sorta, gatti, scimmie, pappagal-li, ecc. ». Nè dissimile molto io penso che dovesse essere quella geniale accolta di comici, che nella primavera del 1855 moveva alla metropoli francese, allettata dal fervore della grande Esposizione mondiale dell'Impero.

Non dissimile, nè meno feconda di sogni, di speranze, di allegrezza...

La primavera era nei cuori di quegli artisti,

ad affrontare per la prima volta il giudizio del mondo, rappresentato dal pubblico cosmopolita di Parigi. E quale fu quel giudizio, quali vittorie d'arte conseguì in quella memoranda stagione quella schiera eletta di comici italiani, è cosa omai nota. È noto come il nome di Adelaide Ristori, vincente il ricordo stesso della Rachel, la celebre tragica di Francia, si diffondesse da quei giorni per tutto il mondo civile e cominciasse veramente allora la meravigliosa ascensione artistica della nostra grande attrice, così superiore, per versatilità di attitudini, all'emula, anzi alle emule tutte.

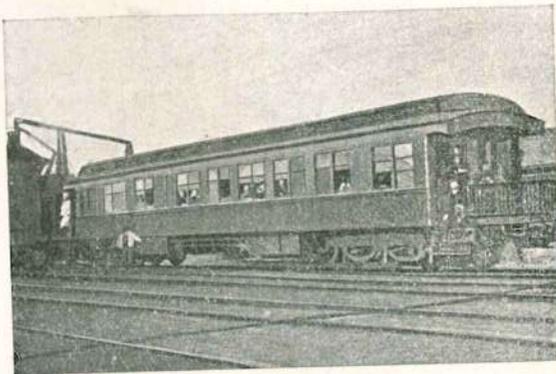
La sera del 21 maggio 1855 segnava l'inizio di quei trionfi, con la recita della tragedia di Silvio Pellico: *Francesca da Rimini*, a cui tennero dietro *Pia dei Tolomei*, *Oreste*, ecc., come appare dall'interessante documento riprodotto nella colonna antecedente, che, alla distanza di 54 anni, sarà letto non senza interesse, dagli amanti della nostra gloriosa arte drammatica; come con non minore, anzi con maggior curiosità ancora, sarà letto il *Resoconto degli introiti e delle spese* di quella *tournee*, che continuò nelle provincie della Francia e nel Belgio e si chiuse alla metà del novembre di quell'anno.

Ma non è della famosa *stagione parigina* della celebre Compagnia Reale Sarda — la quale appunto con quella *tournee* chiudeva l'esistenza sua di quasi sette lustri — che io mi proposi oggi di parlare.

Io non ho voluto che ricordare, come cosa non priva di interesse, più che i viaggi, i modi del viaggiare, i mezzi, numerosi e curiosi, di locomozione, a cui toccò ad Adelaide Ristori di servirsi, per la sua lunga vita gloriosa e per la lunga carriera trionfale attraverso al mondo: dalle antichissime diligenze alla slitta russa; dalla primitiva carretta norvegese al sontuoso sleeping car; dal « vagone-appartamento » dei grandi giri artistici alle gite automobilistiche, durante la riposante vecchiaia, piena di memorie e di onori.

Torino, aprile 1909.

GIUSEPPE DEABATE.



ADLAIDE RISTORI.

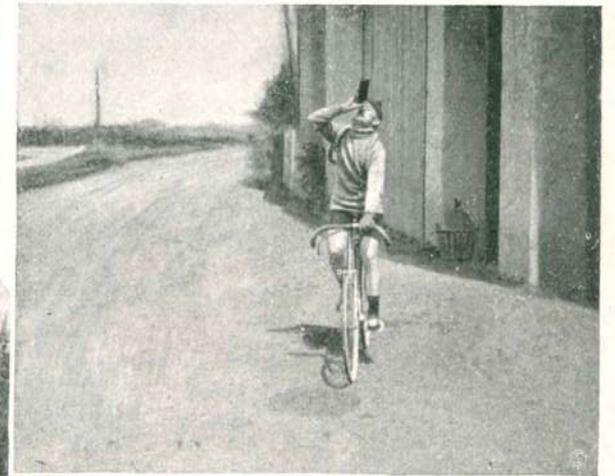


SOMMARIO:

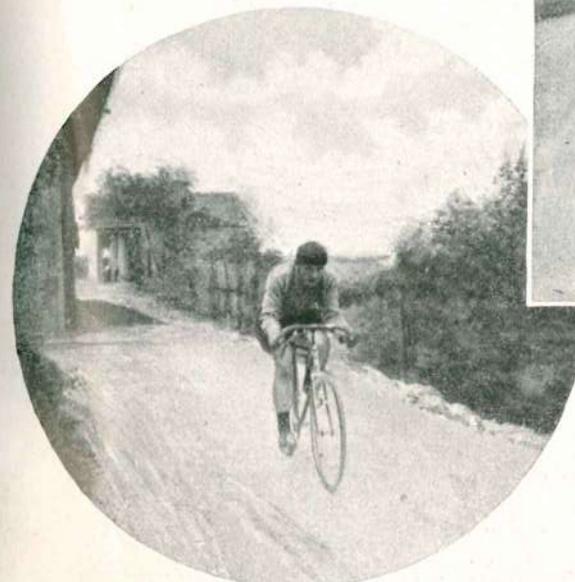
Le corse ciclistiche su strada - La cicogna è arrivata! (Guglielmina I) - Il busto a Giuseppe Giacosa inaugurato al teatro Manzoni di Milano - La vita in una prigione giapponese - Come si possono combattere i dirigibili - Roghi indiani - Un popolo che va scomparendo - Nansen e Amundsen.

Le corse ciclistiche su strada.

Le corse ciclistiche non sono una moda d'oggi. Esse, dacché l'agile bicicletta è balzata fuori dall'ideazione umana, dopo tanti tentativi, dopo tanti studi, dopo tanti adattamenti, sono state in voga, ed hanno volta a volta entusiasmato le folle delle grandi metropoli, delle città di provincia, dei paesi e dei sobborghi. Colla loro popolarità le corse si sono venute democratizzando, e come una volta, quando si spen-



COME SI BEVE IN CORSA (Fot. Prandoni).



VIA PIANA (Fot. Prandoni).

devano abitualmente ottocento lire per una bici- del lavoro, ragioni queste che contribuiscono a non

popolari. La produzione intensa, la grandiosità degli stabilimenti, la sostituzione delle macchine al lavoro manuale, la concorrenza e forse anche una minore scrupolosità nella scelta della materia prima, hanno potuto ridurre il prezzo ad una cifra sempre molto bassa in confronto delle primitive tariffe, fino a metter sul mercato dei tipi che possono far un ottimo servizio e che il singolo compratore può avere a meno di cento lire.

Il massimo buon mercato è certamente a detrimento della qualità ed anche della finitezza

più fini, più curati specialmente in tanti piccoli dettagli, che il turista non avverte, ma che il corridore segnala ai primissimi chilometri. Come nelle automobili, così nelle biciclette il miglior collaudatore di un tipo è il corridore; egli ha saputo acquistare nella lunga sua carriera una pratica che difficilmente lo conduce all'errore, ed anzi è lui stesso che suggerisce modifiche e consiglia nuovi particolari.



La passione sportiva, come dicemmo, si è democratizzata e come prima l'interesse massimo era ri-



UN CAPITOMBOLO (Fot. Prandoni).

servato alle vivaci competizioni sulle piste, ora esso assume il massimo suo vertice nelle gare disputate su strada. Questa passione si è venuta in questo senso generalizzando, perchè essa forse è stata guidata dagli interessi commerciali. Le corse rappresentano il più sicuro mezzo di pubblicità, e una vittoria in una corsa, è chiaramente dimostrato, può apportare una larga messe di affari. Essendo quindi certamente più dimostrativa una vittoria ottenuta in corse su strada, perchè le difficoltà del percorso meglio possono far risaltare i difetti ed i pregi di una bicicletta, così questa sembra la ragione per cui oggi le corse su strada assumano certamente più importanza che non le veloci e brevi corse su pista.



I corridori su strada si son venuti facendo man mano, e di buoni in Italia ne contiamo oggi parecchi, mentre qualche anno fa nessuno poteva competere degnamente coi migliori corridori stranieri. Come i nostri colori vantaron dei trionfi continui, clamorosi e convincenti su tutte le piste del mondo, così essi non furono altrettanto fortunati nelle prove di strada, forse per il fatto che l'eco delle vittorie sulle piste rendeva più accetti, più simpatici e più imitati i corridori di velocità.

Poi la moda, così bizzarra sempre, nelle sue simpatie e nelle sue preferenze, rese popolari le grandi competizioni della strada. E dopo le prime prove di breve percorso, vennero quelle lunghissime, che furono come una specie di campionato per la gioventù appassionata alle lotte ciclistiche.

Per quanto i nostri fossero dei brillanti *routiers*, fra noi non furono mai pari alla fama che circondò quei corridori che sulle strade di Francia, da Parigi a Brest, da Bordeaux a Parigi, in molteplici e diverse gare realizzavano tali tempi, su distanze credute impossibili, che per noi rimasero sempre delle vaghe e non raggiunte aspirazioni.

Egli è che la natura di quegli uomini che particolarmente si erano dedicati alla prova di lungo percorso, era stata coadiuvata e sorretta da un allenamento severo, costante, quasi scientifico.

Chi quello sport praticava, s'era accorto che poteva divenire anche una lucrosa speculazione e non soltanto il raggiungimento di un ideale sportivo; e l'accoppiamento dell'utile e del dilettevole resero possibile in Francia la formazione di una classe di *routiers* professionisti che mantennero alla nazione sorella per anni ed anni, ed anche oggi, un indiscusso primato.



PNEUMATICO DA CAMBIARE (Fot. Prandoni).

Anche i nostri cominciarono ad allenarsi con passione, e in questi ultimi anni essi appresero, nei frequenti contatti coi migliori *routiers* francesi e di altre nazioni, la fine e maliziosa arte dell'allenamento.

Quello che prima in loro era un incomposto e sferato tentativo per raggiungere una forma, divenne poi una pratica scientifica come lo è attualmente per la maggior parte dei migliori corridori italiani.

Il loro allenamento, si può dire, comincia quando alla fine della stagione sportiva essi cessano di correre.

La stagione attiva dura dal marzo fino al novembre, dopo si inizia il riposo.

Ma durante il riposo il corridore che intende di mantenersi in condizione per riprendere a correre all'inizio della stagione sportiva, deve mantenere il suo regime speciale. Pur non andando in bicicletta, egli deve applicarsi ad altri esercizi ginnastici ed atletici come i manubri non eccessivamente pesanti, piegamenti o flessioni. Questi esercizi che contribuiscono a conservare al corpo quella elasticità che appunto la tregua nell'allenamento tende a far scomparire, devono essere fatti al mattino, di buon'ora, quando il corridore sta per alzarsi.

Una regola che uno sportsman deve assolutamente osservare è quella di coricarsi presto e di alzarsi ugualmente presto.

Gli abusi sono sempre nocivi in qualunque organismo, ma maggiormente in quello di coloro che il proprio corpo devono assoggettare a sforzi fuori del comune.

Durante questi mesi di riposo il corridore deve mantenersi in una costante cura del suo organismo ed evitare che l'ozio gli faccia aumentare la pinguedine, se è un soggetto troppo pletorico.

Col principio di febbraio, quando la stagione si apre e le giornate si fanno più chiare, il *routier* comincia le sue uscite in bicicletta.

È venuta la moda, oggi, di fare queste prime sortite in re-

gioni dove il clima è più tepido. Le soleggiate strade della riviera ligure sono di preferenza ricercate dai futuri campioni delle corse, i quali ivi compiono le loro prime passeggiate. E sono realmente delle passeggiate come quelle che potrebbe fare un turista che non alla velocità, ma alla bellezza delle vedute, chiede l'emozioni nel suo viaggio.

Per quindici giorni l'allenamento non richiede altro. I muscoli cominciano e sciogliersi, i garretti riprendono la tensione. Alle passeggiate che si saranno allungate fino ad una cinquantina di chilometri di strada piana, seguono le vere e proprie gite di allenamento. Nelle prime giornate i migliori corridori percorrono una sessantina di chilometri cercando di compierli in centotrenta minuti: non è un'andatura troppo sostenuta (essa si aggira sui 25 chilometri all'ora), ma è già sufficiente per una prima sortita.

Il corridore avrà avuto cura di essere in calzoncini non da corsa, in scarpette, e di vestire un grosso maglione che gli eviti ogni pericolo di prender una

infreddatura, tanto più pregiudizievole in quanto questo sforzo avrà messo tutto il suo fisico in un grande movimento traspiratorio.

Di giorno in giorno, ad ogni nuova sortita il percorso viene aumentato fino a raggiungere i cento chilometri, che l'ottimo corridore deve saper compiere in tre ore: quando un amico, se egli non ha la ventura di possedere un proprio allenatore od un *manager*, ha sicuramente calcolata la distanza di 100 chilometri, cronometra il tempo e constata che egli ha tenuto una media superiore ai trenta, si può calcolare di trovarsi di fronte ad un ottimo corridore, ben preparato.

Durante questo mese di allenamento il corridore dovrebbe sempre mangiar il doppio di quando invece è in riposo: ma vi sono degli organismi che malgrado il dispendio d'energia non sentono la necessità o meglio

non possono fare una nutrizione speciale e maggiore di quella che usano abitualmente.

Può darsi che dopo un mese o più di serio, costante allenamento, il corridore non raggiunga una forma, e questo inconveniente può essere comune al giovane che per la prima volta vuol mettersi a correre, come a quello che ha già al suo attivo una anteriore ottima riuscita.

Le cause di ciò

possono essere molteplici, e per chi è alle prime armi può anche darsi il caso, certamente non raro, che il suo organismo, per quanto fortemente e saldamente costruito, non offra le speciali attitudini necessarie ad un corridore ciclista, od anche che la preparazione sua richieda mesi e mesi di allenamento. Per colui invece che pur essendo stato un ottimo campione non ritrova la sua forma prontamente, può darsi il caso che il suo fisico risenta delle fatiche passate e non si trovi più adatto a concedere nuovi sforzi.

La scienza dell'allenamento richiede delle cure e delle assiduità speciali, poichè come non è facile raggiungere la forma, altrettanto è difficile saperla mantenere.

Vi sono dei corridori che esagerano nel percorrere chilometri credendo che per disputare una prova di 300 chilometri sia necessario provarsi tre o quattro volte sulla distanza.

Basta invece, in allenamento, saper fare molto bene la metà di tale distanza per essere in grado di farne senza sforzo, nel giorno della prova, il doppio.



LA FIRMA AD UN CONTROLLO (Fot. Prandoni).

Nelle corse poi dove le tappe sono parecchie, come nel testè finito Giro d'Italia, il corridore accorto non s'è presentato in condizione perfetta, poichè, è provato, che durante le tappe l'allenamento e la forma si vanno consolidando.

Ma non basta saper percorrere dei chilometri per essere un ottimo *routier* e per mantenere una condizione perfetta. Vi sono altri e numerosi sacrifici, di vitto, di regime di vita che rendono molto meno piacevoli di quanto comunemente si creda la carriera del corridore.

Del quale l'avvenire non è nemmeno facile, perchè fin a quando egli non s'è acquistato, vincendo delle corse, un'ottima fama, non trova nè appoggi nè scritture e queste solamente, più dei premi che dotano le corse, riescono a remunerarlo delle sue fatiche, tanto più che anche un ottimo campione può essere perseguitato dalla disdetta che gli può giocare dei brutti tiri. Ma oltre a ciò vi sono altri e ben più gravi inconvenienti durante una corsa. Un incidente, sia di macchina che di gomme, può strappare una vittoria quando già si pregustava il piacere di riportarla.

Le strade quasi sempre in cattive condizioni celano delle insidie e contribuiscono a rendere terribili e dolorose le cadute. Molte sono state le vittime di accidenti capitati in corsa e qualcuna fra esse ha dovuto rinunciare per sempre alla carriera che si annunciava più o meno brillante.

La fatica che un corridore sostiene durante una corsa non è certamente compensata dalle piccole refezioni che egli fa durante la corsa ed ai controlli.

È molto caratteristico assistere appunto, mentre il plotone dei corridori marcia magari ad una velocità di oltre trenta chilometri all'ora, a queste veloci refezioni. E naturalmente questi intermezzi aumentano o tengono vivo il buon umore del gruppo fino a quando la fuga di qualcuno o la caduta o l'incidente sopravvenuto ad un altro richiama ciascuno al suo posto di combattimento ed allora ognuno si ricorda quanto gli è costato di sacrificio e di energia e tutto si prodiga per raggiungere una vittoria compensatrice.

acr.

IL BUSTO A GIUSEPPE GIACOSA INAUGURATO AL TEATRO MANZONI DI MILANO



LEONARDO RISTOLEI NEL SUO STUDIO A TORINO (E. G. M. I.)

LA CIGOGNA



NEL CORTILE DELLA REGGIA GLI ARALDI ANNUNZIANO LA NASCITA DELLA PRINCIPessa GIULIANA.

LA giovine sovrana dei Paesi Bassi è la sola donna regnante in Europa; fino a qualche giorno fa essa era anche l'ultima rappresentante dell'illustre razza degli Orange-Nassau. Pericolo grave per l'Olanda, questo, la quale giustamente teme l'infiltrazione della Germania; infiltrazione che già si fa con forza sentire nelle sue arti e nel suo commercio. Per fortuna, con immensa, profonda, unanime gioia degli olandesi, il 30 aprile di quest'anno la regina Guglielmina ha dato alla luce una bimba e, a meno che quest'ultima non muoia, per un'altra generazione il pericolo di cui sopra è indubbiamente scongiurato: i Paesi Bassi possono quindi avanzare, con più fede e con più coraggio, verso il loro piccolo avvenire.

La dinastia dei Nassau, quella cioè di Guglielmo il Taciturno, è intimamente legata all'istoria nazionale dell'Olanda: a quel modo che la stirpe di

È ARRIVATA!

noi più gloriosa e più santa per la parte ch'essa ebbe nelle vicende della nostra redenzione, così la nobile famiglia che diede ai Paesi Bassi le virili figure dei passati *stathouders* è avvinata da saldi legami ai fatti della nazionale indipendenza.

Quando Guglielmina nacque, furono nel paese clamorose feste. Il popolo vide in essa la continuatrice della schiatta patriottica e con ciò l'almeno momentanea salvezza dell'Olanda: e questo, quantunque Guglielmo III avesse un figlio e che questo figlio, il principe Alessandro, fosse l'erede presuntivo al trono dei Paesi Bassi. Ma il ragazzo era gracile, malaticcio e i medici l'avevano detto ineluttabilmente condannato alla morte; come i suoi due fratelli, che l'avevano preceduto nella tomba! Guglielmina nacque il 31 ago-

sto 1880 e per sette giorni il popolo di cui essa divenne subito l'idolo più caro e più santo, illuminò le piazze, imban-

