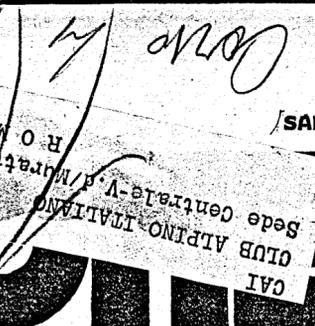


# LO SCARPO

## ALPINISMO - SCI - ESCURSIONISMO



Il giornale è distribuito a tutti i Soci della Sezione di Milano del C.A.I. e dello Sci Club Milano.

Ufficiale per la Sezione dell'Aquila del C. A. I.

**CONDIZIONI DI ABBONAMENTO ANNUO**  
Italia . . . L. 10,30 - Estero . . . L. 25  
Inviare vaglia all'Amministrazione  
Una copia separata cent. 50

**PUBBLICITÀ:** commerciale in pagina di testo - In ultima pagina Fotografica - Redazionale - Prezzi a convenirsi in proporzione all'entità dell'ordinativo.  
Rivolgersi all'Amministrazione

Pubblica gli atti e le comunicazioni ufficiali delle sezioni di Milano e di Aquila del Club Alpino Italiano e dello Sci Club Milano, il notiziario delle altre Sezioni del C.A.I., le informazioni delle Società e Gruppi Escursionistici, Sci Clubs, ecc.  
Esce il 1 e il 15 di ogni mese

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**  
MILANO (133) - VIA PLINIO N. 70

### Punti fermi sull'arrampicamento nell'Appennino Centrale

La costanza e la passione che hanno sorretto per lunghi anni pochi uomini durante la prima conquista dell'Appennino Centrale — quella cioè che, cominciata nel 1887 con la caduta del Corno Piccolo, è terminata da più di un lustro almeno — sono passate ai giovani arrampicatori trasformati — sostanzialmente — per quanto riguarda la loro base spirituale e rafforzate dalla nuova sensibilità estetica dominante ormai chiunque si accosti alla montagna con animo degno.

In questo modo quasi silenziosamente, certo senza colpi di grand cassa, si è venuto formando un ristretto cerchio di audaci che hanno saputo elevare grandemente l'arrampicamento nell'Appennino Centrale, seguendo fedelmente forma e tecnica di quello dolomitico; naturalmente come pochi sono questi uomini, altrettanto poco conosciuto è questo movimento.

Oggi i progressi eccezionali raggiunti specie negli ultimi due anni lasciano sperare che molto ancora si farà e gli stessi propositi manifestati recentemente dai giovani più noti e valorosi circa il futuro indicano chiaramente a qual punto estremo di audacia e di tecnica si voglia arrivare.

All'inizio della stagione 1933, ci troviamo dinanzi a due questioni che minacciano di diventare noiose se non si affrontano e che finora sono state mantenute, col beneplacito universale, nel deposito delle cose pericolose; ora, necessariamente, è bene risolverle.

1. - Dov'è essenzialmente e dato nell'Appennino Centrale quell'ambiente che consente il massimo sviluppo dell'arrampicamento?

2. - Esiste differenza tra l'arrampicamento d'oggi e quello di anche soltanto 4 o 5 anni o sono? Quando e dove tale differenza è sorta?

Ricordo anzitutto che parlo solo dell'Appennino ed anzi dell'Appennino Centrale, poiché del resto non varrebbe la pena estendere il nostro studio al meridionale né al settentrionale, ove ci sono soltanto le Alpi Apuane, che per varie ragioni non possono essere considerate alla stregua delle maggiori vette appenniniche. Mi riservo di presentare altra volta una breve storia dell'arrampicamento appenninico che varrà a chiarire molti punti oscuri in questo campo. Ma evidentemente ora la storia non ci interessa che in minima parte.

Se nei circoli alpinistici di Roma è poco conosciuta l'attività arrampicatoria dell'Appennino, questa è totalmente ignota nell'Italia settentrionale. Quanto si è scritto e si scrive in proposito è troppo poco per illustrare gli enormi progressi fatti quaggiù e d'altra parte l'esiguo numero dei praticanti non rende certo popolare il movimento nell'Italia Centrale. Ma poco importerebbe; facciamo conto di dover cominciare oggi a svolgere la nostra campagna destinata a porre sul giusto piano l'arrampicamento appenninico e possiamo essere certi che il miglior successo coronerà le nostre fatiche.

Per rispondere alla prima domanda non c'è che da dire poche parole. Due sono le grandi palestre dove arrampicatori di ogni levatura possono svolgere la loro attività in pieno: anzitutto il gruppo del Gran Sasso in tutta la sua estensione, poi i monti Sibillini. E' inutile parlare di altri gruppi montuosi quali il Velino, il Terminillo, il Sirente, per dir dei maggiori, o di modeste vette isolate quali il monte Mora; tutte queste montagne presentano risorse assai scarse prive nel modo più assoluto di tutte quelle caratteristiche — qualità della roccia, lunghezza delle salite, imponenza di quadro, ecc. — che, largamente possedute dal Corno Piccolo e Grande, dal Pizzo del Diavolo e altri, avvicinano grandemente le arrampicate famo-

### Un dono ai nostri abbonati

In seguito ad accordi conclusi col Touring Club Italiano, siamo in grado di offrire in dono da oggi in poi, a tutti i nuovi abbonati, la carta de

#### IL GRUPPO DELLE GRIGNE

edita dal Touring Club Italiano, pregevole pubblicazione che dà il rilievo originale alla scala di 1:20.000, e porta tutti gli itinerari con relative segnalazioni. La carta ha le dimensioni di centimetri 87x69; è racchiusa in una robusta custodia di carta pergamenata con un lato trasparente, diviso in quadrati che corrispondono a m. 400 sulla carta.

Il prezzo di vendita al pubblico è di L. 10,00. Noi la diamo gratis (franco di porto) a tutti coloro che ci invieranno la quota di abbonamento annuo di L. 10,30 più cent. 20 per le spese di spedizione, totale L. 10,50. L'abbonamento ha decorrenza da qualsiasi data.

Inviare vaglia, assegni o francobolli all'Amministrazione de

**LO SCARPO**  
Via Plinio N. 70 - Milano (133)

La carta del « Gruppo delle Grigne » verrà pure regalata ai vecchi abbonati che ce ne procureranno uno nuovo; resta inteso che il dono andrà tanto all'abbonato presentatore che a quello nuovo. In questo caso, occorre però aggiungere altri 20 centesimi per la spedizione delle due carte. Totale L. 10,70.

saggi delicati, come tetti, placche e fessure minime per più di cinque ore; esposizione notevolissima in alcuni punti, quarto grado abbondante.

La parete nord del Pizzo del Diavolo per la direttissima è una altra arrampicata che diventerà classica; la fessura a S italiana, superata, dai primi e unici salitori con tutti gli aiuti chiesti necessariamente alla tecnica, è uno dei passi più emozionanti di tutto l'Appennino. Si tratta di una incrinatura nel sasso alta 15 metri, che concede posto a un braccio e a una gamba e che si flette, sul piano verticale della parete, obliquando, alle due inguocchiate della S, l'adesione del corpo in posizione fortemente obliqua.

Non sono propenso a ritenere che ci sia malizia in tali affermazioni che spesso hanno figurato negli scorsi polemici di taluni bollettini sezionali; sono piuttosto d'avviso che si tratti di convincimenti dovuti ad ignoranza, perdonatemi, nel senso primo della parola, cioè non conoscenza.

In tre anni sono state effettuate nel Gran Sasso e nei Sibillini circa 20 nuove ascensioni e aggiungo che si tratta di imprese serissime dovute a tenacia non comune e a tecnica modernissima.

Il Corno Piccolo (m. 2637) è sempre la vetta più battuta. Il numero di vie su di esso tracciate fin dal lontano 1887 è andato in questi anni aumentando in modo considerevole; si passa dal primo grado — parete meridionale, via comune — al quarto e più della Punta dei Due sul cresta S-SE e della cresta ovest con intermezzo di terzo della cresta S-SE.

Sul Corno Grande (m. 2914) l'ambiente eccezionalmente grandioso molto aggiunge alla bellezza degli itinerari; vie quali quelle che risalgono la parete nord-est, « il pareteone », lasciano incancellabile ricordo per l'imponenza della muraglia verticale di 1300 metri di altezza, per la lealtà della roccia e per le difficoltà da superare.

La Traversata delle Tre Vette, sognata e effettuata da solo, da Mario Cambi, è una difficile ed elegantissima cavalcata che si prolunga per tre ore su una cresta esile, entro camini scabri, già da gendarmi verticali, volando nel vuoto con innumere corde doppie.

Il Picco Pio XI, l'intermezzo dall'est, alcune vie al Prenna formano il corteggio ai due preferiti, ma la roccia più bella e salda è nel Corno Piccolo.

Ora nel Gran Sasso si va in cerca di piccole novità; ci si accantenta di un camino vergine, di uno spuntone di una cresta secondaria. E' il segno della maturità, perché le difficoltà si moltiplicano e la tecnica migliora.

Più al nord, nei Sibillini, è cominciata da pochi anni la conquista. Nel 1928 cadde la parete orientale del Vettore (m. 2478), poi seguirono anni di stasi, che dovevano preparare spiriti e corpi a lotte più severe sul Pizzo del Diavolo (m. 2410). Oggi questa vetta magnifica è stata vinta da due versanti; ma molto resta da fare.

le creste del Piccolo. I precursori andavano in roccia non per abitudine, ma per eccezione, tanto che nel 1927 una guida del Gran Sasso saleva dire che il Corno Piccolo, salita difficile, si saliva un paio di volte soltanto per stagione per la via normale! Ora non passa quasi giornata buona senza che si possa vedere una cordata sulla cresta S-SE.

Sopra ho accennato alla prima ascensione al Pizzo del Diavolo per la parete est; ripeto qui che questa salita segna l'inizio di un terzo periodo, del periodo più moderno, insomma, caratterizzato dalla ricerca dell'arrampicata più elegante, più rispondente alle esigenze spirituali ed estetiche, quindi necessariamente più difficile.

Nella scorsa stagione 1932 altre due salite, la direttissima sulla parete nord del Pizzo del Diavolo e quella alla vetta Centrale del Corno Grande, hanno dimostrato che si è decisamente entrati nella nuova fase; nove ore di lotta continua contro difficoltà come quelle della « S italiana » o del « tetto » nel camino d'Armi, coronate da un temporale formidabile scatenatosi negli ultimi momenti sotto gli spalti terminali della montagna lasciano supporre che le rocce dell'Appennino Centrale siano qualche cosa di più di una semplice e modesta palestra di allenamento prealpino e che l'alpinismo appenninico stia seguendo fedelmente gli insegnamenti di quello dolomitico.

L'organizzazione è stata curata nei minimi particolari: funzioneranno, oltre a due Comandi di tappa a La Thuille e Pré Saint-Didier, tre posti di controllo e soccorso e tre posti di rifornimento sul percorso. I concorrenti raggiunti nel tardo pomeriggio di oggi al Rifugio Santa Margherita, che allo scopo è stato loro completamente riservato, partiranno alle ore 6 di domani e compiranno il percorso di gara in poco più di due ore: verso il mezzogiorno potranno quindi scendere a La Thuille, ove è stato organizzato un raduno folcloristico e dove avrà luogo la premiazione.

Il C. A. I. cambia Sede  
Da oggi, la Sede centrale del Club Alpino Italiano trasferisce i propri Uffici da via delle Murate al Corso Umberto 4 - Roma (56).

I frutti di questa attivissima campagna intrapresa dalla sezione aquilana in favore dell'alpinismo in roccia nell'Italia Centrale si vedranno nel loro aspetto completo solo fra 3 o 4 anni. Non so per ora prevedere a qual punto esattamente si potrà arrivare, che molto dipenderà da fattori esterni, quali il riconoscimento del lavoro da parte di ambienti alpinistici non aquilani e quindi la simpatia derivante, ma sento con certezza che l'arrampicamento dell'Appennino Centrale raggiungerà un grado molto elevato divulgandosi nello stesso tempo molto più che per il passato.

ANGELO MAURIZI

### Riduzioni ferroviarie del 50% per i soci del C. A. I.

Il Ministero delle Comunicazioni ha concesso ai soci del Club Alpino Italiano la riduzione del 50 per cento sulle Ferrovie dello Stato per i viaggi di andata e ritorno per comitive di cinque persone. La concessione è valida per i percorsi iniziati da qualsiasi stazione della rete per quelle base di escursioni alpine. I biglietti hanno la validità di giorni 20.

I soci del CAI che intendono usufruire della concessione devono rivolgersi alle rispettive Sezioni le quali rilasceranno i documenti di viaggio.

### Il conte Aldo Bonacossa alla presidenza dell'Accademico

In sostituzione del compianto dott. Umberto Balestrieri, S. E. il Presidente del C.A.I. on. Angelo Manaresi, ha nominato il conte Aldo Bonacossa Presidente del Club Alpino Accademico Italiano.

La scelta non poteva essere migliore e viene a confermare quanto già si diceva negli ambienti milanesi. Il conte Aldo Bonacossa è il più degno successore di Balestrieri. La sua competenza e serietà e soprattutto la autorità che egli gode nel mondo alpinistico nazionale costituiscono elementi che egli apporta nell'alto ufficio che gli viene affidato. Troppo note le sue benemerite perché vengano ora elencate. Basti dire che vanno dal lato tecnico vero e proprio a quello letterario. Alpinista appassionatissimo e valente, studioso dei problemi della montagna, compilatore coscienzioso di guide, ha sempre avuto come caratteristica della sua attività, la massima serietà e la modestia propria dei veri alpinisti. La sua competenza lo ha portato a ricoprire delicate cariche sia nell'organizzazione alpinistica che in quella sciistica, in Italia ed anche all'estero, cariche alle quali si aggiunge questa, che è certamente la più importante.

Al conte Aldo Bonacossa le nostre congratulazioni più sincere.

### Un'altra gara sci-alpina al Rhuitor

Il « Trofeo Mezzalama », oltre al successo immediato, ha suscitato un particolare interesse fra i giovani sciatori-alpinisti, tanto che si preannunciano alte manifestazioni ispirate alle finalità che hanno originata la prima.

Infatti il Comando federale dei Fasci Giovanili di Aosta, autorizzato da S. E. Achille Starace, ha indetto per i giorni 1 e 2 corrente una gara sciistico-alpina nella zona del Rhuitor riservata ai G.U.F. e ai Fasci Giovanili del Piemonte.

La prova verrà disputata su un percorso di circa 12 km. che dai 2500 metri del Rifugio Santa Margherita porta, per il ghiacciaio del Rhuitor, al Col Loydon (m. 3045) e di qui alle Vedette (m. 3332), culminando nei 3400 m. della Capanna Defey, donde il tracciato si riporta con una magnifica discesa di circa 4 chilometri alla morena del Rhuitor, ove sarà posto il traguardo di arrivo.

In base all'esperienza maturata nel « Trofeo Mezzalama » la gara è stata riservata a pattuglie in cordata di tre elementi, che debbono altresì, oltre alla piccozza e all'opportuno equipaggiamento da montagna, portare un peso individuale di 6 chilogrammi.

L'organizzazione è stata curata nei minimi particolari: funzioneranno, oltre a due Comandi di tappa a La Thuille e Pré Saint-Didier, tre posti di controllo e soccorso e tre posti di rifornimento sul percorso. I concorrenti raggiunti nel tardo pomeriggio di oggi al Rifugio Santa Margherita, che allo scopo è stato loro completamente riservato, partiranno alle ore 6 di domani e compiranno il percorso di gara in poco più di due ore: verso il mezzogiorno potranno quindi scendere a La Thuille, ove è stato organizzato un raduno folcloristico e dove avrà luogo la premiazione.

### LA PIÙ "ITALIANA", DELLE GARE SCIATORI

**Militi della 9ª Legione di Sondrio vincono la Staffetta della Stelvio**

S. E. Ricci presente alla manifestazione  
Per definire nel modo più sintetico il carattere della Staffetta internazionale dello Stelvio — che si è ripetuta il 25 scorso per la settima volta — basterebbe riportare quanto S. E. Ricci ha detto, dopo la premiazione dei vincitori, in un brevissimo discorso: « La Staffetta della S.E.M. è certamente la più importante, la più originale, la più « italiana » delle gare sciatorie di tutta l'annata. L'anno venturo tutti gli Sci Club d'Italia dovranno partecipare, o almeno i maggiori ». Il riconoscimento del massimo genere dello sci è integrato — se mai ve ne fosse bisogno — dal successo di atleti e di folle che, nonostante il maltempo — ha invaso il Passo più alto d'Europa (m. 2778). Folla immensa, strabocchevole, che spuntava da tutte le parti: dal versante lombardo come da quello di Trafoi. Non si poteva concepire come avesse potuto riversarsi fin quasi, ma grado vi fosse una unica strada, ed anche quella ingorghiata per circa metà della frazione della neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo: certo è che le automobili private erano oltre 800 e i camion autobus, fatti fermare per consentire la manovra del dietro-front alla quarta cantoniera, in fila per circa 150 metri. La neve, nel tratto dalla quarta cantoniera al Passo; si passava come in certi punti erano alte due metri. Qualcuno parlava di quattromila persone; difficile fare un conto anche approssimativo

CLUB ALPINO ITALIANO Sezione di Milano

Inaugurazione del Rifugio Luigi Brasca (m. 1210) in Valle Codera

L'inaugurazione del Rifugio dedicato alla memoria di Luigi Brasca rappresenta uno dei più graditi avvenimenti per la nostra Sezione. Il ricordo dell'amato e colto Socio scomparso alcuni anni or sono rivive ora in noi tutti e vivrà perenne nella costruzione di granito in Val Codera.

L'opera sua di paziente ricercatore, di illustratore appassionato delle Alpi, di centro animatore di quei volumi delle Alpi Retiche che sono un vanto di orgogliosità e di meticolosità in uno alla valentia dei compilatori Aldo Bonacossa, Alfredo Corti, Romano Ballabio e Guido Silvestri.

Dobbiamo ricordare qui come nel compimento della costruzione si prestarono col noto entusiasmo disinteressato l'ing. Carlo Riva che compì due sopralluoghi e diresse in parte la costruzione greggia, ed il signor Franco Nobile — da poco nominato sovrintendente ai lavori delle nostre Capanne — che con numerose visite al Rifugio e con gran fatica personale ha diretto e provveduto agli ultimi lavori ed all'arredamento.

Uno speciale ringraziamento dobbiamo al Cav. Luciano Sampietro, Podestà di Novate Mezzola e padre spirituale del nuovo Rifugio. Egli ha fatto concorrere il Comune nella fornitura di legname e nel predisporre ogni facilitazione.

Il Cav. Normini provvede ai lavori sì che la capanna è riuscita una costruzione di straordinaria solidità.

PROGRAMMA

Table with columns for dates (Sabato 8 Luglio, Domenica 9 Luglio) and activities (partenza Milano, arrivo Novate Mezzola, pernottamento, etc.)

ORTLES-CEVEDALE

Rifugio "Cesare Branca"

Inaugurazione 30 luglio 1933 - XI Siamo lieti di annunciare che il Rifugio "Cesare Branca" (m. 2494) al ghiacciaio del Forno — dono munifico della signora Giuseppina Branca — sarà inaugurato il 30 luglio p. v.

Alla inaugurazione parteciperà l'intero Consiglio di Direzione per rendere omaggio alla memoria dell'illustre Alpinaista scomparso ed alla benemerita Donatrice. Il programma sarà pubblicato tra qualche giorno e comprende altresì la partecipazione all'inaugurazione del Rifugio albergo Arnaldo Berni al Passo di Gavia della Sezione di Brescia del Club Alpino.

Sono dunque due i Rifugi che il CAI inaugurerà nel Gruppo dell'Ortles-Cevedale il 30 luglio 1933. La facilità di pernottamento a Santa Caterina Valfurva, al bellissimo Albergo Buzzi al ghiacciaio del Forno, alla Capanna Pizzini in Val Cedeck invitiamo a combinare un comodo avvicendamento al nuovo rifugio Branca nel pomeriggio del sabato 29 luglio. Al mattino presto avrà luogo l'inaugurazione ufficiale con una messa nell'artistica Cappella annessa al Rifugio. Coloro poi che disporranno dell'automobile potranno raggiungere rapidamente il Passo di Gavia dove avverrà l'incontro coi confratelli della Sezione di Brescia: ivi avrà luogo l'adunata degli ufficiali e soldati reduci del Battaglione Sciatori M. Ortles e di una rappresentanza ufficiale del V. Reggimento Alpini. Sua Ecc. il senatore Carlo Bonardi presenterà il nuovo Rifugio Arnaldo Berni al Presidente generale del C. A. I. S. E. Manaresi.

Il Rifugio "Cesare Branca" (metri 2490) sorge sulle roccie della spandata destra del basso Ghiacciaio del Forno — il maggiore del Gruppo dell'Ortles-Cevedale. Pochi metri a monte si apre in lenta salita la Valle delle Rosole — amenissima e verde di prati e ricca di acque. Dal Rifugio si domina (circa m. 40) la grande morena del ghiacciaio la quale racchiude un piccolo laghetto — il Laghetto delle Rosole (m. 2400). L'immensa fiamma del Ghiacciaio del Forno costituisce il centro della veduta classica dal Rifugio — ma la vicinissima Vedretta delle Rosole dal ghiaccio terso e sconvolto con poca morena, rappresenta la metà più ridente di passeggiata. E' dunque un Rifugio di cui si può asserire essere felicissima la scelta di posizione, sia dal lato alpinistico che da quello turistico. E' centro infatti di una ventina di ascensioni dal 3500 al 1692 metri del M. Vivaz ed è centro magnifico di escursioni invernali sugli sci. E' un vero paradiso primaverile sciatistico di facile accesso, completamente privo di pericolo di valanga.

La costruzione solida ed elegante, è stata ideata e disegnata dall'ing. Cesare De Micheli, il quale con grande passione ed abnegazione disinteressata ha proceduto a sopralluoghi ed a disegni di pratica eleganza. Il nostro Giuseppe Tuana di Bormio è l'inflessibile direttore della costruzione. Vi è un salone disposto in modo che la veduta sul ghiacciaio sia sfruttata al massimo. Vi sono installazioni sanitarie ad acqua potabile veramente ben studiate. Una strada mulattiera è stata tracciata ed è quasi dell'Albergo del Forno ed il signor Buzzi, proprietario e da anni buon amico del Club Alpino, ha concesso il passaggio su di un tratto della sua mulattiera per facilitare l'accesso al Rifugio.

La commissione costruttrice composta del com. Angelo Galiberti, delegato della signora Branca ed animatore caldo dell'opera, del cav. Olinde Schiavio e del Dr. Guido Bertarelli, accompagnerà l'ing. Cesare De Micheli al Rifugio ai primi di luglio. E' la visita di collaudo al neo Rifugio. La signora Giuseppina Branca, donatrice, si è riservata la nomina della madrina.

Il Consiglio Sezionale ha inteso liberato di murare sul Rifugio una lapide marmorea che dirà la riconoscenza di tutti i soci del C.A.I.

GITA ALPINISTICA

Pizzi dell'Oro - Punta Milano

Table with columns for dates (Sabato, Domenica) and activities (ritorno piazzetta Reale, partenza, pernottamento, etc.)

Attendimento sociale al Breuil m. 2000 GRUPPO DEL CERVINO

23 Luglio - 27 Agosto 1933 - IX

E' stato pubblicato il programma ufficiale dell'attendimento contenente una sintetica descrizione della regione, l'elenco delle ascensioni, una cartina al 50.000, e tutte le norme riflettenti il funzionamento. Il programma verrà distribuito gratis a tutti i soci che ne faranno richiesta; pertanto rammentiamo che il periodo dell'attendimento verrà suddiviso in cinque turni di una settimana ciascuno come segue:

- 1° turno dal 22 al 30 luglio; 2° turno dal 30 luglio al 6 agosto; 3° turno dal 6 al 13 agosto; 4° turno dal 13 al 20 agosto; 5° turno dal 20 al 27 agosto.

Il turno incomincerà col pranzo della domenica e terminerà col caffè-latte della domenica successiva.

La quota è stata fissata in L. 180 per ogni turno e dà diritto:

- 1° Alloggio in tenda con lettino, materasso e guanciaie di lana e due grandi coperte pure di lana (per coloro che desiderassero la tenda individuale la quota verrà aumentata di L. 15 per turno); 2° Al vitto completo e cioè: caffè e latte con pane al mattino; minestra, piatto di carne con con-

torno, frutta o formaggio, a mezzogiorno e alla sera. (Agli studenti che si recheranno in gita verrà fornita la colazione o il pranzo al sacco).

3° Al trasporto gratuito di 20 kg. di bagaglio da Valtournanche al Breuil.

4° Al viaggio in auto a prezzo ridotto Milano-Valtournanche e ritorno. (L. 55 andata e ritorno e L. 40 sola andata o solo ritorno).

Il biglietto di andata e ritorno sarà valido per tutta la durata dell'attendimento purchè tanto l'andata che il ritorno siano effettuati in domenica.

L'attendimento dispone di una cinquantina di tende «Moretti» ad uno, due, sei e venti posti. Spetta alla Direzione dell'attendimento la assegnazione dei posti in tenda. Nel limite del possibile saranno accolte le domande di coloro che manifestassero il desiderio di restare vicini.

Sono aperte le iscrizioni che si riceveranno sino ad esaurimento dei posti disponibili (100 per ogni turno).

Servizio automobilistico diretto da MILANO a VALTOURNANCHE per l'attendimento sociale al Breuil

Si rende noto che durante il periodo in cui avrà luogo l'attendimento al Breuil, e cioè dal 23 Luglio al 27 Agosto p. v., verrà effettuato, a cura della Sezione di Milano del C. A. I. un servizio automobilistico FESTIVO diretto da Milano a Valtournanche con il seguente orario:

Table with columns for ANDATA and RITORNO, showing departure and arrival times from Milano and Valtournanche.

Table with columns for PREZZI, showing prices for round trips and one-way trips, and for other participants.

I partecipanti che intendano valersi di tale servizio dovranno dichiararlo all'atto dell'iscrizione, precisando la data in cui effettueranno il viaggio di andata e quella in cui effettueranno il viaggio di ritorno (salvo eventuali proroghe da comunicare almeno due giorni prima al Direttore dell'Attendimento), versando la relativa quota e ritirando l'apposito biglietto. — Non si accetteranno in ogni caso iscrizioni oltre il giovedì sera antecedente ad ogni partenza.

I "popolari, della Nord"

Le Ferrovie Nord Milano, allo scopo di far meglio conoscere la regione dei laghi, delle Prealpi Varesine, di Brunate e di Premeno, rilasceranno per ogni giorno festivo del mese di luglio al prezzo eccezionale di L. 5:

N. 1800 biglietti di andata-ritorno di terza classe da Milano Nord, di cui 400 per qualunque scalo del Lago di Como;

400 per qualunque scalo del Lago Maggiore (con facoltà di acquisto ad Intra per sole L. 5.00 di biglietto di andata-ritorno per Premeno);

400 per il Sacro Monte o Campo dei Fiori;

400 per le stazioni ferrovie Varesino e Ghirlandone-Tresa; 200 per Brunate.

Viaggio con qualunque treno Maggiore; acquisto biglietti in stazione Milano Nord dalle ore 7 del giovedì precedente alle ore 12 del sabato.

A agevolazioni ferroviarie col Trentino a Bolzano in quattro ore e mezza

Dal 25 scorso le Ferrovie dello Stato hanno attuato due nuovi diretti, con le tre classi, da Milano al Trentino. Il primo parte dalla Stazione centrale alle 6,30, arriva a Bolzano alle 12,2 e a Fortezza alle 13,30; ed il secondo parte da Fortezza alle 15,50, da Bolzano alle 17,15 e giunge a Milano alle 22,45.

Dallo stesso giorno sul treno in partenza alle 0,20 da Milano per Venezia non sono più ammessi i viaggiatori diretti a Bolzano e a Fortezza, poiché essi possono servirsi del nuovo convoglio che parte 10 minuti dopo e li porta nel Trentino senza trasbordo a Verona.

Da oggi, poi, sono istituiti due nuovi treni rapidi da Bologna a Bolzano, dei quali potranno valersi anche i viaggiatori milanesi. Infatti, partendo dalla Stazione Centrale alle 18,10, si giungerà a Verona alle 19,46 e vi si ripartirà alle 20,30 col nuovo rapido proveniente da Bolzano.

Table with columns for dates and activities (partenza Milano, arrivo Novate Mezzola, etc.)

Nel Rifugio: Brasca - Gianetti - Allievi - Ponti e Zoja i turni avranno inizio con il pranzo del sabato e termineranno con la colazione della domenica della settimana successiva.

In detti Rifugi i turni si effettueranno:

- 1. dal 25 giugno al 2 luglio. 2. dal 1 luglio al 9 luglio. 3. dall'8 al 16 luglio. 4. dal 15 al 23 luglio. 5. dal 22 al 30 luglio. 6. dal 29 luglio al 6 agosto. 7. dal 5 agosto al 13 agosto. 8. dal 12 al 20 agosto. 9. dal 19 al 27 agosto. 10. dal 26 agosto al 3 settembre. 11. dal 2 settembre al 10 settembre. 12. dal 9 al 17 settembre.

QUOTA

Table with columns for names and quota amounts (Allievi L. 130, Borletti L. 170, etc.)

FERROVIE NORD-MILANO

Allo scopo di far meglio conoscere la regione dei Laghi, delle Prealpi Varesine, di Brunate e di Premeno

Nel giorni festivi del mese di LUGLIO 1933 verranno venduti al prezzo eccezionale di 5 LIRE 1800 BIGLIETTI di Andata e Ritorno di Terza Classe da MILANO NORD di cui

- 400 per qualunque scalo del LAGO DI COMO 400 per qualunque scalo del LAGO MAGGIORE (acque italiane, con facoltà di acquistare a Intra per sole lire 5 un biglietto di andata e ritorno per PREMEMO) 400 per SACRO MONTE e CAMPO DEI FIORI 400 per le stazioni delle Ferrovie VARESE-LUINO e GHIRLANDONE-TRESA 200 per BRUNATE

Il biglietto è valido per il solo giorno festivo di emissione. Tanto il viaggio di andata quanto quello di ritorno potranno essere effettuati con qualunque treno, non essendo però ammesso fermato intermedio. La vendita di tali biglietti avrà luogo ESCLUSIVAMENTE alla biglietteria della stazione di Milano Nord, con inizio alle ore 7 del giovedì precedente, e avrà termine ad esaurimento dei quantitativi fissati e comunque non oltre le ore 12 del sabato. — Non potranno essere rilasciati più di TRE biglietti per ogni acquirente.

Cav. E. TERMENINI

CAPO ARMAIOLO 5° ALPINI Carrobbio N. 2 - MILANO - Telefono 81-088 Equipaggiamenti completi montagna e sci Fabbrica sci e scarpe



Cedonsi N. 20 tende per campeggio, in ottimo stato, a prezzi convenientissimi Gruppo Amici Montagna MILANO, Via Gentilino 10

GIUSEPPE MERATI MILANO Via Durini, N. 25 Telefono 71044 Sartoria specializzata per Costumi Sportivi da Uomo & Signora Tessuti esclusivi - Modelli speciali Confezione fine Completo Equipaggiamento da montagna - Materiale da Campo

Cent'ore gite in montagna! ed altro vario utilissimo materiale informativo avrete col "Breviario di montagna" di SANDRO PRADA Inviare vaglia o francobolli di L. 4.- a "Lo Scarpone", - Via Plinio, 70 - Milano

Alpinisti, per il vostro equipaggiamento da montagna non dimenticate di acquistare quello SUCA! per Voi espressamente studiato e fatto, e che si vende unicamente in VIA DURINI N. 25 da GIUSEPPE MERATI

SU PER LE CRODE

Advertisement for DERMOLINA featuring an illustration of a person climbing and text: '... e certe difficoltà di arrampicamento vengono superate solo da chi è dotato di ottime qualità fisiche, pronta intelligenza e se dotato di un ottimo attrezzamento. Il Pedulo è un coefficiente di massima importanza. Chiedete il catalogo della Ditta TUTTO per lo SPORT POLARI MILANO - Via Torino 52 - Telefono 87048 TUTTO PER: MONTAGNA - SCI - TENNIS - CALCIO'

Servizio automobilistico per gite in Val Masino

Si rende noto che anche quest'anno verrà effettuato dal 1.º Luglio al 15 Settembre un servizio settimanale di autobus per la Val Masino con il seguente orario:

Table with columns for ANDATA (sabato) and RITORNO (domenica), showing departure and arrival times from Milano and Bagni del Masino.

Il servizio fermerà pure a Cattagegio e S. Martino V. M. — Numero minimo di partecipanti perché si effettui la partenza: dodici.

QUOTA di andata e ritorno per qualsiasi destinazione L. 40 compreso il pernottamento in una capanna della Sezione di Milano. Non si accettano iscrizioni per viaggi separati di andata e ritorno. Le iscrizioni si ricevono sino al venerdì sera di ogni settimana presso la Segreteria della Sezione di Milano.

Come è noto il predetto servizio facilita grandemente l'accesso ai Rifugi Ponti, Gianetti, Allievi e Ferrario e permette di effettuare in un giorno e mezzo quasi tutte le ascensioni della Val Masino.

Elenco dei Rifugi adibiti alle vacanze economiche alpine

Table listing various alpine refuges (ALTO ADIGE, Serristori, Dux, Canziani, Diaz, Borletti) with their locations and descriptions.

Pizzini (m. 2706). A due ore da S. Caterina Valfurva - auto da stazione ferroviaria di Tirano (Milano-Sondrio-Tirano).

V° Alpini (m. 2877). A quattro ore e mezza da S. Antonio Valfurva - auto da stazione ferroviaria di Tirano (Milano-Sondrio-Tirano).

Brasca (m. 1210). A quattro ore da stazione ferr. Novate Mezzola (Colico-Chiavenna).

Branca (m. 2493). A due ore da S. Caterina Valfurva - auto da staz. ferroviaria di Tirano.

TURNI Nel Rifugio: Brasca - Città di Milano - Serristori - Dux - Canziani - Diaz - Borletti - Porro - Principe di Piemonte - V° Alpini e Pizzini i turni avranno inizio con il pranzo della domenica sera e termineranno con il caffè-latte della domenica successiva.

- 1. dal 9 al 16 luglio. 2. dal 16 al 23 luglio. 3. dal 23 al 30 luglio. 4. dal 30 luglio al 6 agosto. 5. dal 6 agosto al 13 agosto.

# Fra cielo e baratro: "Il Colorado",

Los Angeles, marzo. Pochi uomini, sopra un insieme ordinato di tele e di legno, che si libererà fra poco, nel cielo, trascinato da un grande cuore possente e ahimè... fragoroso: mancano alcuni minuti alla partenza.

Al gentile invito del pilota dell'Air Service U. S. mi accingo a salire nell'apparecchio lanciandogli uno sguardo nel quale si legge tutta l'improvvisa simpatia che sento per l'uomo al cui braccio sono affidate le nostre vite. Simpatica interessata, ma pur sempre simpatica. Gli sorrido compiacente ma, sul suo viso, non un muscolo si muove. Cioè mi fa rimanere un poco interdetto; ma mi forma la consolante idea che il nostro pilota non sia facilmente impressionabile. Mi rassieuro.

Eccomi seduto su di una poltrona veramente comoda. Vicino, mi si pone un signore francese col quale avevo, poco prima, intravolto un discorsetto sulle montagne Californiane.

— E' il vostro primo volo? — In America sì — rispondo — ed è questo che mi preoccupa. — Oh! E' la medesima cosa che in Europa.

— Lo spero! La voce del pilota interrompe il colloquio. — Messa la sicurezza? — Un cenno affermativo del francese, poi dopo alcuni secondi, un breve comando. L'elicò appare come una raggiata grigiastra; il rombo aumenta gradualmente; il velivolo corre un poco, si stacca dalla terra, s'innalza. La mia mano si agita dal finestrino in un languido saluto. « Alea iacta est! » Eccoci affidati al destino.

Intorno, oltre il campo vasto, il paesaggio americano, si apre in una limpidezza variegata e l'orizzonte si amplia rapidamente fino alla città vicina, fino alle montagne lontane... Le strade, i campi, le case rosse e brune, si scorgono nettamente, come lavate da una recente acquazzone nell'atmosfera depurata e trasparente.

Un colpo sulla spalla m'invita a voltarmi: è il francese che con il caratteristico sorriso di maniera mi consegna un foglio. Leggo: « trecento metri ». Ringrazio con un cenno del capo per l'informazione indesiderata. Vorrei gridargli:

— Non ci tengo affatto a conoscere la quota di volo! — Ma sarebbe inutile e spreca fatica. Da quest'altezza, in condizioni di luminosità e trasparenza, i minimi particolari del terreno sovrastante vengono ancora scorti. Le diverse colorazioni dei campi sembrano dipinte dalla mano inesperta di un fanciullo che non ha il senso di misura delle tinte. Dal verde cupo al chiaro, dal marrone al giallo, quale meravigliosa tavolozza di artista divino! I ruscelli che irrigano la pianura sembrano filoni d'argento di una grande miniera. Trascorre qualche tempo; poi un altro colpo sulla spalla, altro sorriso... altro foglietto! Ma è una fissazione! « Cinquecento metri! » Un solo sguardo da parte mia, che dice tutto. La speranza che questo mezzo basti a frenare l'insistenza del mio scrupoloso informatore, svanisce presto. Anzi lo vedo, al mio fianco, scrivere ancora! Chissà che cosa. E' capace d'informarmi che... il motore non è regolare. No! Vuole intavolare un colloquio scritto. Lo avverto che desidero rimanere solo coi miei pensieri... E continuano a salire, a salire... contro le nubi. Guardo in alto. Nel suo disordine il cielo, trapunto di nubi in corsa, sembra una vasta piantagione di cotone quando dalle mille capsule mature ed aperte si mostra la bambagia vaporosa. La piena luce del giorno crea uno spettacolo di magnificenza, quale forse l'ha sognato in un baleno, irrealizzabile sulla tela, la fantasia di un grande maestro del colore. La natura si abbandona ad una frenesia di luci e di riflessi mentre i raggi del sole imporporano l'aria. La percezione di questi contrasti dura un attimo, ma basta per far dura-

re statico l'uomo ed avvicinarlo a Dio. Guardo una nuvola salire gli oceani del vuoto attratta dalla calamita di un bacio portentoso, salire, sempre compatta, blocco di molle granate lavorato dalle mani del vento che, in un baleno può lacerarla per poi ricomporsi, per poi di nuovo arruffarla, morderla, rompetta e spalmarla sulle pareti del cielo.

E con quale voluttà si abbandona inerte al capriccio del suo signore; agognare anch'io di abbandonarmi, così, nel pensiero del tuo nulla, fra gli irreali confini del tuo nulla, o nuvola...

I miei occhi s'abbassano verso la terra; ecco le Montagne Rocciose!

E' forse la più pittoresca catena alpina degli Stati Uniti d'America. L'impressione suscitata scivolandola, è spaventosamente fantastica: non potrei immaginare quale brivido percorra il vostro corpo nel vedere quelle catene, fatte di pareti a strapiombo, di terrazze che sembrano collane degradanti, di guglie, di coni, di frastagliature mostruose. E tutto lucente e scintillante, con pareti nere e levigate dal vento.

Dalle Montagne Rocciose scendono due torrenti ricchi d'acqua: il Green River ed il Grand River. Nella prateria formata di recenti strati di « grès » tenero, che non è altro se non il residuo di montagne corrose e demolite dalle acque, i due fiumi hanno scavato delle spaccature profonde d'un aspetto orrido ed interessante. Lo stupore ed un po' la paura, di essere sospesi nell'aria sopra a quegli abissi, lascia luogo ad una profonda ammirazione per queste pagine incancellabili, ma mutevoli, che la natura ha scritto sul gran foglio terrestre.

Verso sud il Green River, più ricco d'acqua, attraversa una catena di monti formando il Canon di Lodore; il Grand River, che piega verso occidente, attraversa uno dei parchi nazionali col Canon di Gore. I due corsi d'acqua poi si riuniscono e formano il Colorado ed è questo fiume che ha reso famose, in tutto il mondo, per la loro selvaggia bellezza le gole profondissime che attraversa. Di queste la più nota e la più grandiosa è il Gran Canon.

Il francese persiste nei suoi messaggi. Quasi mi scaglierei su di lui! Ho letto: « L'anno scorso l'a. viatore, tal dei tali, è precipitato nel Gran Canon che voi vedete sotto di noi! »

Straccio con furore il biglietto; egli mi guarda meravigliato. Si è offeso, finalmente! Meglio così, ci spiegheremo poi. Con ansia ancora maggiore guardo il Gran Canon: è una enorme, impressionante fenditura lunga 350 chilometri e che in certi punti raggiunge la profondità di 1000 metri. (questi dati, durante il volo, li ignoravo; per mia tranquillità, tagliata in una roccia stratificata composta in parte di carbone e di gesso, dal colore variante fra il grigio e il rosso. In fondo al baratro oscurissimo gorgogliano le acque precipitose che corrono rabbiosamente la roccia per sprofondarsi sempre più.

Fissando quelle abissali viscere mi immagino di essere laggiù fra pareti sventrate a picco, in fondo ad una di quelle mostruose brecce aperte nel ventre petroso della montagna, ove il cielo deve sembrare una striscia azzurra e dove la natura deve presentare il suo lato più impressionante. Laggiù le pareti, per uno scherzo macabro, potrebbero rinchiudermi nell'impenetrabile tomba della montagna. Preferisco il mio stato... di sospensione.

Attraversiamo il Blak Canon, il paesaggio muta all'improvviso. Ecco il Colorado che sbocca in una larga vallata sconvolta dalle sue acque terribili, quando, in pianura, erompono dalla strozzatura delle roccie nei gettarsi nel placato golfo di California.

Questa regione selvaggia e fantastica racchiude nel suo suolo incalcolabili ricchezze e non è esagerato il dire che molti punti non sono completamente sfruttati. Il mio sguardo è addolcito da quel verde e da quelle acque che a me sembrano una striscia d'acciaio e che immagino lambire con ritmo lento e cadenzato le rive. Le piante forse rispondono a quell'umido bacio, con un bisbiglio musicale; mentre le alghe e le piante acquatiche si accarezzano ininterrottamente...

I miei occhi si chiudono ed un gran brivido mi rende insensibile al rumore che ci assorda. Vedo l'ondata battere e ribattere le rive; ed ogni volta con la sua spinta scuote l'agrovigliata capigliatura delle alghe. Ecco gli steli vivificati della corrente che trascina con sé le cose morte; ecco le fosforescenze viscide delle erbe che lottano incessantemente per sovrapporsi le une alle altre.

I miei occhi rimangono chiusi. Su tutte le foglie tremano gocce di linfa: pioggia sublime di perle che profuma di mille fragranze il suolo. Per uno strano effetto mi sembra di avvicinarci alla terra, non precipitando ma scendendo dolcemente. Le cose si fanno distinte e a poco a poco vedo gli alberi che lasciano cadere nell'acqua la verde pioggia delle foglie. Ed io scendo, scendo sempre... dolcemente...

Si ripercuote in me il mormorio delle acque e la tremula risposta delle piante. Quanto tempo trascorre così!...

« Nous sommes arrivées monsieur ».

Mi scuoto! Siamo a terra? Dunque scendevo davvero?... La voce del pilota: — Vi è piaciuto? — Ma... ho dormito...

Ho avuto vergogna di raccontarlo a quell'uomo, per così lungo tempo fu con la sua macchina, che... avevo ascoltato il dialogo delle piante col fiume...

Giampiero Gianì

## L'on. Manaresi compie esplorazioni speleologiche

Poiché il Club Alpino raccoglie nelle proprie file anche gli alpinisti... sotterranei, quelli, cioè, che esplorano la loro attività fra i meandri e le stalattiti delle più oscure e profonde grotte (in varie Sezioni, come si sa, c'è un apposito Gruppo), l'on. Manaresi, dando un altro esempio del suo dinamismo, dopo la visita delle Grotte del Timavo, ha voluto eseguire una esplorazione che avesse le caratteristiche di difficoltà e di intraprendenza proprie dell'attività speleologica. Accompagnato dall'ing. Negri di Montenegro, presidente della Sezione bolognese del C.A.I. e dal prof. Gotiani, di quell'Università, il Presidente del sodalizio ha eseguito la completa esplorazione della grotta detta della Spippola, in località Miserrazano, la più interessante della provincia bolognese.

Col gruppo degli speleologi bolognesi, l'on. Manaresi ha attraversa-

to i due pozzi verticali di entrata, raggiungendo il tratto orizzontale della grotta, costituito da una successione di camere di varia forma e grandezza, collegate da cunicoli generalmente strettissimi così da costringere a procedere a carponi. Dopo un'ora di marcia compiuta nella scomoda e disagiata posizione anzidetta, la comitiva pervenne alla grotta centrale, formata da un veicolo e proprio salone, con formazioni gessose e cristalline di bellissimo effetto.

## Il Re del Belgio sulle Dolomiti

Re Alberto del Belgio ha fatto ritorno, di questi giorni, nella zona delle Dolomiti, che egli ha sempre prediletta ed ha ripreso l'attività arrampicatoria, accompagnato dal conte Aldo Bonacossa, dalla guida Steger e da Paola Wiesinger. Con ardore giovanile Egli ha compiuto nel gruppo del Sella varie ascensioni. Dopo avere trascorso una notte in un albergo di Selva, Re Alberto ha approfittato di una giornata serena succeduta alle burrasche ed alle piogge dei giorni precedenti per effettuare la scalata della Torre della Sella e della parete nord della Piccola Torre. Questa seconda ascensione è quella che presenta maggiori difficoltà, perché si tratta di una parete di circa 250 metri, interrotta soltanto nella sua parte superiore da due cenge marcate. La pendenza media della parete è di 80 gradi e la sua salita, si può considerare molto scabra ed in alcuni punti assai difficile. Re Alberto — che, come è noto, è socio dell'Accademico italiano — ha compiuto, con perfetta tecnica, l'arrampicata, dimostrando ancora una volta il suo vigore eccezionale. Reduce dalle scalate, Egli è ritornato poi all'albergo di Selva, intrattenendosi fino al 21 scorso e ripartendo quindi in automobile verso altre località montane.

## La morte di Francesco Pession

Le guide del Cervino sono in lutto. Francesco Pession è deceduto il 18 scorso dopo breve e violenta malattia. Il Pession era una guida valerosa, che godeva larga rinomanza per le sue imprese alpinistiche, tutte di primo ordine. Nel suo libro di servizio si può leggere l'interessante attività svolta in quasi mezzo secolo di montagna. Il Pession è stato la prima guida che ha accompagnato il Duca degli Abruzzi nella traversata del Cervino effettuata nell'agosto 1892. Pession (che si può dire abbia sempre prestato servizio nella regione fra il Cervino ed il Rosa) ha al suo attivo numerosi benemeriti per aver partecipato con squadre di soccorso a salvataggi di alpinisti in pericolo ed al recupero delle salme di decine di sventurati che sono rimasti vittime della montagna.

Tra le personalità che egli ha accompagnato, figura anche il maresciallo Hindenburg. L'ascensione fu compiuta nel luglio 1895. Il Pession appartiene ad una famiglia tutta di guide. I fratelli Abele ed Agostino, sono stati, infatti, alla Terra del Fuoco, con la prima spedizione De Agostini ed hanno partecipato alle maggiori imprese alpinistiche delle guide del Cervino.

Egli è stato sepolto ai piedi della montagna prediletta, cogli onori dovuti ad un valoroso pioniere ed a una vecchia Camicia nera.

## IL LIBRO E LA MONTAGNA

### La Montagna presa in giro

Nella pregevole collana « Montagna » diretta da Giuseppe Zoppi edita dalla benemerita Casa Editrice « L'Eroica » di Milano, è pubblicata in seconda edizione, rifatta e raddoppiata, la prima opera di Giuseppe Mazzotti, che tanto successo di critica e di commenti ha incontrato al suo apparire. Il libro (1) che in questa nuova edizione accentua il suo carattere polemico e, come si può presumere dal titolo, un saggio o uno scherzo — come lo de-

finisce l'Autore — assai mordace sulle diverse concezioni dell'alpinismo e delle sue degenerazioni. Giuseppe Mazzotti, giovane e valoroso alpinista scrittore, ritenuto a buona ragione per il suo spirito battagliero e fecondo l'interprete della maniera cosiddetta classica di intendere l'alpinismo, espone e ribadisce nel suo libro la satira, considerazioni che egli dichiara « frutto d'esperienza personale, cioè fatta dall'autore su se medesimo, in corpore vili ».

Se ci sono delle esagerazioni il lettore intelligente capisce, perché anche l'Autore avverte a proposito, che sono fatte ad arte per ragioni di effetto. La rappresentazione dei difetti umani al fine meritorio di guarrirli o di prevenirli è sempre stata fatta con tinte forti e satiriche. Quindi non si prendano alla lettera le argute e pungenti frasi del Mazzotti per tentare di ribatterle cattedraticamente tessendo una polemica che sarebbe ridicola.

Non so, del resto, chi voglia difendere quel fronte che il Mazzotti attacca. Egli non dice che della verità e si burla di cose che spesso è logico burlare, qualora si parta dal concetto che « quando la montagna non avrà più nulla da comunicarci, o, meglio, quando non saremo più in grado di comprenderla, l'alpinismo non avrà più ragione di essere ».

Nessuno si prenderà, io credo, la briga di difendere le svenevolezze e le profanazioni dei villeggianti in montagna, e nemmeno di prendere le parti delle chiosose e festose commitive che Jordano e rovinano paschi e rifugi. Né si riterrà alcuno offeso se il Mazzotti scrive che l'alpinista non deve essere giudicato alla stregua dei giocolieri e dei pedalatori di velodromo.

In montagna c'è posto per tutti, e tutti possono esplicarvi l'attività che credono, più o meno atletica, più o meno contemplativa, ma è ben necessario che lo stesso leggi che regolano il vivere civile non siano dimenticate la proprio dove chi ci va si considera dotato di virtù superiori, fisiche o morali.

Anzi, poiché tanto l'atletica come il pensatore o l'esteta, considerano e dovrebbero considerare la montagna il tempio della loro fede e della loro passione, c'è più ragione di essere concordi nel difenderla e nel farla rispettare da sciocchi insulti, da banali esortazioni e volgari deturpazioni d'ogni genere.

In quanto poi ai particolari concernenti la tecnica alpinistica e le sue differenti classificazioni si può lasciare ad ognuno le proprie convinzioni, perché che conta è il fine e non il mezzo.

Così bene meritano tutti coloro che, elevandosi, tendono alla vittoria dello spirito sulla materia, come a quella della forza intelligente sulla natura selvaggia e contro gli elementi avversari.

Similmente sono utili alla Patria lo scienziato, l'artista, l'atleta. E, per mia modesta convinzione, l'alpinista deve — grazie agli insegnamenti della montagna — riunire e completare in sé le doti di tutti e tre. Sandro Prada.

costi una manifestazione di cameratismo fra i vecchi alpini della valle ed i soldati, che ha suscitato la miglior impressione in quanti vi hanno partecipato.

L'amore di una fidanzata. Nello scorso gennaio, mentre compiva un'ascensione sulla Muttalalm, nel Tirolo, l'ing. Ernesto Sporer di Vienna veniva travolto ed ucciso da una valanga. Per venti settimane, ogni domenica l'inconsolabile fidanzata è andata alla ricerca del cadavere, ma il maltempo in alta montagna ed il continuo pericolo delle valanghe ha reso le ricerche infruttuose. Soltanto il 18 scorso la salma dell'ingegnere ha potuto essere scoperta da un gruppo di alpinisti del quale faceva parte anche l'ammirevole donna. Ecco un esempio di amore quale difficilmente si può verificare ai giorni nostri. Ed è significativo che esso venga da una donna-alpinista.



**HOTEL PENSION BAHNHOF**  
TIICINO - AIROLO 1170-NA  
RESTAURANT - Cover table Tennis - GARAGE  
Riscaldamento centrale - Acqua corrente  
Bagni ecc. - Pista di pattinaggio - Ogni Sport Invernale - Prospetti a domanda.



**LA CASA DEGLI SPORT**  
DI CARLO COLOMBO  
Via C. Alberto, 26 - INTERNO - MILANO  
Tel. 69 - 599



**VITALE BRAMANI - MILANO**  
Via Spiga 8 - Telef. 70-336  
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA



**S. A. INDUSTRIA LANZEZE**  
SEDE: LANZO D'INTELLI (COMO)

## VARIE

La cinematografia della spedizione De Agostini. — La sera del 16 scorso, don Alberto De Agostini, il noto esploratore dei monti della Patagonia e della Cordigliera della Terra del Fuoco, ha iniziato al teatro Sociale di Biella la proiezione della pellicola da lui presa negli ultimi recenti viaggi sulle montagne ed entro i canali dell'estremità australe del continente americano. Essendo il lavoro composto di sette lunghe parti, le proiezioni sono proseguite le due sere successive. Al De Agostini è stato conferito recentemente dalla R. Accademia delle Scienze il premio internazionale Bressa, premio in precedenza attribuito al Duca degli Abruzzi, allo Schiaparelli, Hertz, Hockel, Pasteur e Darwin. Un folto pubblico ha assistito all'interessante spettacolo.

## Minime...

Soldarietà alpina. Gli artiglieri del 11 reggimento da montagna prima di abbandonare la val Malenco, ove si trovano da vari giorni, per iniziare il campo mobile estivo nel gruppo delle Alpi Orobie, hanno effettuato, verso la metà del mese scorso interessanti escursioni sui gruppi del Disgrazia e del Bernina. La 32.ª batteria, comandata dal capitano Acquastapace, da Torre S. Maria per l'Alpe Piassi ha raggiunto la cima d'Arcogio, scendendo poi alla chiesetta di Santa Maria (m. 2000). Dove erano ad attendere i baldi artiglieri da montagna i valligiani di Torre saliti col segretario politico rag. Pradella, a preparare uno speciale rancio al quale sono stati invitati gli ufficiali ed i soldati. Si è avuta

## 1000 Apparecchi "ROTEATOR" semigratuiti

Se voi usate rasoi di sicurezza leggete attentamente quanto qui sotto vi offriamo. Se invece non ne avete vi metteremo in condizioni di averne uno con relative lamine, pennello e spugna assolutamente gratis

## "ROTEATOR" brevettato

Apparecchio affila lamine (2 per volta) per tutti i rasoi di sicurezza PERFETTO - PRATICISSIMO - ELEGANTE E DI DURATA ETERNA. «ROTEATOR» è un gioiello meccanico che è indispensabile a tutti e che farà risparmiare centinaia di lire all'anno.

Una lamina usata anche se arrugginita sarà resa servibile come se fosse nuova, in qualche secondo. Costa solo L. 14.- Semigratuiti

A scopo di propaganda a quanti ne faranno richiesta entro 10 giorni da oggi alla Ditta M. ROVERE - Via Bagni, 22 - Brescia (concessoria per l'Italia) verrà spedito «ROTEATOR» franco di porto e d'imballaggio contro vaglia di sole L. 7 (Non si spedisce contro assegno).

A quanti faranno acquistare da loro conoscenti almeno tre «ROTEATOR» spediremo: totalmente gratis 1 Rasoio di sicurezza - 10 Lamine - 1 Pennello - 1 Sapone. FATENE RICHIESTA OGGI! Cerchiamo in tutta Italia Rivenditori e Rappresentanti S. S.

## MONOGRAFIA N. 52 (Alpinistica escursionistica)

# Monte Gridone (metri 2154)

Quest'importante vetta si trova sulla linea di confine, che divide la Val Canobina dalla Centovalli. Una volta era assai frequentata, ma nel dopo guerra ingiustamente cadde in disuso, malgrado fosse migliorata le comunicazioni.

Cartografia. — I.G.M. tavoletta 10 al 25.000 del foglio 16 al 100.000. Tale carta porta erroneamente il nome di Catta Scario invece di Catta Confine e scambia le Alpi di Spocia con le Alpi di Cavaglio o della Quadra.

Bibliografia. — Brusoni, Ossola e Valli Ossolane; T.C.I. vol. Piemonte della Guida d'Italia; Monografia N. 68 del T.C.I. (1909).

Vettovagliamento. — A Cannobio, a Malesco, a Spocia. In tutte le Alpi, quando sono abitate si può avere in abbondanza latte e uova.

Pernottamento. — A Cannobio e Malesco in albergo; a Spocia, Albergo Bonetti, 3 camere.

Nelle baite, quando sono aperte, vi sono fienili per pernottare, però, anche quando sono abbandonate, si trova sempre qualche bailetto aperto, che può offrire ricovero.

Documenti. — Carta di Turismo alpino o documento equipollente. Permesso fotografico.



bile passa sul Ponte del Rio Piasca e sale rapidamente al Pian di Sole (m. 980), poi scende sveita a FINERO, in Valle Cannobina, attraversa sul Ponte di Crevas, sottopassa una galleria e con lunghi e tortuosi « tourniquet » giunge al Ponte d'Orasso, ove lascia a destra la Via per Gurro, e finalmente arriva a Olmo. (Ore 2,30 a piedi, chilometri 14.800). Servizio di autocorriera.

## ITINERARIO

Da Olmo m. 425 frazione di Spocia, si segue una mulattiera con una antica segnalazione a minio (— rossa) che si stacca di fianco alla pietra miliare portante l'indicazione « A Spocia km. 1.200 ». Alla seconda svolta si incontra una capelletta e pochi passi più avanti un'altra, posta di fronte alla Chiesa del Gottardo (ore 0,05) dal nome del suo antico proprietario. E' questa una capella mortuaria circondata da fioriti cespugli e verdi pianticelle. Si continua e, lasciata a sinistra un'altra capella, si giunge a Galasca (ore 0,10-0,15) gruppo di casine sempre abitate poste a d. salendo (a sinistra) una buonissima fontana. Più avanti si passa vicino a una cascina e a un'altra fonte, posta più a d. m. 1143 circa (ore 0,15 - 1,357) che può servire da ricovero a molte persone. Appena usciti si scorge un ramo che s'innalza sensibilmente a zig zag e passa vari ruscelletti. Poi, raggiunto un bosco di faggi, lo si attraversa per arrivare alla Catta Confine o dei Tre confini m. 1350 circa (ore 0,20-1,55). Catta è il nome che si dà alle bocchette.

Da essa si può scendere a Cavaglio S. Donnino in circa un'ora e un quarto. Si seguono tracce di segnalazione (bolle rosse) volendo a sinistra e inoltrandosi sotto un bel faggeto, oltrepassato il quale si continua quasi in piano e si raggiunge la Catta Confine soprannominata di Piazza m. 1375 c. (ore 0,10 - 2,06). A questo punto si volge sul versante di Vi Cavaglio, contornando l'erbosa parete del M. Zuccaro, che si lascia a sinistra e in leggera salita si arriva alle Alpi di Spocia m. 1540 (ore 0,25 - 2,30). Continuando ancora si giunge ad una piccola sulla prateria detta Catta di Mergogna e le Alpi di Cavaglio o della Quadra metri 1600 (ore 0,15 - 2,45). In pochi minuti si sale alla Catta della Quadra m. 1630, dalla quale scende un sentiero che conduce a una sorgente. Per prati si lascia a destra la quasi piana Cima della Quadra e si giunge alla Catta della Fontana del Formale m. 1900 c. (ore 0,20 - 3,06). Da questa Catta salendo a d.



Visioni offerte ai partecipanti al campeggio del Touring: Dalla vetta del Gran Paradiso

